



# BILANCIO DI ESERCIZIO 2010

BILANCIO DI ESERCIZIO 2010

**TRENITALIA S.p.A.**  
**BILANCIO DI ESERCIZIO**  
**CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2010**

## **Trenitalia SpA**

Società con socio unico soggetto alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato 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 SOCIETÀ'**

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 e la centralità del rapporto con la clientela 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 e 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 della 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 Enrico MOSCATI

**Collegio Sindacale:**

Presidente	Lucio BRUNDU (*) Paolo VALLETTA (**)
Sindaci effettivi	Claudio de' GIOVANNI (*) Ruggiero PINTO (*) Enrico ROSSI (**) Roberto SERRENTINO (**)
Sindaci supplenti	Sergio GEMMA (*) Francesco ROSSI RAGAZZI Gianpaolo Davide ROSSETTI (**)

**Società di Revisione:** PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

(\*) In carica fino al 5 Agosto 2010

(\*\*) Nominati dall'Assemblea dei Soci in data 5 Agosto 2010

---

## INDICE

### Relazione sulla gestione

Principali indicatori.....	8
Principali eventi dell'anno.....	9
Quadro macroeconomico.....	12
Andamento dei mercati di riferimento.....	14
Rapporto con i clienti.....	16
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria .....	23
Risorse umane .....	37
Politica ambientale e sicurezza.....	39
Investimenti .....	42
Fattori di rischio .....	47
Rapporti con parti correlate.....	47
Il gruppo trenitalia .....	48
Andamento economico delle società controllate .....	49
Azioni proprie .....	53
Altre informazioni.....	53
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio.....	56
Evoluzione prevedibile della gestione.....	56
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio.....	57

### Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale/finanziaria.....	59
Conto Economico .....	60
Prospetto di Conto Economico Complessivo .....	61
Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto .....	62
Rendiconto Finanziario .....	63

**Note esplicative al bilancio**

Premessa .....	64
Criteri di redazione del bilancio .....	65
Principi contabili applicati .....	66
Gestione dei rischi finanziari ed operativi .....	83
Informativa sullo Stato Patrimoniale .....	89
Informativa sul Conto Economico .....	111
Passività Potenziali .....	119
Compensi Amministratori e Sindaci .....	120
Compenso alla Società di revisione .....	120
Informativa sull'attività di Direzione e Coordinamento.....	121
Parti Correlate.....	122
Garanzie .....	129
Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio .....	129
Transizione ai Principi Contabili Internazionali .....	130
Allegato 1: Stato Patrimoniale del settore dedicato al trasporto merci ex art. 5 D.lgs. n.188/2003	143
Allegato 2: Stato Patrimoniale e Conto Economico Riclassificato del settore dedicato al trasporto merci	144

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

## **RELAZIONE SULLA GESTIONE**



## PRINCIPALI INDICATORI

	Consuntivo 2010	Consuntivo 2009	Consuntivo 2008 ITA	Cons. 2007 Proforma ITA
<b>HIGHLIGHTS ECONOMICI</b> <i>(importi in milioni di euro)</i>				
Ricavi operativi	5.874,2	5.780,1	5.772,4	5.521,0
Costi Operativi	(4.588,5)	(4.642,2)	(4.853,7)	(4.983,9)
EBITDA	1.285,6	1.138,0	918,7	537,0
EBIT	355,1	316,6	186,9	(243,5)
Risultato netto	74,8	16,6	(41,6)	(262,7)
<b>INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI</b>				
ROI	4,4%	4,0%	2,7%	-3,5%
ROS	6,0%	5,5%	3,2%	-4,4%
NAT	0,74	0,78	0,83	0,80
<b>INDICATORI DI REDDITIVITA'</b>				
Personale (FTE)	43.458	46.270	48.807	51.776
TrKm/Addetto (mg)	6,96	6,61	6,62	6,33
Ricavi operativi/Addetto	135.169	124.921	118.271	106.632
EBITDA Margin	21,9%	19,7%	15,9%	9,7%
EBIT Margin	6,0%	5,5%	3,2%	-4,4%
<b>INDICATORI FINANZIARI</b> <i>(importi in milioni di euro)</i>				
Posizione Finanziaria Netta	6.337	6.298	5.812	5.677
D/E	3,82	4,09	4,97	4,84
Cash Flow Operativo	423	151	464	1.026
Investimenti	(497)	(687)	(650)	(906)
Ammortamenti (escluso ciclica)/Investimenti	1,3	0,9	1,0	0,7
Fabbisogno Finanziario	(39)	(486)	(135)	248

Il bilancio Trenitalia del 2010 è stato redatto secondo i Principi contabili IAS. I dati sopra riportati includono il ramo d'azienda Trenitalia – LeNord.

## PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

### Febbraio

- In data 8 febbraio 2010 la Capogruppo ha firmato l'accordo transattivo con la società Beni Stabili S.p.A. che ha posto fine alla controversia sul complesso immobiliare milanese (cd "Palazzi alti"). Da tale accordo transattivo è derivato un onere a carico della Società, già accertato nel precedente esercizio, pari a 3.117 mila euro più gli oneri accessori.

### Marzo

- Nella prima metà del mese è stato siglato un accordo con la Società di Autonoleggio Maggiore S.p.A. che riserva ai viaggiatori del Frecciarossa la possibilità di noleggiare un'auto a prezzi convenienti all'arrivo nelle città di Roma e Milano.

### Aprile

- Nel corso del mese, per far fronte al blocco del traffico aereo causato dalla nube di cenere fuoriuscita dal vulcano Islandese Eyjafjallajokull, la Società ha potenziato il traffico da Roma verso Milano e Venezia rispettivamente con 6 Frecciarossa e 4 Frecciargento, per una disponibilità supplementare di circa 6 mila posti in più al giorno. Per i collegamenti internazionali invece sono state aggiunte delle carrozze ai convogli programmati.

### Maggio

- Nel corso del mese di Maggio il TAR del Lazio ha ritenuto infondato e quindi ha respinto il ricorso presentato dal Codacons e dall'Associazione Utenti del Trasporto Aereo Marittimo e Ferroviario avverso il D.M. Ministero dell'Economia e delle Finanze del 16 gennaio 2009 con il quale è stata autorizzata la riscossione coattiva, mediante ruolo, dei crediti vantati dalla Società derivanti dalla constatazione di irregolarità di viaggio a bordo treno.
- Il 14 Maggio la controllata Serfer ha formalizzato la cessione del ramo d'azienda di Ferport S.p.A. alla Società Fuorimuro srl. Con l'intervenuta cessione del ramo d'azienda sarà possibile predisporre il piano di liquidazione definitivo di Ferport.
- Il 19 maggio è stato perfezionato l'accordo con EnelnewHydro avente ad oggetto l'esercizio dell'opzione put sul 49% della partecipazione in Wisco S.p.A.. In conseguenza di tale accordo Trenitalia ha ceduto la rimanente partecipazione in Wisco. Gli effetti economici e patrimoniali di tale operazione sono illustrati in apposito paragrafo.
- Il 20 maggio sono scaduti i termini per la presentazione dell'offerta per la fornitura di 50 nuovi treni per l'alta velocità per un valore di circa 1,2 miliardi di euro. Le offerte selezionate sono state presentate da Ansaldo Breda (Gruppo Finmeccanica) in cordata con Bombardier e da Alstom.

### Giugno

- Il 2 giugno è stata presentata la nuova offerta di trasporto nel settore delle Frecce che prevede numerose novità tra le quali la possibilità di poter viaggiare sull'alta velocità a

prezzi particolarmente interessanti: ogni mese 1,1 milioni di posti, di cui 550 mila posti sui prodotti “Freccia”, saranno posti in vendita a prezzi promozionali a partire da 19 euro.

- Il 13 giugno, con l'avvio del nuovo orario, è stato introdotto il biglietto ecologico che evidenzia gli effetti sull'ambiente derivanti dalla scelta del treno in termini di emissioni di CO2 rispetto ad aereo ed auto.
- In data 25 giugno è stata sottoscritta tra l'INPS ed il Gruppo FS la convenzione per la gestione e l'erogazione delle prestazioni previste a carico del Fondo bilaterale di sostegno al reddito da parte dell'Istituto Previdenziale. L'intesa per la gestione del Fondo, prospettata da i Ministri del Lavoro e da quello delle Infrastrutture e Trasporti, consente di avviare la fase operativa del Fondo, realizzando i contenuti dell'Accordo del 15 Maggio 2009 tra FS e Sindacati di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo.

### **Agosto**

- In data 5 agosto è stata deliberata dal Consiglio di Amministrazione l'aggiudicazione della gara per l'acquisto di 50 nuovi treni per l'Alta Velocità alla RTI Ansaldo-Breda/Bombardier Transportation Italy. Il valore di acquisto dei nuovi treni ad alta velocità sarà pari a circa 1,5 miliardi di euro. Avverso tale provvedimento è stato proposto, da parte di Alstom Ferroviaria S.p.A., ricorso giurisdizionale al TAR del Lazio, notificato in data 27 Agosto. Il TAR del Lazio con decreto pronunciato in pari data ha accolto la domanda cautelare di sospensione del provvedimento di aggiudicazione fissando la Camera di Consiglio del 29 settembre 2010 per l'esame collegiale dell'istanza cautelare stessa.

### **Settembre**

- In data 30 settembre è stato firmato il contratto per la costruzione di 50 nuovi treni per la rete Alta Velocità con la RTI Ansaldo-Breda/Bombardier Transportation Italy. Infatti, il Tar del Lazio in data 29 settembre ha deciso di non sospendere la gara, respingendo la richiesta della società francese Alstom. Secondo i Giudici un'eventuale concessione della richiesta di sospensione dell'aggiudicazione della gara avrebbe potuto determinare un “grave pregiudizio al servizio ferroviario pubblico”.

### **Ottobre**

- Nel corso del mese è partita “FrecciaRosa: l'Alta Velocità dalla parte delle donne”, un'iniziativa in favore delle donne promossa dal Gruppo con il sostegno e la collaborazione dei Ministeri, Istituzioni, Associazioni e partner commerciali. E' una campagna di sensibilizzazione sui temi della salute, dei diritti e della sicurezza delle donne, con consulenze gratuite a bordo di alcuni treni AV; vi è inoltre la possibilità di viaggiare gratis sui treni della media e lunga percorrenza riservata alle donne se in compagnia della famiglia (Offerta famiglia Ottobre) e il sabato se in coppia (Sabato Rosa).

- In data 13 ottobre è stato prorogato fino al 31 dicembre il contratto di affitto del ramo d'azienda riconducibile alla "Direzione Regionale Lombardia" con TLN s.r.l., la cui scadenza era fissata per il 14 ottobre,.

### **Novembre**

- Il 1° novembre è stato siglato un accordo con Meridiana Fly che prevede l'inserimento della rotta Milano-Roma, coperta dal Frecciarossa, nel Carnet Multifly di Meridiana Fly. L'intesa costituisce un primo passo verso una piena intermodalità treno-aereo, sinergia dalle evidenti potenzialità.
- In data 26 novembre la Società ha esercitato la "Call Option" sul residuo 24% delle azioni TX Logistik AG.

### **Dicembre**

- In data 9 dicembre il TAR del Lazio ha rigettato il ricorso proposto a fine estate dalla Alstom contro il provvedimento con il quale Trenitalia S.p.A. aveva aggiudicato la gara per la fornitura di 50 nuovi treni AV, confermando l'operato della Società e, quindi, l'esito della gara.
- Dal 12 dicembre, con l'avvio del nuovo orario, su tutti i Frecciarossa è stata reso disponibile l'accesso a Internet in banda larga, tramite Wi-Fi oppure con cellulare o computer connesso ad una rete mobile. L'iniziativa realizzata in collaborazione con Telecom Italia permette di offrire una connessione internet di qualità per il lavoro e il tempo libero, una migliore ricezione telefonica su tutto il tracciato AV anche all'interno delle gallerie ferroviarie. La tecnologia di base è rappresentata dalla banda larga mobile Umts/Hspa con un'infrastruttura realizzata per Trenitalia da Telecom Italia con un investimento di 100 milioni di euro.
- Dal 13 dicembre l'aeroporto di Malpensa, l'hub più importante del Nord Italia, è collegato direttamente alla stazione di Milano Centrale e a tutte le principali città italiane dell'asse AV Nord/Sud. I tempi di viaggio del freccia rossa da Milano Centrale a Malpensa sono di 42 minuti.
- In data 23 dicembre l'assemblea dei Consorziati ha deliberato lo scioglimento del Consorzio Acquario per intervenuta scadenza della sua durata. Il Consorzio era stato costituito nel maggio del 2009 ed aveva per oggetto la collaborazione nell'erogazione di servizi di trasporto passeggeri ferrovia sulle tratte Bari-Lecce e Andria-Bari.
- In data 28 dicembre il contratto di affitto del ramo d'azienda riconducibile alla "Direzione Regionale Lombardia" con TLN s.r.l., la cui scadenza era stata prorogata al 31 dicembre, è stato ulteriormente prorogato fino al 31 marzo 2011 al fine di consentire alle parti l'espletamento delle necessarie verifiche sulle performance del servizio ottenute nel corso del 2010 e procedere quindi all'attuazione delle fasi finalizzate al conferimento dei due rami d'azienda (Trenitalia e Le Nord) in TLN.

## QUADRO MACROECONOMICO

Dopo i timidi segnali positivi registrati nella seconda metà del 2009, la ripresa economica mondiale è proseguita nel 2010 con un ritmo di crescita diverso per aree geografiche e per paese, ma in generale è stata caratterizzata da una crescita lenta e con prospettive di medio-lungo termine abbastanza incerte.

<b>Dati economici Mondiali</b> <i>var % su anno precedente</i>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>PIL</b>		
<b>Mondo</b>	-0,2	5,2
paesi avanzati		
USA	-2,6	2,8
Regno Unito	-5,0	1,7
Area euro	-4,0	1,7
paesi emergenti		
Cina	9,1	10,3
India	5,7	9,5
America Latina	-2,1	6,2
<b>Commercio mondiale</b>	-11,2	13,7

Fonte dati: *Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2011*

La crescita del PIL mondiale, trascinata dal commercio (+5,2% in media d'anno), è tornata a ritmi precedenti la crisi con un trend fortemente positivo nei paesi emergenti con particolare riferimento ai paesi asiatici, anche se non priva di zone d'ombra dovute a pressioni inflazionistiche; molto moderata invece nei paesi definiti "avanzati" anche perché gravata da importanti tassi di disoccupazione.

In questo contesto nei paesi avanzati le azioni dei governi e delle banche centrali, in presenza di una domanda interna ancora fragile e di rischi inflazionistici ritenuti contenuti, hanno mantenuto l'orientamento già espansivo delle politiche monetarie. Diversamente è avvenuto nei paesi emergenti dove, a causa del rincaro dei prodotti alimentari, le pressioni inflazionistiche sono divenute più accentuate e le autorità sono conseguentemente intervenute per rendere le condizioni di accesso al credito più restrittive.

<b>Dati Economici Area Euro</b> <i>var % su anno precedente</i>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Area euro		
<b>PIL</b>	<b>-4,0</b>	<b>1,7</b>
Germania	-4,7	3,5
Francia	-2,5	1,5
Italia	-5,1	1,0
Spagna	-3,7	-0,2
<b>Inflazione</b>	<b>0,3</b>	<b>1,6</b>
Germania	0,2	1,2
Francia	0,1	1,7
Italia	0,8	1,6
Spagna	-0,3	1,8
<b>Domanda interna</b>	<b>-3,4</b>	<b>1,2</b>
Germania	-1,5	2,6
Francia	-2,6	1,6
Italia	-3,8	1,3
Spagna	-5,9	-1,3

Fonte dati: *Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2011*

Anche nell'area dell'euro, nonostante l'ostacolo del debito di alcuni paesi tra cui l'Italia, la crescita economica è tornata su valori positivi; nel complesso, il PIL è cresciuto dell'1,7 per cento grazie al contributo delle esportazioni e degli investimenti, mentre la dinamica dei consumi delle famiglie ha risentito dell'incertezza delle prospettive sull'andamento dell'occupazione. Tra i paesi dell'Unione Europea l'evoluzione del PIL risulta decisamente sopra la media in Germania (+3,5 per cento in media d'anno) ed attorno alla media in Gran Bretagna ed in Francia, la Spagna invece evidenzia una variazione leggermente negativa. L'inflazione dell'area euro è andata gradualmente aumentando nel corso del 2010, trainata dalla ripresa dei prezzi al consumo dei prodotti alimentari ed energetici.

L'economia italiana, con un tasso di variazione del PIL meno robusto rispetto ai maggiori paesi europei (+1,0 per cento), presenta un quadro congiunturale che resta sostanzialmente debole. La dinamica di crescita, dopo un inizio d'anno incoraggiante, con espansioni attestatesi sul mezzo punto percentuale (+0,4 e +0,5 per cento rispettivamente nel primo e secondo trimestre), ha mostrato un evidente rallentamento sul finire del 2010 (+0,3 e 0,0 per cento rispettivamente nel terzo e quarto trimestre), in concomitanza con un leggero affievolimento della domanda pubblica e degli scambi commerciali. Il sostegno fornito dai consumi delle famiglie è stato pari allo 0,7 per cento, a conferma di un loro atteggiamento prudente dovuto, da un lato, alla contrazione del reddito disponibile e, dall'altro, alle incerte prospettive sulle condizioni del mercato del lavoro. A fine anno il tasso di disoccupazione ha raggiunto l'8,6 per cento, in aumento di circa un punto percentuale rispetto all'anno precedente; in aumento anche l'inflazione, +1,6 per cento (0,8 per cento nel 2009), che riflette in larga parte la dinamica dei prezzi dei prodotti alimentari ed energetici. La produzione industriale ha segnato un incremento del +5,5% rispetto al 2009).

## ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

A conferma dei segnali di parziale ripresa delle attività economiche, anche il settore dei trasporti nel 2010, in Italia, esprime segnali di parziale recupero e di assestamento in quasi tutti i segmenti del trasporto merci e passeggeri.

Pur in presenza di un quadro congiunturale incerto, il Trasporto Passeggeri di breve e lunga percorrenza manifesta dinamiche complessivamente positive.

Il traffico aereo mostra una crescita complessiva del 7,0 per cento con un andamento più marcato per la componente internazionale (+7,9 per cento) rispetto a quella nazionale (+5,9 per cento). Per quanto concerne la modalità marittima, dopo la battuta di arresto del 2009, la domanda di trasporto passeggeri nei porti italiani ricomincia a crescere e, nel primo semestre dell'anno, registra una variazione del +6,0 per cento. In aumento del 5,0 per cento anche il mercato delle crociere.

Sostanzialmente stabile il traffico autostradale di veicoli leggeri con un decremento dello 0,1 per cento nel 2010, su cui ha influito l'altalenante aumento del prezzo della benzina. In calo di circa il 10,0 per cento il numero delle immatricolazioni di automobili nell'anno, che sconta il mancato rinnovo degli ecoincentivi.

Torna a crescere, dopo la battuta d'arresto del 2009, la domanda di mobilità nei grandi centri urbani: i passeggeri trasportati dalle grandi aziende di trasporto pubblico locale sono cresciuti di circa 21,0 punti percentuali.; tale crescita trova conferma anche nei dati relativi al trasporto ferroviario regionale del Gruppo FS, che ha conosciuto un incremento sia in termini di passeggeri trasportati (+9,0 per cento) che di viaggiatori km (+2,5 per cento).

Nel Settore Merci spicca la robusta crescita del trasporto aereo con un tasso di variazione delle tonnellate movimentate pari al 21,0 per cento sull'anno precedente. Tale crescita è stata favorita dalla ripresa degli scambi commerciali (export +7,4 per cento; import +10,4 per cento) e dalla crescita della produzione industriale (+5,5 per cento). Particolarmente sostenuto l'aumento del traffico negli scali di Milano Malpensa (+26,6 per cento) e Roma Fiumicino (+21,0 per cento).

In recupero anche il trasporto marittimo i cui dati, riferiti al primo semestre dell'anno ma che trovano conferma anche nelle risultanze del secondo semestre, mostrano una variazione del +6,3 per cento nelle tonnellate trasportate, mentre il traffico di container sconta ancora una leggera flessione.

Anche nel trasporto su strada i flussi relativi al movimento merci autostradale pesante, misurato in veicoli km, hanno mostrato un trend favorevole già da inizio anno, evidenziando un incremento complessivo nel 2010 del 2,2 per cento. In crescita anche l'immatricolazione di nuovi veicoli commerciali (+6,2 per cento nell'anno).

Ugualmente in risalita le attività delle aziende di logistica con una variazione complessiva del fatturato di circa il 7,0 per cento rispetto all'anno precedente.

La completa liberalizzazione del trasporto ferroviario, intrapresa in Italia con modalità più ampie e tempistiche più celeri rispetto alla normativa europea di riferimento, ha consentito già da diversi anni l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie nel settore merci. Al 31 dicembre 2010 si registra la presenza di 50 imprese ferroviarie munite di licenza (al netto delle licenze revocate), di cui 32 munite del certificato di sicurezza (fonte: Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria - ANSF).

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

Il traffico ferroviario di passeggeri e merci delle più grandi imprese ferroviarie europee è stato influenzato dalla debolezza e dalla limitata espansione dell'attività economica.

Nel complesso la domanda di mobilità ferroviaria nei paesi dell'Unione europea, con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia, si è leggermente contratta nei volumi del trasporto passeggeri (-1,1 per cento in termini di viaggiatori km rispetto all'anno precedente) mentre presenta una variazione positiva nei volumi del trasporto merci (+10,9 per cento in termini di tonnellate km rispetto al 2009).

Nel trasporto passeggeri, fatta eccezione per l'impresa ferroviaria svizzera SBB che conferma una vivace dinamica della domanda con una variazione positiva del 4,1% e per l'operatore tedesco DB AG che ha registrato una crescita del 2,1%, le altre principali imprese ferroviarie di riferimento hanno riportato variazioni negative che oscillano tra l'1% ed il 4%.

Situazione differente per il comparto merci: per la DB AG (Germania), leader del settore in Europa, la crescita, focalizzata sull'export, è di circa il 14 per cento. Per la SBB (Svizzera) la crescita è del 13,1 per cento e per la RENFE (Spagna) di poco superiore al 6 per cento. Relativamente ai primi nove mesi dell'anno i volumi della SNCF (Francia) mostrano una flessione di circa il 5 per cento. Tra le imprese ferroviarie dell'est europeo spicca la vivace dinamica dei volumi della PKP (Polonia) con un incremento del 14,6 per cento rispetto all'anno precedente.



## **RAPPORTO CON I CLIENTI**

### **Segmento Passeggeri a Mercato**

L'offerta nel 2010 è stata caratterizzata da un consolidamento dell'assetto del segmento Mercato a seguito del completamento della nuova rete ad Alta velocità realizzato alla fine del 2009 (tratta Bo-Fi), che ha comportato sull'intero anno un aumento del 12% dell'offerta complessiva del segmento. La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza giunti a destinazione nella fascia 0-15 minuti, è passata dal 90,2% del 2009 al 90,5% del 2010.

Le opportunità offerte dal mutato scenario infrastrutturale sono state colte attraverso:

### **AV – Frecciarossa**

L'offerta AV Frecciarossa 2010 è stata caratterizzata:

- ✓ dal rafforzamento dei collegamenti della Dorsale Milano-Roma con estensioni del servizio da/verso Torino e Napoli
- ✓ dall'ampliamento dell'intervallo diurno di servizio (dalle 6,00 alle 20,00 con estensione alle 21 nei giorni a maggiore domanda) e, più in generale, da una migliore copertura delle fasce orarie
- ✓ dal miglioramento del presidio territoriale, con il potenziamento delle stazioni “porta” dell'Alta Velocità (Torino Porta Susa, Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo, Roma Tiburtina).

Questi gli incrementi realizzati già ad inizio anno rispetto al 2009:

- + 20 collegamenti MILANO-ROMA (da 52 a 72 treni giorno)
- + 14 collegamenti MILANO-NAPOLI (da 22 a 36 treni giorno)
- + 10 collegamenti TORINO-ROMA (da 2 a 12 treni giorno)

Nel corso dell'anno, l'offerta è stata caratterizzata da interventi mirati di rimodulazione, con l'obiettivo di meglio cogliere le esigenze della domanda di traffico e di cogliere nuove opportunità di mercato.

Il nuovo orario invernale 2010-2011 ha recepito le ulteriori novità in termini di offerta commerciale proseguendo nella direzione già tracciata nel corso degli ultimi anni potenziando ulteriormente l'offerta. In sintesi le principali novità introdotte sono state:

- Raddoppio dei collegamenti da Milano/Bologna/Firenze e Roma verso Salerno (e viceversa)
- 5 nuovi collegamenti tra Torino e Roma
- Introduzione del nuovo collegamento diretto Torino-Napoli in 5h 37' (prima solo IC diretto con percorrenza superiore a 9h).

- Ridistribuzione dell'offerta no-stop Milano-Roma per una migliore copertura delle fasce orarie (nuovo arrivo entro le 9 a.m. a Milano e a Roma, estensione delle partenze mattutine fino alle 10)
- Raddoppio delle fermate a Torino Porta Susa: da 11 a 22 treni/giorno
- Potenziamento dell'offerta nei picchi di domanda con 4 nuovi treni in circolazione nei soli giorni e fasce orarie a maggiore richiesta, con l'obiettivo di evitare situazioni di sovraffollamento e soddisfare domanda inevasa.

I diversi livelli di servizio inclusi nella nuova offerta commerciale sono:

TRENI NO-STOP Milano Centrale - Roma Termini: concentrati nelle fasce a maggiore mobilità (dalle 6 alle 10 e dalle 14 alle 19), collegano le due metropoli con frequenza a 60' e rinforzi a 30' nelle ore di punta. Nei giorni a maggiore domanda un'ultima coppia di treni parte alle 21,00 con arrivo a destinazione entro la mezzanotte.

Tempo di percorrenza MI - RM 2h 59' (nel 2009: 3h 30')

Numero collegamenti 28 (nel 2009: 18)

TRENI STANDARD Milano Centrale - Roma Termini: costituiscono l'ossatura base dell'offerta Frecciarossa e collegano con frequenza oraria Milano Centrale, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella e Roma Termini, con estensioni del servizio da/verso Napoli Centrale/Salerno e Torino Porta Nuova, in una fascia temporale compresa tra le ore 6,00 e le ore 20,00. Di questi 16 hanno origine/destinazione Napoli Centrale e 8 Salerno; inoltre 3 hanno origine/destinazione Torino Porta Nuova. Una coppia di treni ferma anche a Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena, estendendo anche a tali importanti bacini le velocizzazioni della linea AV.

Tempo di percorrenza MI - RM 3h 30' (nel 2009: 3h 59')

Tempo di percorrenza MI - NA 4h 55' (nel 2009: 5h 35')

Numero di collegamenti MI - RM 30

TRENI Torino Porta Nuova – Milano P.G. - Roma Termini: tipologia di servizio che collega rapidamente Torino a Roma nelle fasce orarie ad alta domanda di mobilità, effettua fermate intermedie a Torino Porta Susa, Milano Garibaldi, Milano Rogoredo, Bologna Centrale e Firenze CM (dal 12/12/2010 sostituita con Firenze Santa Maria Novella).

Tempo di percorrenza TO - RM 4h 30' (nel 2009: 5h 40')

Numero di collegamenti 12 (nel 2009: 2)

A questi si aggiungono ulteriori 7 collegamenti Torino-Roma via Milano Centrale che portano a 19 il numero dei collegamenti complessivi tra Torino e la capitale.

Come già anticipato precedentemente, dal mese di dicembre 2010 per i passeggeri del Frecciarossa è possibile navigare in Internet sia utilizzando le chiavette USB-UMTS su

notebook, sia - attraverso il sistema WiFi di bordo – anche su smatphone, tablet oltre che sul PC. La tecnologia di base è rappresentata dalla banda larga mobile Umts/Hspa con un’infrastruttura realizzata per Trenitalia da Telecom Italia con un investimento di 100 milioni di euro; a partire da maggio 2011, poi, grazie ad un’innovativa piattaforma web accessibile tramite Wi-Fi, sarà disponibile un pacchetto di prodotti multimediali di intrattenimento e di informazione.

Per questa impegnativa sfida tecnologica è stata attrezzata l’intera flotta AV con sistemi informatici e di telecomunicazioni di nuova generazione; è stata inoltre potenziata l’infrastruttura radiomobile UMTS per ampliare la copertura e la capacità di rete.

### **AV Frecciargento**

Nel primo semestre del 2010 si è completata la consegna dei materiali ETR 600, il completamento delle consegne dei treni ha contribuito ad un importante rinnovamento della flotta che si compone quindi di 15 ETR 485 e di 12 ETR 600, utilizzati sulle rotte ad alta valenza commerciale a percorso misto (linee AV e rete convenzionale).

Venezia – Roma è stata confermata e velocizzata di circa 40’ l’offerta cadenzata oraria tra Venezia e Roma. Ad eccezione dei treni Fast, che fermano soltanto nelle stazioni di Venezia Mestre e Padova, tutti i treni effettuano le fermate intermedie di Venezia Mestre, Padova, Bologna Centrale e Firenze Santa Maria Novella. Da Venezia Mestre una coppia di treni prosegue per Udine.

Tempo di percorrenza VE – RM FAST	3h 30’ (nel 2009: 3h 59’)
Tempo di percorrenza VE - RM	3h 48’ (nel 2009: 4h 27’)
Numero di collegamenti VE –RM	26 di cui 2 fast. (nel 2009: 24 di cui 2 fast)

Roma – Verona è stata rimodulata, incrementata e velocizzata l’offerta tra Verona e Roma, con fermate intermedie di Bologna Centrale e Firenze Campo Marte.

Dal cambio orario di dicembre 2009 due treni raggiungono Brescia, mentre tra giugno e settembre 2010 quattro treni sono stati prolungati a Bolzano

Tempo di percorrenza VR – RM	3h 00’ (nel 2009: 3h 59’)
Numero di collegamenti VR - RM	6 (nel 2009: 4)

Roma – Puglia è stata rimodulata, allo scopo di meglio distribuire l’offerta nell’arco della giornata, e incrementata di due treni FAST l’offerta tra Roma e Bari. Dal 10 marzo al 7 giugno 2010, a causa di una frana fra le stazioni di Savignano-Greci e Montaguto-Panni, la circolazione ferroviaria sulla linea è stata interrotta tra Benevento e Foggia. Tra queste stazioni è stato attivato un servizio sostitutivo con autobus e mediante l’aumento del tempo di viaggio è stato tra i 60 ed i 90 minuti.

Tempo di percorrenza BA – RM FAST	3h 59' (confermato)
Numero di collegamenti BA - RM	8 (di cui 6 proseguono per Lecce)

### **EurostarCity – Freccia Bianca**

Il prodotto ESCity (denominato Frecciabianca) viaggia sulle linee tradizionali e si snoda attraverso 3 principali direttrici: Adriatica (Mi-An-Ba-Le) , Tirrenica (Rm-Ge-Mi) e Trasversale Padana (To-Mi-Ve).

### **Segmento Passeggeri Servizio universale e altro**

Nel segmento “Servizio Universale” sono classificati tutti i treni che rientrano nel Contratto di Servizio con lo Stato.

Nel corso del 2010 sono state apportate dalla Committenza varie modifiche al perimetro di offerta per ottimizzare le risorse finanziarie disponibili sulle esigenze prioritarie di trasporto , rivedendo in particolare il perimetro dei servizi Notte in forte flessione..

Questo segmento in Europa è stato sostanzialmente eliminato da tutte le imprese ferroviarie ad eccezioni di pochissimi collegamenti internazionali, per effetto della concorrenza del vettore aereo. In coerenza con questo scenario in Italia si sta assistendo ad una contrazione del traffico particolarmente consistente (-23% su 2009) che obbliga la Committenza a parità di corrispettivi a ridurre drasticamente il perimetro dei treni richiesti. Il prodotto Intercity, invece, è stato caratterizzato da una consistente revisione delle composizioni che ha toccato, in particolare, il segmento “non contribuito” dove le operazioni di razionalizzazione dell’offerta, con contribuzione fortemente negativa, sono state particolarmente incisive.

### **Trasporto Regionale**

Il trasporto regionale, nel 2010, ha visto un incremento dei suoi viaggiatori del 2,5%, rispetto al 2009, attestandosi a circa 22.718 milioni di viaggiatori Km (circa 22.158 milioni di V/Km nel 2009).

Nel 2010 è stata pressoché conclusa l’attività di rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che, diversamente dal passato, prevedono la definizione di corrispettivi correlati ai servizi offerti agganciandoli ad una logica di “catalogo del servizio” reso. Il “Catalogo” ha ridefinito la modalità di riconoscimento dei corrispettivi sulla base dell’individuazione di diversi “drivers” quali i prezzi orari per categoria di treno e servizio offerto sostituendo la modalità solo correlata alla definizione del “corrispettivo a treno” km, utilizzata nei precedenti contratti. La quantificazione dei corrispettivi sulla base del Catalogo ha evidenziato, per ciascuna Regione, la storica insufficienza delle risorse previste a sostegno dei precedenti contratti di servizio che per molti anni non ha consentito alla società di

remunerare i fattori della produzione ed in particolare il suo capitale investito. Nonostante questo, è bene ricordare che nel corso anni, il capitale investito della Divisione del Trasporto Regionale ha subito importanti incrementi in conseguenza degli investimenti che Trenitalia, ha dovuto comunque effettuare per garantire il servizio .

Nel corso del 2010 sono stati firmati i contratti di servizio, con durata sei anni più sei, con 7 Regioni (Lazio, Basilicata, Liguria, Molise, Puglia, Umbria e Veneto Lotto 1). Sono stati invece siglati i contratti di servizio e sono in attesa della ratifica degli organi competenti, con altre 2 regioni (Abruzzo e Calabria). Per quanto concerne invece la Regione Piemonte, nel 2010 è stato siglato un accordo complessivo che definisce le principali clausole del contratto 2011-2016 con prezzi “a catalogo” e chiudendo nel contempo le controversie relative agli esercizi 2008, 2009 e 2010. Per le Regioni a Statuto Speciale Sicilia, Sardegna, Valle d’Aosta e “servizi indivisi” dell’area Nord-Est l’attività di negoziazione del Contratto di Servizio con lo Stato è ancora in essere.

A questi si aggiungono i contratti stipulati nel corso del 2008 e 2009 con le restanti 6 Regioni (Friuli Venezia Giulia, Campania, Lombardia, Marche, Toscana ed Emilia Romagna) e con 2 Provincie Autonome (Trento e Bolzano).

La formalizzazione dei contratti di servizio con durata di 6 anni, rinnovabili per ulteriori 6 anni, ha finalmente permesso una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo che consente, tra l’altro, di avviare un rilevante piano d’acquisto e di rinnovo del materiale rotabile funzionale al miglioramento del servizio del trasporto regionale che è elemento fondante dei nuovi contratti .

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0 – 15 minuti è risultato in linea agli stessi risultati ottenuti nel 2009 (97%). Con riferimento ai treni arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti (standard B) la performance risulta lievemente in calo rispetto al 2009 (89,7% contro 90,5%).

Nel corso del 2010 sono stati attivati i nuovi contratti di pulizia dei rotabili e degli impianti industriali in 5 regioni (Campania, Liguria, Lazio, Lombardia, Puglia); nelle altre Regioni, concluse le procedure della seconda gara per i servizi di pulizia, sono in corso di attivazione i relativi contratti/lotti. Le azioni avviate ed in parte concluse, sono la naturale ed inderogabile conseguenza dell’esigenza, espressa nei nuovi contratti di servizio con le regioni, per addivenire in tempi rapidi ad un significativo miglioramento del livello del servizio offerto ai clienti del trasporto regionale. Il tema della pulizia del materiale rotabile è stato affrontato dalla società a partire dall’anno 2009, con particolare determinazione e convinzione nel comune convincimento che non potesse perdurare la difficile situazione delle gestione dei contratti stessi con i precedenti appaltatori. La società oggi ha praticamente risolto tutti i rapporti con i precedenti appaltatori procedendo, nei limiti consentiti dalla normativa vigente, a nuove assegnazioni o al rifacimento di alcune gare (segmento Alta Velocità). I livelli di qualità percepita dalla clientela stanno, progressivamente, migliorando a supporto delle convinzioni della società. Il percorso dovrà

produrre significativi miglioramenti entro la fine del 2011 quando il ridisegno complessivo della gestione delle pulizie potrà dirsi concluso.

Sul settore del trasporto regionale non può essere taciuta la fluida situazione che si è venuta a creare nel corso degli ultimi mesi del 2010 in conseguenza dell'approvazione della Legge di Stabilità dove i fondi che dovranno essere trasferiti dallo Stato alle Regioni per il finanziamento del trasporto su ferro sono stati, in una prima fase, significativamente ridotti e reintegrati parzialmente solo attraverso provvedimenti successivi e con una visibilità limitata al solo esercizio 2011 e per gli anni successivi solo a livello programmatico sulla base dell'Accordo del 16 dicembre 2010 tra Regioni e Governo. Trenitalia ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento, ciò non di meno, l'incertezza che domina l'intero settore è tale da indurre le Regioni a possibili riduzioni di offerta che gli stessi contratti consentono. Tali processi, seppur 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.

### **Cargo**

L'indice della produzione industriale 2010 evidenzia, soprattutto nel secondo semestre, una lieve ripresa rispetto all'anno precedente sebbene il livello degli ordinativi si sia mantenuto basso. Ciò ha determinato una ripresa più attenuata sul traffico ferroviario.

La debole domanda di trasporto ha indotto i competitors su ferro e gomma ad utilizzare la leva prezzo come strumento di difesa delle quote di mercato. La Divisione Cargo ha mantenuto sostanzialmente gli stessi prezzi del 2009 per i clienti con contratti pluriennali ponendo in essere le seguenti iniziative per l'acquisizione di traffici della concorrenza sui servizi a Mercato:

- *Convenzionale Domestico*: fidelizzazione/focalizzazione sui principali clienti e ristrutturazione dell'offerta per i clienti della Filiera Chimica.
- *Convenzionale Internazionale*: consolidamento dell'offerta dedicata sull'asse Nord\_Sud attraverso sinergie con TX Logistik e sviluppo di partnership con operatori dei Paesi dell'Est Europa.
- *Combinato Domestico*: individuazione del reticolo primario degli "inland terminal" e dei porti con concentrazione dell'offerta attraverso treni bilanciati
- *Combinato Internazionale*: concentrazione dell'attività sui corridoi internazionali e sviluppo traffici con mercati nei Paesi Est Europa

Sono state altresì avviate sinergie commerciali con la società Serfer e con imprese ferroviarie locali come nel caso di Sistemi Territoriali in Veneto.

Per il servizio Universale le iniziative hanno avuto l'obiettivo del mantenimento dei volumi pianificati (treno completo e multicliente). Il settore Cargo di Trenitalia, pur mantenendo una costante attenzione alle dinamiche di mercato ha portato avanti, con progressiva accelerazione, il complesso processo di razionalizzazione della sua struttura che rappresenta uno degli assi fondanti il piano di ristrutturazione della Divisione al fine della ricerca della necessaria competitività rispetto ai concorrenti.

## ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Per effetto della transizione ai Principi Contabili Internazionali sia il conto economico, sia la situazione patrimoniale presentano, relativamente ai dati 2009, delle variazioni rispetto ai dati presenti nel documento di bilancio del precedente anno. Tali variazioni derivano dall'applicazione dei nuovi principi contabili, meglio descritti nel paragrafo dedicato agli effetti della transizione ai nuovi principi.

### Conto economico riclassificato

A seguito dell'operazione di affitto del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" a TLN srl, operativa dal 15 novembre 2009, i dati di conto economico civilistico della società non includono, per l'esercizio 2010, i valori riferiti al ramo citato. Al fine di un confronto omogeneo che meglio rappresenti l'insieme delle attività economiche della società, ivi incluse le attività del ramo d'azienda concesso in affitto a TLN, si è provveduto a proformare i valori del 2010 e del 2009 includendo i valori economici del ramo citato. I commenti alle variazioni, sono pertanto effettuati sui valori 2010 proformati.

importi in milioni di Euro				
	2010 Trenitalia	2010 Trenitalia con ramo TLN (a)	2009 Trenitalia con ramo TLN (b)	Variazione (a-b)
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>5.707,8</b>	<b>5.874,2</b>	<b>5.780,1</b>	<b>94,0</b>
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	5.318,9	5.695,9	5.519,6	176,3
- Altri ricavi	388,9	178,2	260,5	(82,3)
Costi operativi	-4.437,4	-4.588,5	-4.642,2	53,7
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>1.270,4</b>	<b>1.285,6</b>	<b>1.138,0</b>	<b>147,7</b>
Ammortamenti	-847,7	-847,7	-752,1	(95,6)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-59,7	-59,7	-43,2	(16,5)
Accantonamenti per rischi e oneri	-21,0	-23,1	-26,0	2,9
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>341,9</b>	<b>355,1</b>	<b>316,6</b>	<b>38,5</b>
Proventi ed oneri finanziari	-190,0	-192,8	-232,1	39,3
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>151,9</b>	<b>162,3</b>	<b>84,5</b>	<b>77,8</b>
Imposte sul reddito	-78,8	-87,5	-67,8	(19,7)
<b>RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE</b>	<b>73,1</b>	<b>74,8</b>	<b>16,6</b>	<b>58,1</b>
<b>RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI</b>				
<b>RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO</b>	<b>73,1</b>	<b>74,8</b>	<b>16,6</b>	<b>58,1</b>

Il 2010 registra un sostanziale miglioramento del Risultato Netto pari a 58,1 milioni di euro rispetto al 2009. Infatti, il risultato netto dell'esercizio 2010 si attesta ad un valore

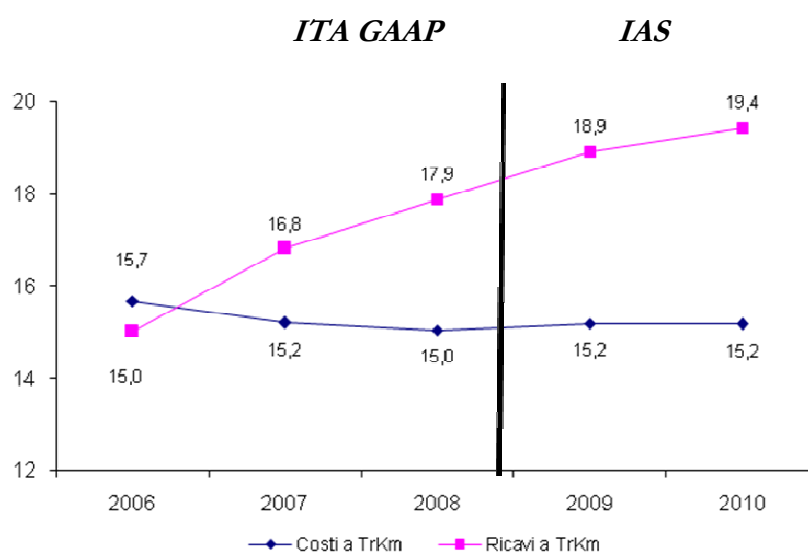


positivo di 74,8 milioni di euro e si confronta con quello del precedente esercizio che chiudeva con un' utile di 16,6 milioni di euro.

Il Margine Operativo Lordo passa da 1.138 milioni di euro del 2009 a 1.285,6 milioni di euro del 2010 (+13,0%); il risultato operativo registra un miglioramento del 12,2% attestandosi ad un risultato positivo di 355,1 milioni di euro, rispetto a 316,6 milioni di euro dell'esercizio precedente.

Pur in presenza del perdurare di uno scenario economico fortemente critico, Trenitalia ha proseguito nel consolidamento strutturale del riequilibrio dei suoi fondamentali economici proseguendo nell'azione di sviluppo dei ricavi sui business in sviluppo e consolidati anche attraverso il recupero sui prezzi di vendita dei biglietti fuori dai mercati regolamentati; ha proseguito nella revisione/razionalizzazione dell'offerta nei diversi segmenti sui quali la società opera effettuando selettivi adeguamenti della stessa nell'intento di meglio presidiare i bacini d'utenza che potevano offrire sviluppi di traffico interessanti e razionalizzando invece la propria presenza su direttrici ove non era perseguibile l'equilibrio economico. Trenitalia, sul versante dell'utilizzo dei fattori della produzione ha continuato a perseguire, con precisa convinzione e determinazione, il miglioramento continuo dell'efficienza nell'utilizzo di tutti i fattori.

La tabella sotto riportata sintetizza l'evoluzione dei valori economici fondamentali della società e pone in evidenza come le azioni contenute nel Piano, abbiano avuto progressiva implementazione consentendo alla società un progressivo e strutturale riequilibrio dei suoi fondamentali economici. E' bene ricordare come i costi operativi del 2010 risentano di una residuale inelasticità rispetto alla riduzione forte della produzione (specie per il settore cargo ed in parte per il settore della media e lunga distanza contribuita), tale da non consentire, nell'immediato, una loro proporzionale riduzione.



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

## Ricavi delle Vendite e Prestazioni

I ricavi delle Vendite e delle Prestazioni registrano un incremento del 3,19% attestandosi a fine esercizio a 5.695,9 milioni di euro, rispetto a 5.519,6 milioni di euro dell'esercizio precedente. Le variazioni intervenute per singola tipologia di ricavi possono essere così sintetizzate:

Descrizione	2010	2009	Differenze %
Ricavi da Traffico	3.258,4	3.119,3	4,5
Ricavi da Contratto di Servizio	2.393,6	2.320,3	3,2
Ricavi da altri servizi collegati al trasporto	43,8	80,0	-45,3
<b>Totale</b>	<b>5.695,8</b>	<b>5.519,6</b>	<b>3,2</b>

### Ricavi da Traffico

Si conferma nel 2010 sul fronte degli indirizzi e delle scelte strategiche per la gestione operativa del business del trasporto la separazione, nell'ambito della definizione dell'offerta di traffico sia passeggeri che merci, dei "Servizi a mercato" rispetto a quelli rientranti nel perimetro del cosiddetto "Servizio universale" contribuiti dallo Stato.

Tale separazione richiede un'analisi separata dei diversi segmenti in cui è articolato il business della Divisione Passeggeri media lunga percorrenza essendo gli stessi caratterizzati da differenti strategie e scenari competitivi. Al "segmento mercato" sono stati attribuiti i treni appartenenti prevalentemente ai prodotti Alta Velocità (Frecciarossa e Frecciargento) ed Eurostar City/Frecciabianca, nel segmento "Servizio Universale" sono stati classificati tutti i treni contribuiti dallo Stato indipendentemente dalla tipologia di prodotto di appartenenza. Tutti gli altri treni sull'orario, diversi dai prodotti del "segmento mercato" ed al momento esclusi dal contributo dallo Stato, vedono la loro collocazione, in un segmento definito "non mercato/non contribuito".

Le variazioni risultano così articolate tra le diverse Divisioni e tipologie di traffico:

<b>Settore Viaggiatori</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>delta %</b>
<b>Media Lunga Percorrenza</b>			
Ricavi da traffico (€/milioni)	1.912	1.764	8,4%
Viaggiatori km (milioni): (*)	20.637	22.119	-6,7%
- di cui Servizio a mercato	11.476	11.148	2,9%
- di cui Servizio Universale contribuito	7.012	8.576	-18,2%
- di cui Servizio non a mercato/non contribuito	2.149	2.395	-10,3%
Treni km (migliaia) (*)	78.097	79.225	-1,4%
- di cui Servizio a mercato	40.629	37.808	7,5%
- di cui Servizio Universale contribuito	30.372	33.055	-8,1%
- di cui Servizio non a mercato/non contribuito	7.096	8.362	-15,1%
Load Factor	50,87	49,18	3,4%
<b>Trasporto Regionale</b>			
Ricavi da traffico (€/milioni)	848	808	5,0%
Viaggiatori km (milioni)	22.712	22.168	2,5%
Treni km (migliaia)	189.286	187.140	1,1%
Load Factor	31,57	31,04	1,7%
<b>Totale settore viaggiatori</b>			
Ricavi da traffico (€/milioni)	2.760	2.572	7,3%
Viaggiatori km (milioni)	43.348	44.287	-2,1%
Treni km (migliaia)	267.383	266.365	0,4%
<b>Cargo</b>			
Ricavi da traffico (€/milioni)	499	546	-8,7%
Totale tonnellate km (milioni) (**)	15.325	17.282	-11,3%
Treni km (migliaia) (***)	35.130	41.085	-14,5%
<b>Ricavi da traffico Trenitalia</b>	<b>3.258</b>	<b>3.119</b>	<b>4,5%</b>

(\*) il dato 2009 include il traffico della società Cisalpino per le sole tratte in territorio italiano.

(\*\*) Comprende le ToKm estere. Non comprende il traffico verso le Divisioni/Direzioni tecniche di Trenitalia.

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

### ***Ricavi Passeggeri Nazionali e Internazionali***

Il settore della media e lunga percorrenza registra una crescita complessiva dei ricavi da traffico per 148,0 milioni di euro (+8,4%). Tale positivo andamento è caratterizzato da dinamiche diverse tra le differenti tipologie di servizio:

- un incremento di 200,9 milioni di euro (+17,7%) nella fascia dei Servizi a Mercato (ES\*, Alta velocità, ES\*City ) che ha beneficiato del potenziamento dell'offerta sul sistema AV nella tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno; l'incremento dei ricavi è

conseguenza anche del progressivo adeguamento della politica dei prezzi unitari alla velocizzazione del trasporto;

- una riduzione della componente del Servizio Universale per 54,7 milioni di euro (-12,1%) quale conseguenza della politica di razionalizzazione dell'offerta posta in atto dal Committente in relazione alle risorse finanziarie disponibili per il Contratto di Servizio tenendo conto del progressivo spostamento della quota modale verso sistemi di trasporto alternativi in linea con quanto già avvenuto in Europa;
- un sostanziale equilibrio dei ricavi per i Servizi non a mercato e non contribuiti dove hanno agito, da un lato il completamento della politica di riorganizzazione dell'offerta del prodotto internazionale che ha portato alla cancellazione di servizi a basso rendimento, dall'altro si è proseguito della razionalizzazione di alcuni treni InterCity per i quali il carico medio era particolarmente sfavorevole e che quindi presentavano marginalità fortemente negative.

L'andamento dei ricavi da traffico riflette anche l'effetto degli incrementi tariffari attuati nel corso del 2010.

Il segmento dei Servizi a Mercato mette in evidenza un incremento dei viaggiatori kilometro trasportati del +2,9%, grazie al positivo riscontro avuto dai clienti rispetto all'aumento dell'offerta, che è stata supportata anche da una politica di prezzi modulata sui diversi tipi di servizio richiesti dalla clientela.

La flessione del traffico del segmento del Servizio Universale Contribuito (-18,2%) presenta una dinamica superiore alla riduzione dell'offerta in termini di viaggiatori kilometro. Il segmento che più ha subito una riduzione, che ormai si presenta come strutturale, è quello dei servizi notte che collegano il Nord ed il Sud Italia.

Il Servizio non a mercato e non contribuito, nel quale sono incluse le relazioni non ricadenti nei segmenti precedenti, è stato contrassegnato dalla progressiva operazione di razionalizzazione dell'offerta commerciale del settore internazionale che a fine 2010 ha visto sostanzialmente assestare la sua offerta (treni kilometro) del -15,1% eliminando molte delle relazioni che presentavano una negativa contribuzione al risultato complessivo; tale politica ha comportato una riduzione dei viaggiatori kilometro in misura inferiore rispetto alla riduzione dell'offerta (-10,3%) come naturale conseguenza dell'aver concentrato l'offerta verso i treni a maggior carico medio ed eliminando quelli con basse frequentazioni.

E' bene ricordare che le variazioni registrate nei singoli segmenti risentono, in via molto marginale, anche di alcune riclassificazioni a seguito di spostamenti tra i segmenti stessi in conseguenza della rimodulazione dell'offerta.

***Passeggeri Trasporto Regionale:***

I ricavi da traffico del settore del trasporto regionale, hanno registrato rispetto al 2009 un incremento di 40,0 milioni di euro (+5,0%), tale incremento è dovuto al mix di crescita dei volumi di traffico e delle tariffe. L'incremento dei volumi di traffico (viaggiatori kilometro) è stato del 2,5%, incremento questo, più che proporzionale rispetto all'incremento della produzione pari al +1,1% (treni kilometro) con un conseguente aumento del carico medio; le tariffe, invece, sono aumentate mediamente del 2,7 % con livelli di crescita differenziati per singola regione e concentrati prevalentemente nel secondo semestre.

***Cargo:***

La Divisione Cargo nell'anno 2010 ha registrato ricavi pari a € 498,7 milioni di Euro con una flessione del -8,7% verso il corrispondente periodo del 2009. Nel 2010 sono stati realizzati 35,1 milioni di treni chilometro, con una flessione del -14,5% verso il corrispondente periodo del 2009.

Nel corso del 2010 la Divisione Cargo ha proseguito il percorso di riorganizzazione avviato negli anni precedenti, finalizzato a migliorare l'efficienza delle strutture produttive ed a modificare il reticolo di offerta su servizi più profittevoli. I diversi settori di business, che seguono le aree merceologiche di riferimento, hanno evidenziato l'andamento di seguito descritto:

***Business Convenzionale***

Nel 2010 il traffico effettuato con modalità convenzionale ha subito una significativa riduzione in riferimento alle spedizioni a carro singolo e ai gruppi di carri, il così detto traffico "multicliente" (-54,5% in termini di treni chilometro; -46,5% di ricavi), mentre le spedizioni a treno completo risultano in lieve crescita (+4,2% treni chilometro; +8,3% ricavi verso il 2009).

I volumi del traffico "multicliente" da anni in forte contrazione in tutta Europa, sono definiti in base a quanto richiesto dallo Stato nel Contratto di Servizio, essendo questo tipo di modalità non sostenibile economicamente.

- *settore siderurgico.* Nel 2010, nell'ambito dei 27 Paesi dell'Unione Europea, Germania e Italia si sono confermati i primi due Paesi produttori di acciaio seppur con grossa concorrenza operata da nazioni extra UE quali la Turchia divenuta progressivamente player determinante soprattutto nell'ambito dei rottami e degli acciai lunghi.

Il settore siderurgico nazionale ha mostrato una lieve ripresa seppur con qualche difficoltà per i produttori di acciaio per l'edilizia, i cosiddetti prodotti lunghi (+6,5% di produzione rispetto al 2009), mentre la situazione risulta migliore per le industrie di semilavorati piani (+41,8% di produzione rispetto al 2009) grazie a commesse provenienti soprattutto dalla Germania. Il traffico ferroviario nel settore siderurgico focalizzato nel trasporto di prodotti

cosiddetti lunghi riflette la ripresa realizzando un incremento del +12,9% rispetto al 2009 in termini di treni chilometro e del +20,5% in termini di ricavi.

- *settore automobilistico.* Il mercato mondiale dell'auto nel corso del 2010 è risultato in piena ripresa. Il recupero sul mercato europeo è stato trainato dai risultati del mercato tedesco che ha beneficiato delle vendite di autovetture Audi, Bmw e Mercedes nel Far East (soprattutto Cina). Per il nostro Paese, invece, l'andamento delle immatricolazioni nel 2010 si è chiuso con il - 9,2% rispetto ai volumi del 2009 che erano influenzati positivamente dai contributi erogati dallo Stato. Il traffico ferroviario del settore Automotive nel 2010 è tuttavia caratterizzato da un incremento (+15,8% di treni chilometro verso il 2009 e +17,9% in termini di ricavi) dovuto all'effetto congiunto della flessione registrata nell'import controbilanciata dall'incremento – a partire da ottobre 2010 – dei traffici in export del cliente Fiat (da Villanova d'Asti e Fossacesia verso la Polonia) gestiti interamente da Divisione Cargo anche sulla tratta estera.

- *settore chimico.* I treni chilometro registrano una flessione del -13,6% verso 2009, mentre i ricavi si riducono del -24,3%; la flessione è dovuta principalmente al traffico nazionale ed in misura inferiore a quello internazionale a seguito della chiusura degli impianti industriali Basell (Terni) e Mithen (Ferrandina); tra le modalità di trasporto si segnalano cali omogenei sia per il combinato che per il convenzionale.

Il calo dei volumi risulta ascrivibile oltre che alla riduzione della produzione industriale della chimica italiana, anche alle modifiche normative sopravvenute ed a nuove procedure operative relativamente al trasporto delle merci pericolose in particolare per il traffico proveniente dall'estero.

*altri settori.* L'andamento dei restanti settori, principalmente Materie Prime e Beni di Largo Consumo, hanno fatto segnare variazioni positive +4% in termini di treni chilometro e +13,6% di ricavi rispetto al 2009. Hanno contribuito alla performance la ripresa della cantieristica e il buon andamento di materie prime quali cereali e argille.

### ***Business Combinato***

I dati di traffico ferroviario Internazionale relativi al 2010 mostrano una significativa flessione in termini di treni chilometro (-16% vs 2009) mentre i ricavi si sono attestati ad una riduzione del -8,8%. Il fenomeno è dovuto ad una maggiore incidenza dei traffici a breve-media percorrenza; la contrazione dei volumi sul traffico Domestico (-25,9% vs. 2009) in termini di treni chilometro e del -21,6% per i ricavi, è dovuta a scelte di carattere commerciale e di efficienza produttiva, oltre che alla crescente pressione competitiva.

### **Ricavi da Contratto di Servizio**

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) evidenziano un incremento, rispetto al 2009, di 73,3 milioni di euro. L'incremento dei ricavi

dalle Regioni, pari a 61,2 milioni di euro, è conseguenza dell'adeguamento degli stanziamenti previsti con i corrispettivi previsti nei nuovi contratti di servizio con le regioni a Statuto Ordinario. I ricavi da Stato si sono incrementati di 12,1 milioni di euro per le modifiche alla richiesta di servizi i cui corrispettivi sono stati coperti con gli stanziamenti previsti dalla legge finanziaria 2010 e alle somme aggiuntive messe a disposizione dal MIT per il Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza (+ 3,2 milioni di euro), per i servizi delle Regioni a Statuto Speciale (+ 3,1 milioni di euro) e per il Servizio Universale del settore Cargo (+ 8,7 milioni di euro).

### **Ricavi da Altri Servizi Collegati al Trasporto**

I ricavi per altri servizi collegati al trasporto registrano una riduzione complessiva di 45,3 milioni di euro rispetto al 2009. Tale riduzione è riconducibile prevalentemente alla riduzione delle prestazioni collegate ai servizi di trasporto nei confronti della società Cisalpino per 38,3 milioni di euro a seguito della cessazione dei servizi di trasporto ferroviario tra l'Italia e la Svizzera con l'entrata in vigore dell'orario 2009-2010 e contestuale passaggio alla gestione diretta in capo alle case madri SBB e Trenitalia.

### **Altri Ricavi**

Gli Altri Ricavi registrano una riduzione complessiva di 82,3 milioni di euro rispetto al 2009. A seguito dell'adozione dei principi contabili IAS è bene ricordare che alcuni elementi di natura non ricorrente che prima venivano registrati sotto al risultato operativo, sono invece oggi catalogati nella parte ordinaria del conto economico. La riduzione evidenziata è riconducibile alla contabilizzazione, nel 2009, del conguaglio attivo dei costi di energia elettrica per trazione treni per il periodo 2000-2008 per un valore pari a 73,9 milioni di euro, di tale operazione è stato ampio rilievo nel bilancio 2009. La riduzione è inoltre riconducibile all'iscrizione nel solo esercizio 2009 dei contributi a favore dell'attività sperimentale dell'autostrada ferroviaria alpina per 12 milioni di euro relativi agli anni 2006 e 2008 a seguito del loro stanziamento nel solo anno 2009. Tali minori proventi risultano parzialmente compensati dall'incremento delle plusvalenze per circa 7 milioni di euro. Della variazione complessiva, circa 85,9 milioni sono ascrivibili a partite non ricorrenti.

### **Costi operativi**

I costi operativi hanno registrato un miglioramento complessivo, rispetto al 2009, di 53,7 milioni di euro, su tale voce hanno influito:

**Il costo del personale**, rispetto al 2009, registra un miglioramento di 134,2 milioni di euro (-5,5%). Tale riduzione è l'effetto combinato di alcuni fattori di segno contrapposto quali:

- minori costi per riduzione dell'organico medio di 2.814 risorse con un effetto positivo di 143,7 milioni di euro;

- maggiori costi per l'incremento del costo unitario medio (+1,5%) con un effetto di 34,7 milioni di euro e che riflette la stima dei maggiori oneri rivenienti dal rinnovo del CCNL per 59,8 milioni di euro;
- minori oneri relativi ai debiti verso il personale per le ferie maturate e non godute che ammontano a 15,9 milioni di euro.

Gli **altri costi** registrano un incremento complessivo di 80,5 milioni di euro (+ 3,7%), su tale voce hanno influito:

- Maggiori costi legati alle prestazioni per il trasporto (Processo produzione e circolazione treno) per circa 4,8 milioni di euro di cui le principali variazioni sono ascrivibili per 43,9 milioni di euro a maggiori oneri per il pedaggio dovuto al consistente incremento dell'offerta sulla rete Alta Velocità ed al suo valore unitario molto più elevato rispetto a quello della rete tradizionale; per 4,4 milioni di euro dall'aumento del costo del gasolio per trazione a causa dell'incremento del prezzo unitario seppur parzialmente riassorbito dalla riduzione dei consumi. Tali incrementi sono stati parzialmente compensati da minori oneri per 33,2 milioni di euro correlati alla riduzione dei costi per servizi correlati al trasporto merci (riduzione servizi di manovra, traghettamento, noli di materiale ferroviario e sous-traitance) in conseguenza della razionalizzazione dell'offerta della Divisione Cargo e per 6,7 milioni di euro alla riduzione dei costi relativi ai servizi per le carrozze letto a seguito della riduzione dell'offerta sul segmento del Servizio Universale.
- Maggiori costi legati ai processi manutentivi per circa 47 milioni di euro; in particolare si segnalano incrementi dei costi dei servizi di pulizia e decoro per maggiori attività commissionate per 23 milioni di euro e per maggiori volumi di interventi per la riparazione dei componenti per circa 16 milioni euro.
- Maggiori costi per canoni di locazione per circa 22,1 milioni di euro derivanti prevalentemente da maggiori oneri per locazioni di spazi di proprietà RFI S.p.A. (officine, spazi di stazioni, binari ad uso esclusivo ed altro) di cui 17,4 milioni di euro connessi all'adeguamento del canone degli anni precedenti a seguito dell'analitico censimento degli spazi occupati previsto nel contratto del 2009. Ulteriori 9,3 milioni di euro derivano dall'incremento del nolo dei treni ETR 610 da Cisalpino, compensati da minori costi per oneri condominiali e canoni di leasing per 4,6 milioni di euro.
- Maggiori costi collegati all'attività di vendita e distribuzione per circa 3,1 milioni di euro relativi alle provvigioni di vendita alle agenzie e le provvigioni passive relative al traffico internazionale. Tale incremento è correlato prevalentemente all'andamento crescente dei ricavi da traffico.
- Gli altri costi diversi rimangono pressoché invariati anche se dall'analisi degli stessi emerge che i maggiori costi per premi assicurativi (+ 5,9 milioni di euro) e per comunicazioni esterne (+ 4,7 milioni di euro) entrambi correlati all'incremento dell'offerta commerciale dell'Alta Velocità, sono stati compensati da altri minori costi quali ad esempio quelli per servizi amministrativi ed informatici (-7,3 milioni di euro) come risultato della continua azione di revisione dei costi.



**Ammortamenti e perdite di valore**

Gli ammortamenti e le perdite di valore si incrementano di 112,1 milioni di euro. Tale incremento è dovuto a maggiori ammortamenti complessivi per 95,6 milioni di euro, di cui gli ammortamenti relativi alla capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello dell'esercizio 2010 incidono per 63 milioni di euro circa, mentre la parte residua (circa 32 milioni di euro) è correlata alle entrate in esercizio dei beni previsti dal piano di investimenti della Società. Le perdite di valore, invece, si incrementano di 16,5 milioni di euro per le svalutazioni di manutenzioni di secondo livello riferite a materiale rotabile oggetto di svalutazione (14,8 milioni di euro) e per rettifiche di valore dei crediti pari a 1,7 milioni di euro.

**Accantonamenti**

Gli accantonamenti si riducono di 2,9 milioni di euro. Tale decremento è riconducibile principalmente a minori accantonamenti per penali verso le Regioni per 1,7 milioni di euro e a minori accantonamenti per contenzioso lavoro e terzi per 1,2 milioni di euro.

**Gestione finanziaria**

Il saldo della gestione finanziaria registra un miglioramento complessivo per 39,4 milioni di euro. Tale miglioramento è riconducibile prevalentemente all'andamento del mercato dei tassi di interesse ed in particolare dell'Euribor a cui sono indicizzati gli oneri del servizio del debito. Nel 2010 il costo medio dell'indebitamento è stato pari al 2,43% rispetto al 2,92% del 2009 con un beneficio in termini di costo, a parità di indebitamento, stimabile in circa 31 milioni di euro. E' da segnalare peraltro che il costo medio dell'indebitamento non ha beneficiato pienamente del significativo calo dei tassi di interesse in quanto le operazioni di copertura per il rischio tassi di interesse hanno limitato gli effetti positivi. L'effetto delle operazioni di copertura, per il 2010, hanno limitato i benefici ottenibili dal forte andamento ribassista dei tassi per circa 45,6 milioni di euro. Il risultato della gestione finanziaria ha inoltre riflesso negativamente i maggiori oneri rivenienti da un più elevato livello medio dell'indebitamento finanziario 2010 rispetto al 2009, per circa 230 milioni di euro, conseguente prevalentemente ad un aumento del livello medio di consistenza del capitale circolante a seguito del ritardo negli incassi dei crediti nei confronti del MEF a valere sui contratti di servizio dell'anno 2009 e 2010.

Solo la gestione scrupolosa della tesoreria della società ha permesso di limitare, seppur parzialmente, gli impatti negativi derivanti dai ritardati incassi. E bene ricordare che l'ammontare complessivo del credito scaduto verso il MEF ammontava a fine 2010 a circa 1,1 miliardi di euro. Nel corso del 2010 il valore dell'esposizione verso il MEF ha toccato punte di oltre 1,7 miliardi di euro. Se si dovesse considerare un'esposizione media pari a 1,5 miliardi di Euro al costo medio del denaro pagato dalla società (2,43%) i maggiori oneri finanziari indotti dall'esposizione hanno gravato sul bilancio di Trenitalia per circa 36 milioni di euro.

Si segnala inoltre che il risultato della gestione finanziaria 2010 è stata toccata dai seguenti elementi:

- Distribuzione di un dividendo straordinario da parte della partecipata Cisalpino AG per 14 milioni di euro;
- Plusvalenza derivante dalla cessione della partecipazione Wisco per 11 milioni di euro;
- Oneri su differenze cambio registrate sul debito in franchi svizzeri verso la partecipata Cisalpino AG per circa 9 milioni di euro.

## Stato patrimoniale riclassificato

<i>importi in milioni di Euro</i>	<b>31.12.2010</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>Variazione</b>
<b>ATTIVITA'</b>			
Capitale circolante netto gestionale	1.123	880	243
Altre attività nette	(626)	(412)	(214)
<b>Capitale circolante</b>	<b>498</b>	<b>468</b>	<b>29</b>
Immobilizzazioni tecniche	9.036	9.138	(102)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	161	86	75
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>9.197</b>	<b>9.224</b>	<b>(26)</b>
TFR	(1.087)	(1.241)	153
Altri fondi	(613)	(614)	0
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(1.701)</b>	<b>(1.854)</b>	<b>154</b>
<b>Attività/(Passività) nette detenute per la vendita</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(0)</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>7.994</b>	<b>7.838</b>	<b>156</b>
<b>COPERTURE</b>			
Posizione finanziaria netta a breve	803	680	123
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	5.534	5.617	(84)
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>6.337</b>	<b>6.298</b>	<b>39</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>1.657</b>	<b>1.541</b>	<b>117</b>
<b>COPERTURE</b>	<b>7.994</b>	<b>7.838</b>	<b>156</b>

## Capitale investito

Il Capitale Investito Netto si incrementa di 156 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2009. Tale incremento deriva prevalentemente dalla riduzione del Fondo TFR per 153 milioni di euro.

L'incremento del capitale circolante netto gestionale per 243 milioni di euro è dovuto all'effetto differenziale tra:

- la riduzione di 44 milioni di euro circa delle giacenze di magazzino che ha riguardato in particolar modo i ricambi mentre risulta sostanzialmente invariato il livello delle giacenze relative ai materiali riparabili;

- l'incremento dei crediti di circa 210 milioni di euro è riconducibile ad un aumento dei crediti commerciali (+151 milioni di euro, di cui crediti verso la controllata TLN per 110 milioni di euro e 41 milioni di euro nei confronti di fornitori per penali emesse e non ancora incassate) e di quelli vantati nei confronti del Ministero dell'Economie e delle Finanze (+121 milioni di euro) a valere delle prestazioni di trasporto dell'anno 2010 e del 2009. Tali incrementi risultano parzialmente compensati da una riduzione dei crediti nei confronti delle Regioni (-62,5 milioni di euro) che nei primi mesi del 2010 hanno progressivamente annullato alcuni ritardi nei pagamenti giustificati, a loro dire, dagli obblighi imposti dai patti di stabilità.

Il valore complessivo del credito verso il MEF a fronte dei contratti di servizio e per somme dovute direttamente a Trenitalia ammontava al 31 dicembre 2010 a 1.491 milioni di euro, nel corso dell'esercizio tale valore, prima di alcuni pagamenti avvenuti nel corso degli ultimi mesi del 2010, ha sfiorato il valore di 1,7 miliardi di euro.

I debiti commerciali, invece, si sono ridotti di 78 milioni di euro.

La riduzione delle altre attività nette per 214 milioni di euro è dovuta prevalentemente ai seguenti effetti:

- la riduzione dei crediti IVA nei confronti della Capogruppo pari a 33 milioni di euro per effetto del saldo dell'ultimo trimestre dell'anno negativo per circa 31 milioni di euro, versati alla capogruppo a fine gennaio 2011.
- l'incremento degli altri debiti/crediti per circa 79 milioni di euro, riferibili per la quasi totalità (81 milioni di euro) alla rilevazione del debito verso terzi per l'esercizio dell'opzione "Call" funzionale all'acquisto della partecipazione in TX Logistik.
- l'incremento dei risconti passivi (+ 103 milioni di euro) correlati per la quasi totalità alla rilevazione dell'incasso anticipato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze di finanziamenti del materiale rotabile che hanno assunto nel corso del 2010 destinazioni diverse.

### **Capitale immobilizzato**

L'andamento del Capitale Immobilizzato registra un decremento netto di 26,3 milioni di euro dovuto:

- alla riduzione delle immobilizzazioni (101,7 milioni di euro) attribuibile al valore degli investimenti realizzati nel periodo (801,3 milioni di euro) al netto degli ammortamenti (847,7 milioni di euro) e delle perdite di valore delle immobilizzazioni (55,3 milioni di euro);
- la voce Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie si è incrementata di 75,5 milioni di euro, questo è prevalentemente correlato all'esercizio dell'opzione di acquisto della partecipazione in TX Logistik il cui perfezionamento è stato definito nel corso del

mele di marzo del 2011 (81,5 milioni di euro), parzialmente compensato dalla cessione della partecipazione in Wisco S.p.A (-5,6 milioni di euro).

I Fondi si decrementano di 153,6 milioni di euro. Al riguardo si registra la riduzione del fondo TFR di 153,1 milioni di euro derivante dall'utilizzo del fondo TFR per 203,1 milioni di euro, di cui 40,5 milioni di euro derivanti dalla riclassifica di parte del fondo alla riserva attuariale di patrimonio netto, parzialmente compensato dall'accantonamento dell'esercizio del "service cost" per 50,0 milioni di euro.

Gli altri Fondi, infine, registrano un decremento complessivo netto di circa 0,6 milioni di euro.

### **Posizione Finanziaria Netta**

La posizione finanziaria netta risulta sostanzialmente invariata pur registrando un lieve incremento complessivo di 39 milioni di euro. Nel corso del 2010 la gestione corrente ha generato un flusso di cassa positiva per 419 di euro. Tale flusso è stato assorbito per 463 milioni di euro dagli investimenti, per 178 milioni di euro dalla gestione finanziaria e di quelli rivenienti dalla vendita delle partecipazioni Wisco per 16,6 milioni di euro.

La Posizione finanziaria di tesoreria, pertanto, chiude con un assorbimento di liquidità di 89,7 milioni di euro.

La Posizione finanziaria netta complessiva si incrementa di 41 milioni di euro in quanto rispetto a all'assorbimento di liquidità generato dalla tesoreria beneficia dell'incremento dei crediti finanziari vantati nei confronti della partecipata TLN per circa 37 milioni di euro.

### **Mezzi Propri**

I mezzi propri si incrementano di 117 milioni di euro. Tale variazione è dovuta al risultato economico dell'esercizio, pari a 73 milioni di euro, all'incremento netto del valore dei derivati per 14 milioni di euro e all'incremento della riserva per benefici ai dipendenti per 30 milioni di euro. di seguito si riporta il prospetto di riconciliazione tra i mezzi propri ed il patrimonio netto civilistico.

	2010	2009	Variazione
Mezzi Propri ridassificato	1.657	1.541	116
Debito per derivati induso nei mezzi propri	(194)	(144)	(50)
<b>Patrimonio netto civilistico</b>	<b>1.463</b>	<b>1.397</b>	<b>66</b>

## RISORSE UMANE

La consistenza del personale della società ha raggiunto alla fine dell'esercizio 39.668 unità; le informazioni di maggior dettaglio sono riportate nel seguente prospetto:

	Addetti	Quadri	Dirigenti
Consistenze al 31.12.2009	36.873	4.968	333
Incrementi	294	48	14
Decrementi	-2.487	-339	-36
Consistenze al 31.12.2010	34.680	4.677	311

Il decremento registratosi nell'anno è stato determinato prevalentemente dalle ordinarie cessazioni di rapporto di lavoro. Le assunzioni hanno riguardato, escludendo i passaggi intersocietari, quasi unicamente personale da impiegare nelle attività di manutenzione nell'ambito dell'esercizio ferroviario.

Già nel corso del 2009 era stato sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Protocollo d'intesa, tra Federtrasporto, Asstra, Anav e le Organizzazioni sindacali per l'avvio del negoziato per la definizione di un nuovo CCNL unico della Mobilità, che ha consentito di sbloccare il confronto in corso sulle questioni aziendali aperte, favorendo la sottoscrizione degli accordi, di notevole rilevanza per il rilancio competitivo del Gruppo. In particolare, con tali accordi, è stata raggiunta l'intesa per innovare e rendere effettivamente operativo il "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito" ex lege 449/97 che costituisce per il Gruppo - in assenza di ammortizzatori sociali tradizionali - uno strumento fondamentale per la gestione dell'ulteriore fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale ed al complessivo efficientamento della macchina produttiva. Il Fondo infatti ha la finalità - attraverso la sua componente ordinaria - di attuare i necessari percorsi di riconversione e riqualificazione del personale e - tramite la componente straordinaria - di accompagnare alla pensione, favorendo in via prioritaria la volontarietà, i lavoratori cui manchino fino a 48 mesi per il raggiungimento della finestra pensionistica, a valle di una procedura sindacale, originata da specifici progetti aziendali di livello territoriale.

A seguito della definizione con le organizzazioni sindacali della nuova regolamentazione del Fondo sono stati sviluppati ed implementati con INPS ed i competenti Dicasteri i necessari approfondimenti al fine di consentire nei tempi più stretti possibili l'attivazione delle prestazioni.

In data 25 giugno 2010, è stata sottoscritta specifica convenzione tra Gruppo FS e INPS, per trasferire all'Istituto previdenziale la gestione e l'erogazione degli interventi di sostegno al reddito posti a carico del Fondo. Sulla base delle rinnovate intese, si è conseguentemente insediato il Comitato Amministratore che, dopo aver approvato il bilancio del Fondo, ha contestualmente avviato iniziative di gestione del Fondo, tra cui l'istanza per il riconoscimento della personalità giuridica del Fondo alla competente autorità prefettizia.

Con l'avvio, a novembre 2010, delle procedure di attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo, e l'individuazione con accordi sindacali degli esuberanti da esodare, è stata deliberata l'attivazione da Marzo 2011 dei primi interventi straordinari.

### ***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 2010, che ha generato complessivamente 159.543 gg/uomo, ha avuto come obiettivi principali l'aggiornamento delle conoscenze tecnico-professionali, la consapevolezza del ruolo dell'equipaggio del personale AV e l'ottimizzare dei processi manutentivi.

Per quanto riguarda gli ambiti di intervento, l'offerta formativa si è focalizzata su:

- **Formazione istituzionale** (1.394 gg/uomo): formazione attraverso la quale la società presenta sé stessa ai fini dell'ingresso nel Gruppo FS dei neolaureati, dei neoassunti professionalizzati e dei Capi Servizio Treno in apprendistato.
- **Formazione manageriale** (16.028 gg/uomo): 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** (142.121 gg/uomo,): 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 formazione 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.

### ***La sicurezza del lavoro***

Nel corso dell'anno 2010 l'attuazione delle politiche sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro sono state rafforzate anche attraverso la pubblicazione di procedure e disposizioni coerenti, tra l'altro, con gli impegni assunti da Gruppo FS a tutela della salute e sicurezza sul lavoro nei confronti delle Istituzioni.

L'attività di formazione in materia è stata regolamentata attraverso la pubblicazione di un manuale, "Pianificazione e gestione della formazione in materia di salute e sicurezza del lavoro", allo scopo di disciplinare le attività, i ruoli e le responsabilità delle fasi in cui si

articola il processo di pianificazione e gestione della formazione in materia di salute e sicurezza del lavoro (SSL).

Nel 2010 sono stati effettuati corsi di formazione per oltre 10.000 giornate/uomo che hanno coinvolto oltre 12.400 partecipanti. I principali argomenti trattati sono stati: Piani di Emergenza, Antincendio, Primo soccorso, Rischi generali e specifici, RSPP, ASPP, RLS, Preposti, Sicurezza del Lavoro e Ambiente, Trasporto Merci Pericolose e Inconvenienti di esercizio in galleria

Nel mese di novembre è stata emessa la “Procedura sulla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro in Trenitalia” che ha semplificato e riorganizzato il corpus delle disposizioni interne emesse negli anni precedenti. Le attività di audit ha coinvolto una squadra interdivisionale di 63 persone, tra Auditor e Team Leader, che hanno svolto verifiche presso gli impianti per monitorare il grado di conformità agli obblighi di legge e alla normativa aziendale

Nel dicembre 2010 è stato completato il Progetto “Agenda Sicurezza” che nasce per far fronte all’esigenza di supportare i soggetti coinvolti nella formazione e nell’informazione in materia di sicurezza sul lavoro e ha lo scopo di fornire strumenti di lavoro attendibili, efficaci e aggiornati in un unico spazio facilmente accessibile.

Si segnala che nel corso del 2010 si è registrata una flessione del numero degli infortuni sul lavoro rispetto all’anno precedente, come rappresentato nella tabella seguente. Ci sono anche stati due infortuni mortali di cui: uno a seguito di aggressione da parte di un viaggiatore ed un altro fuori dagli impianti ferroviari e fuori dal servizio (in itinere).

Tipologia	2010	2009	Differenze
Numero infortuni	1.962	2.198	-236
Numero infortuni mortali	2	2	0

## POLITICA AMBIENTALE E SICUREZZA

### *Ambiente e sicurezza del lavoro*

Nel corso dell’anno 2010, le attività di sicurezza e tutela ambientale sono state indirizzate prevalentemente verso i seguenti aspetti:

- Nell’ambito del **progetto** “Sistema di Gestione Ambientale di Gruppo”, nell’anno 2010 è stato avviato il percorso per la certificazione UNI EN ISO 14001:2004.
- Iscrizione al **SISTRI** – Il SISTRI è il Sistema informatico di tracciabilità dei rifiuti istituito dal Ministero dell’Ambiente a cui le realtà che gestiscono rifiuti a vario titolo (produzione, trasporto, smaltimento, intermediazione) sono obbligate ad aderire.



- E' stato progettato ed avviato il Corso di "Diritto e Gestione dell'Ambiente", rivolto ad esperti ed addetti alle tematiche di sicurezza e tutela ambientale in azienda e condotto in parte da docenti esperti di normativa ambientale (appositamente selezionati) ed in parte dalle risorse della struttura di Sicurezza Ambientale. Attività formative su tematiche ambientali sono state svolte, inoltre, su alcuni specifici aspetti relativi al SISTRI ed in alcune specifiche realtà territoriali o nell'ambito di Sistemi di Gestione Ambientale.
- E' proseguita l'attività istituzionale nei confronti di Enti ed Istituzioni esterne alla Società per l'applicazione della normativa inerente l'Emission Trading System. Nell'aprile del 2010 Trenitalia ha provveduto, tramite le credenziali di accesso al Registro Nazionale delle quote di CO2 e delle emissioni, a restituire al Ministero dell'Ambiente un numero di diritti pari a 28.194 quote. Rispetto a quanto previsto ed autorizzato (30.023 quote), la Società ha contenuto le proprie emissioni in misura del 9% circa. Inoltre, è stato dato avvio alle attività per un censimento quale ulteriore controllo e monitoraggio aziendale in merito al campo di applicazione delle attività individuate dalla Direttiva ETS.
- Nel 2010 è stata emessa la nuova *"Procedura sulla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro in Trenitalia"* che ha semplificato e riorganizzato il corpus delle disposizioni interne emesse negli anni, attraverso un sistema documentale costituito da una sola procedura generale e 12 istruzioni operative; nel corso dell'anno è stato avviato il percorso per la certificazione OHSAS 18000.1

### **La sicurezza dell'esercizio**

Il 2010 ha confermato le positive performance di sicurezza di esercizio aziendali. La frequenza degli incidenti "tipici UIC" è scesa a 7 a fronte dei 10 registrati nel 2009 (erano 19 nel 2008).

L'impegno aziendale per la sicurezza ha interessato diversi ambiti di intervento con azioni in campo tecnologico e organizzativo inserite nel Piano annuale della Sicurezza.

Con riferimento al Sistema di Gestione della Sicurezza dell'esercizio (SGSE) si sottolinea come nel 2010 siano proseguite, anche in coerenza con indicazioni ricevute dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, le attività per l'aggiornamento e il miglioramento continuo per tenere conto dei ritorni di esperienza e delle modificazioni organizzative intervenute.

Nell'aprile 2010 è stato conseguito in Francia il Certificato di Sicurezza per effettuare traffico merci su linee della infrastruttura nazionale (RFN).

Nel mese di dicembre, a seguito di interventi di audit interni, la Società si è autocertificata come Detentore e come Ente Responsabile per la Manutenzione (ECM) dei carri immatricolati nel proprio parco e in quanto tale è stata registrata sul registro della Agenzia Ferroviaria Europea (ERA). La predetta registrazione è obbligatoria per effettuare traffico merci internazionale a partire dal 1 gennaio 2011.

Contestualmente, è proseguita l'attività di elaborazione delle Disposizioni relative alla sicurezza di esercizio (Disposizioni Esercizio Impresa Ferroviaria - DEIF) e delle Prescrizioni (Prescrizioni Esercizio Impresa Ferroviaria – PEIF) per la gestione di fattispecie particolari di sicurezza.

### ***La sicurezza a bordo treno***

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

Gli interventi di prevenzione hanno riguardato e riguarderanno, progressivamente, i treni a maggior criticità ossia i treni “Notte” e quelli metropolitani densamente frequentati.

### ***La Qualità***

Nel corso del 2010 è proseguito il progetto per la diffusione della certificazione dei Sistemi di Gestione per la qualità (ISO 9001) in tutti i perimetri organizzativi significativi della produzione, del commerciale, della manutenzione.

La Certificazione, in quanto rilasciata da un soggetto indipendente a seguito di un'attenta verifica del suo pieno funzionamento operativo costituisce un'ulteriore garanzia di validità del Sistema stesso. Il successivo mantenimento è naturalmente correlato alla capacità del Sistema di assicurare nel tempo la tracciabilità degli obiettivi aziendali, il loro raggiungimento e il costante miglioramento.

Sul fronte della Qualità di Prodotto sono stati processati circa 118 Piani della Qualità relativi a forniture di prodotti critici e complessi, è proseguito lo sviluppo del sistema informativo Qualità Integrato a supporto dei processi di gestione e distribuzione documentazione SGQ, delle attività di monitoraggio e di controllo SGQ e dei relativi audit.

Nel corso del 2010 la società ha ampliato il numero delle sue strutture certificate sui Sistemi Qualità in ambito della Divisione Trasporto Passeggeri Regionale.

La Divisione Cargo ha completato la certificazione dei Sistemi Qualità nella Direzione Esercizio allargandola agli impianti Primari di Cervignano (UD) e Bari. La Direzione Divisione Tecnica ha ultimato le certificazioni delle strutture di staff integrandole con le strutture di ingegneria della manutenzione e degli acquisti industriali. Inoltre si è conclusa la fase di certificazione Qualità delle Officine di Manutenzione.

## INVESTIMENTI

L'ammontare delle contabilizzazioni relative agli investimenti effettuati nel 2010 è pari a circa 797 milioni di euro il cui dettaglio, confrontato con gli analoghi valori del 2009, è riportato nella tabella seguente:

<i>(importi in milioni di euro)</i>	2010	2009	Variazioni	%
Acquisto	195	322	(127)	-39%
Revamping	78	103	(25)	-24%
<b>Materiale Rotabile</b>	<b>273</b>	<b>425</b>	<b>(152)</b>	<b>-36%</b>
Tecnologie di bordo	114	139	(25)	-18%
Impianti & Altro	54	81	(27)	-34%
Ricerca & Sviluppo	0,6	0,9	(0)	-36%
Informatica	41	41	0	1%
<b>TOTALE</b>	<b>482</b>	<b>687</b>	<b>(204)</b>	<b>-30%</b>
<b>Manutenzione 2° livello</b>	<b>315</b>	<b>340</b>	<b>(25)</b>	<b>-7%</b>

Rispetto all'anno 2009, si evidenziano minori contabilizzazioni in conseguenza del progressivo esaurirsi di importanti commesse avviate in epoche precedenti, contestualmente, gli avvii 2009 e 2010, seppur di notevole rilevanza, non hanno ancora prodotto contabilizzazioni significative anche in conseguenza della rimodulazione delle politiche di erogazione delle somme previste nella fase iniziale del progetto inserite nei nuovi contratti che, di fatto, hanno ridotto gli esborsi iniziali da contabilizzare tra i lavoro in corso. La composizione degli investimenti per Divisione/Direzione è la seguente:

<i>(importi in milioni di euro)</i>	2010	2009	Variazioni	%
Divisione Passeggeri Naz. e Interaz.	128	229	(101)	-44%
Divisione Passeggeri Regionale	192	231	(39)	-17%
Divisione Cargo	10	32	(22)	-69%
Direzione Tecnica	130	173	(43)	-25%
Direzione Sistemi Informativi	10	9	0	5%
Staff	12	11	1	4%
<b>Totale</b>	<b>482</b>	<b>687</b>	<b>(205)</b>	<b>-30%</b>
<b>Manutenzione 2° livello</b>	<b>315</b>	<b>340</b>	<b>(25)</b>	<b>-7%</b>

### Investimenti in materiale rotabile

Con la definitiva entrata a regime delle linee Alta Velocità si è ridotto notevolmente il tempo di percorrenza per raggiungere i principali capoluoghi italiani come Milano, Torino, Firenze,

Napoli. Ciò ha permesso di diversificare e migliorare la qualità dell'offerta commerciale attraverso i diversi prodotti "Frecciarossa" e "Frecciargento" dotati di elevati standard di sicurezza, comfort e velocità e di offrire servizi aggiuntivi alla clientela come il collegamento WI-FI che permette di navigare in internet nella tratta AV Torino - Napoli.

Con l'obiettivo di continuare a migliorare l'offerta AV e meglio rispondere alle esigenze della clientela nel corso dell'anno è stata aggiudicata la fornitura per la produzione dei nuovi elettrotreni serie "1000", treni ultramoderni e rispettosi dell'ambiente che saranno in grado di superare i 400 Km/h e viaggiare sulla rete a 360 Km/h.

Sugli attuali convogli "ETR 500" utilizzati per il prodotto Frecciarossa si sono completate le attività relative all'adeguamento al servizio commerciale AV, sono proseguite quelle relative all'implementazione dei servizi di informazione a bordo per la clientela e, come indicato prima, quelle di internet a bordo attraverso la diffusione all'interno di ciascuna carrozza di un segnale di connessione di rete internet via etere tramite l'installazione di hot spot WI-FI.

Per il prodotto Frecciargento si è completata la consegna della nuova flotta composta da 12 convogli ETR 600 "Tilting" ad assetto variabile, che consente di viaggiare ad alte velocità anche sui percorsi tortuosi; sono inoltre terminati gli interventi di politensionamento della flotta ETR 480, al fine di consentirne l'utilizzazione sulle nuove linee AV.

Sono proseguite le attività di ristrutturazione delle carrozze e delle loco per l'offerta relativa ai treni "FrecciaBianca" che circolano su linee tradizionali e collegano centri di medie e grandi dimensioni al di fuori della rete Alta Velocità. Il progetto di ristrutturazione dei convogli FrecciaBianca è stato dapprima fermato in conseguenza di alcune non conformità del prodotto consegnato dai fornitori, il suo riavvio è stato subordinato alla definitiva eliminazione dei problemi tecnici che ne limitavano l'impiego con elevanti standard di servizio. A valle della soluzione dei problemi tecnici il progetto è stato riavviato e consentirà la definitiva riqualificazione delle restanti carrozze destinate al servizio Freccia

Gli investimenti per il Trasporto Regionale proseguono sulla base del programma di sviluppo imperniato sul rinnovo della flotta e sulla base degli impegni assunti dalla società al momento della sottoscrizione dei nuovi contratti di servizio con le Regioni. Sono in fase di completamento le consegne relative alla commessa per l'acquisto di 150 locomotive E 464 ed è stata avviata una nuova commessa per l'acquisto di ulteriori 100 loco della stessa serie le cui prime consegne sono cominciate a ottobre del 2010. L'obiettivo è di arrivare ad una flotta di locomotive omogenee superiore alle 600 unità, da destinare alle esigenze del trasporto a media e breve distanza. E' in corso inoltre la commessa relativa all'ampliamento della flotta dei convogli a 2 piani con l'acquisto di altre 350 carrozze Doppio Piano, le cui consegne sono previste a partire dal 2011.

Gli investimenti di revamping hanno riguardato gli interventi di riqualificazione per la riqualificazione dei convogli TAF e la progettazione relativa alla ristrutturazione di circa 1.300 carrozze Media Distanza. Prosegue, inoltre, la ristrutturazione di 243 carrozze piano ribassato, con l'obiettivo di migliorare gli allestimenti interni e installare sistemi di climatizzazione.

Nel Trasporto Merci nel corso dell'anno sono stati acquistati 15 carri "S11" della tipologia telonati e sono stati ristrutturati e trasformati 9 carri dalla tipologia "S13" alla tipologia "S12" proseguendo il processo di adeguamento della flotta carri alle richieste del mercato.

Per quanto riguarda le tecnologie di bordo sono in fase di completamento gli attrezzaggi delle apparecchiature SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) e di adeguamento del Sistema Tecnologico di Bordo (STB) al fine di completare l'installazione sui rotabili con le apparecchiature CAB RADIO e DIS (Scatola Nera). Sono proseguite le attività di certificazione e omologazione delle installazioni relative alle apparecchiature del Sistema di Supporto alla Condotta – SSC BL3 che saranno completate nei primi mesi del 2011.

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

	<b>Nuovo materiale rotabile</b>	<b>revamping</b>
	<b>n. mezzi</b>	<b>n. mezzi</b>
<b>Locomotive</b>	<b>60</b>	<b>4</b>
<i><b>Nazionale ed Internazionale</b></i>	0	4
<i><b>Regionale</b></i>	60	0
<i><b>Cargo</b></i>	0	0
<b>Carrozze/Carri</b>	<b>17</b>	<b>94</b>
<i><b>Nazionale ed Internazionale</b></i>		
• ES* City	0	12
• Notte	0	15
<i><b>Regionale</b></i>		
• Piano Ribassato	0	56
• Vivalto	2	0
• MD Media Distanza	0	1
• UIC-X Semipilota	0	1
• Mezzi Leggeri	0	0
<i><b>Cargo</b></i>		
• Carri	15	9
<b>Convogli</b>	<b>1</b>	<b>17</b>
<i><b>Nazionale ed Internazionale</b></i>		
• ETR 600 - TIL/TING	1	0
• Brand AV - ETR 500	0	1
• ETR 480 AV Plt	0	1
<i><b>Regionale</b></i>		
• Treni TAF	0	15
• Treni Minuetto	1	0

## La flotta Trenitalia

La flotta di Trenitalia, a seguito degli investimenti e delle dismissioni effettuate nel corso del 2010, risulta così composta:

### Parco Rotabili Operativo al 31/12/2010

Categoria	Descrizione	Unità
trainante	Locomotive Elettriche	1.767
trainante	Locomotive Diesel	280
<b>Totale trainante</b>		<b>2.047</b>
mezzi leggeri	Elettrici (Ale, Le)	967
mezzi leggeri	Diesel (Aln, Ln)	677
<b>Totale mezzi leggeri</b>		<b>1.644</b>
complessi	TAF	99
complessi	Treni Minuetto	204
complessi	Elettrotreni	114
	di cui ETR 500 AV	59
<b>Totale complessi</b>		<b>417</b>
mezzi di manovra	Locomotive/Automotori Diesel	790
<b>Totale manovra</b>		<b>790</b>
trainato	Carrozze Viaggiatori	7.476
trainato	Carri	30.331
trainato	Carri e veicoli auto	125
trainato	Altro	60
<b>Totale trainato</b>		<b>37.992</b>

Il materiale indicato sopra include i mezzi svalutati a seguito di Impairment Test.

## Altri investimenti

La progressiva logica di segmentazione dei settori di business serviti ha comportato la necessaria specializzazione del materiale rotabile, tale intervento induce, necessariamente, ad una ulteriore progressiva specializzazione degli impianti industriali rispetto al “prodotto” a cui il materiale rotabile fa riferimento. In via non secondaria è stata perseguita anche il processo di ottimizzazione del reticolo manutentivo attraverso il piano di potenziamento e di ristrutturazione tecnologica degli impianti industriali. Nel corso dell’anno è stato autorizzato l’intervento per adeguare l’attuale configurazione dell’impianto di Torino al nuovo sistema di manutenzione a “treno completo”. Gli altri investimenti hanno riguardato principalmente IMC ETR Napoli, IMC Milano Greco, IMC OMAV Roma San Lorenzo, OGR Foggia, IDP Milano Firenze, IMC Milano Martesana, OGR Osmannoro.

Nell'ambito degli investimenti ITC continuano gli interventi finalizzati al miglioramento del fronte-end verso i clienti dove è stata avviata la prima fase di PICO (Piattaforma Commerciale) destinata alle Frecce. Di PICO è stata avviata la fase due il cui completamento è previsto per la fine del 2011 attraverso la quale verranno definitivamente abbandonati i precedenti sistemi di vendita sia della media lunga distanza, sia del trasporto Regionale. Sono stati inoltre avviati nuovi progetti finalizzati al Customer Relationship Management. Sempre nel 2010 ha visto l'avvio della sostituzione del parco Self Service della Divisione Passeggeri. Sono stati poi rinnovati il parco macchine di tutte le biglietterie Trenitalia. Nel corso del 2010 si è avviato e concluso la prima fase del progetto finalizzato alla sostituzione del sistema informativo merci. Sul versante della produzione si sono messi in esercizio i primi interventi di razionalizzazione dell'intera piattaforma di produzione, di questa piattaforma fa parte il sistema di Crew Management che ha avuto il suo avvio in forma progressiva e sperimentale su alcuni siti produttivi. La sua massiva estensione ed utilizzo è prevista per i primi mesi del 2011 ed avrà importanti ricadute sui livelli di efficacia e di efficienza dei processi di condotta e scorta nel loro complesso. Nel primo semestre 2010 è stato avviato il progetto relativo allo sviluppo della piattaforma "palmare" per dotare il personale di bordo di uno strumento che permetta la verifica e la regolarizzazione dei titoli di viaggio.

Infine, proseguono i progetti per lo **Sviluppo** con le attività relative ai simulatori di guida, Sistemi di Diagnostica Innovativa, Aerodinamica Profili AV e Interazione Ruota-Rotaia.

## FATTORI DI RISCHIO

Non si prevedono, alla data di predisposizione della relazione sulla gestione corrente, particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, oltre quelle che saranno menzionate nelle note al bilancio, cui si rimanda.

## 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.

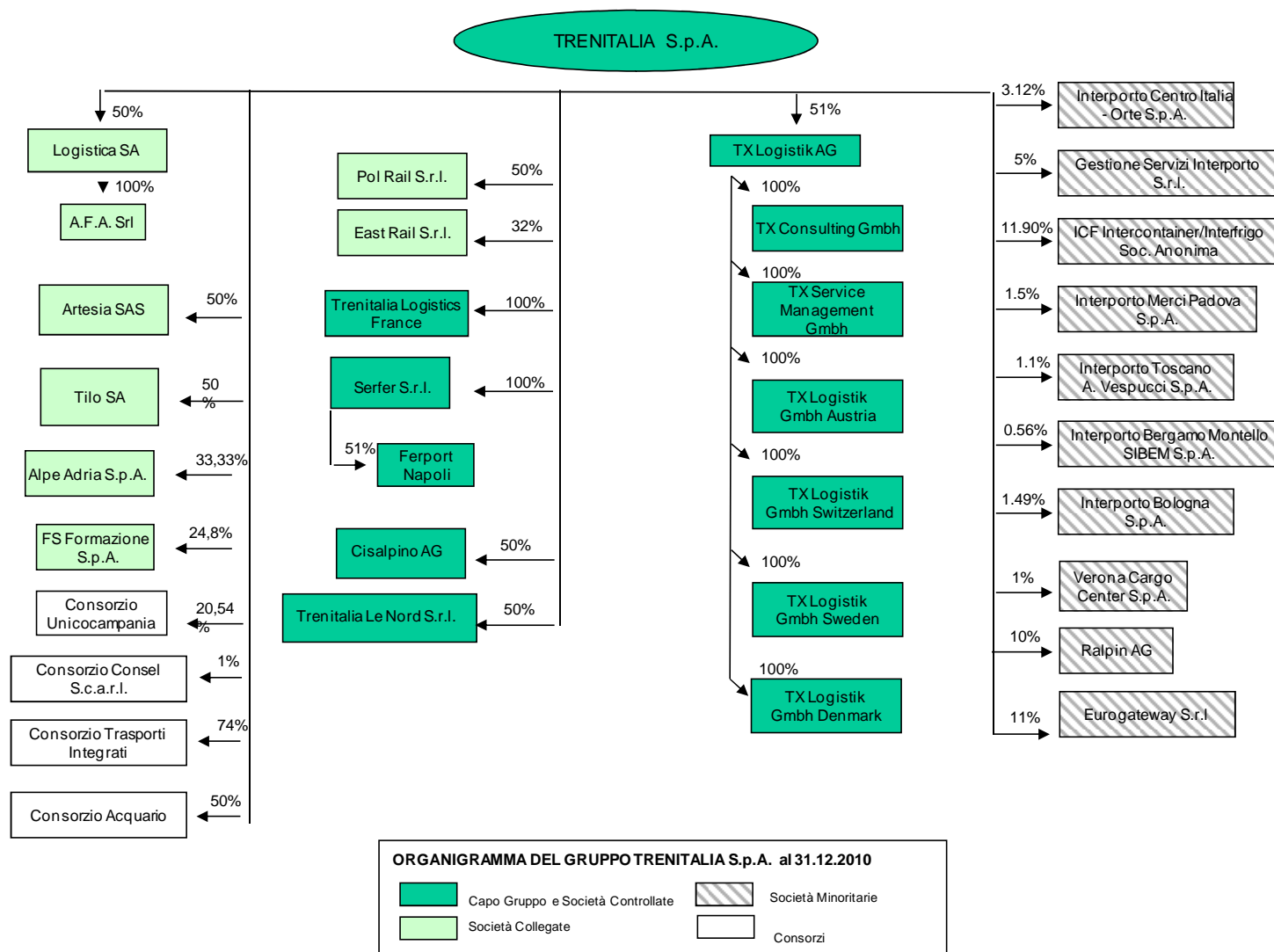
Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato, è stata attuata, ed è in via di conclusione più razionale allocazione degli *asset* all'interno del 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 Bilanci. 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 2010 il Gruppo Trenitalia risulta così composto:



Nel corso del 2010 il portafoglio partecipativo di Trenitalia ha subito le seguenti variazioni:

- Il 19 maggio si è perfezionato l'accordo con EnelNewHydro avente per oggetto l'esercizio dell'opzione put sulla quota del 49% della partecipazione Trenitalia in Wisco S.p.A.. Il prezzo di cessione, pari ad euro 16.575.000, ha determinato una plusvalenza di euro 11.060.706.
- Il 14 maggio, in esecuzione della delibera assembleare del 26 aprile, è stata posta in liquidazione la società The Sixth S.r.l., partecipata da Trenitalia al 34%. In data 8 luglio è stato redatto il bilancio finale di liquidazione ed il piano di riparto ai soci che evidenzia un'attribuzione a Trenitalia di euro 534.942, dopo la cancellazione del debito per decimi da versare pari ad euro 1.708.500.

- In data 26 aprile è stata posta in liquidazione la società East Rail S.r.l., partecipata di Trenitalia al 32%.
- In data 9 novembre 2010 l'assemblea degli azionisti di Intercontainer-Interfrigo SA, partecipata da Trenitalia al 11,90%, ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società. La partecipazione era già completamente svalutata.
- In data 26 novembre la Società ha esercitato la "Call Option" sul residuo 24% delle azioni TX Logistik AG.
- In data 23 dicembre l'assemblea dei soci ha deliberato lo scioglimento del Consorzio Acquario, partecipato al 50%, per intervenuta scadenza della sua durata.

## ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito si evidenziano i risultati economici dell'esercizio 2010 di Serfer S.r.l., TX Logistik AG, Cisalpino AG e Trenitalia-LE NORD S.r.l

### Serfer S.r.l.

	<i>(Importi in €/000)</i>	
	2010	2009
Ricavi operativi	48.854	46.896
Costi	(44.335)	(42.210)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>4.519</b>	<b>4.686</b>
Ammortamenti	(1.276)	(1.268)
Sval e perdite (riprese) di valore	(261)	(200)
Acc.ti per rischi ed oneri	(420)	(390)
<b>Risultato operativo</b>	<b>2.562</b>	<b>2.828</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	(550)	(556)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>2.012</b>	<b>2.272</b>
Imposte sul reddito	(1.744)	(1.760)
<b>Risultato netto di periodo</b>	<b>268</b>	<b>512</b>

La società opera nel settore delle attività ferroviarie fornendo servizi di trazione ferroviaria e di manovra. L'esercizio 2010 ha fatto registrare un incremento dei ricavi operativi di circa il 4,01% grazie ad una ripresa nei volumi di traffico rispetto al 2009. In particolare, sono state sviluppate nuove relazioni, per conto della TX Logistik AG, sulla Luino – Pomezia, Brennero - Lonato e vi è stata un'estensione dei traffici sulla Verona – Brennero. Inoltre, sono state avviate nuove attività di manovra per conto di RFI S.p.A., presso il Porto di Ravenna sulla sponda destra del canale Candiano e per conto della Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia presso stazioni, depositi locomotive e piazzali nei siti di manutenzione. E' stato

registrato anche un incremento delle attività di manutenzione e progettazione raccordi, parzialmente compensati da minori ricavi per il servizio di Autostrada Viaggiante a seguito della chiusura di alcuni cantieri e per noleggio mezzi di locomozione.

Relativamente ai costi si segnala un incremento nel costo del lavoro dovuto, in parte, all'aumento delle risorse dirette e, in parte, agli incrementi contrattuali automatici applicati. Inoltre sono aumentati anche gli altri costi operativi in conseguenza della maggior attività sviluppata, in particolare: i costi per l'acquisto di materiali per l'attività di manutenzione straordinaria raccordi, il costo di noleggio locomotori da Trenitalia S.p.A. e RFI S.p.A. e i costi per servizi in subappalto correlati all'esecuzione dei lavori di ampliamento dell'officina di Udine. Relativamente a quest'ultima, i lavori relativi all'infrastruttura e agli impianti interni sono terminati nel corso dell'esercizio, pertanto il 2010 è stato il primo anno di assoggettamento ad ammortamento del costo del fabbricato destinato allo svolgimento dell'attività manutentiva.

La gestione finanziaria presenta un saldo stabile in quanto anche quest'anno è stata operata una svalutazione nelle partecipazioni, il precedente esercizio nei confronti della controllata Ferport S.r.l. in liquidazione per 244 mila euro e, nel 2010, nei confronti della controllata Ferport Napoli S.r.l. per 245 mila euro.

## TX Logistik AG

	<i>(Importi in €/000)</i>	
	2010	2009
Ricavi operativi	137.647	107.076
Costi	(127.645)	(97.324)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>10.002</b>	<b>9.752</b>
Ammortamenti	(640)	(834)
Sval e perdite (riprese) di valore	(155)	(123)
Acc.ti per rischi ed oneri	0	0
<b>Risultato operativo</b>	<b>9.207</b>	<b>8.795</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	259	77
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>9.466</b>	<b>8.872</b>
Imposte sul reddito	(3.191)	(2.677)
<b>Risultato netto di periodo</b>	<b>6.275</b>	<b>6.195</b>

La società opera nel settore della logistica internazionale con particolare specializzazione nell'ambito del trasporto ferroviario. Le più importanti relazioni interessano l'asse di interscambio "Nord-Sud", composto prevalentemente dai trasporti effettuati tra le seguenti aree geografiche europee: Svizzera, Austria, Germania, Danimarca, Svezia e il Benelux, Paesi che hanno, insieme all'Italia, realizzato una effettiva liberalizzazione del trasporto ferroviario

fin dal 2003. Nel corso del 2010 la società ha saputo crescere in termini più che proporzionali rispetto alla crescita del mercato, questo è potuto avvenire grazie alla sua capacità di rapido adattamento alle mutate condizioni di mercato ed alla flessibilità della capacità produttiva. Il crescere della pressione competitiva in conseguenza alla capacità produttiva lasciata libera dalla crisi del 2009, ha generato una forte pressione sui prezzi ed una riduzione della marginalità relativa dei traffici. Sul versante dei fattori della produzione, la società ha dovuto subire significativi incrementi di costo dal gestore della infrastruttura tedesca sia per i costi dell'energia, sia per le tracce orarie.

Nonostante l'evolversi in negativo degli elementi descritti, il risultato netto del 2010 è stato positivo di 6,3 milioni di euro ed è rimasto pressoché invariato rispetto al precedente esercizio (6,2 milioni di euro). Tuttavia si segnala un incremento dei ricavi operativi del 22,2%, nonostante gli effetti della crisi economica e produttiva mondiale che ha interessato in particolare i settori nei quali opera la Società (auto, acciaio e intermodale). I costi sono proporzionalmente aumentati e, quindi, l'effetto sul Margine Operativo Lordo (+2,5%) è stato positivo, passando dal 9,7 milioni di euro nel 2009 a 10,0 milioni di euro nel 2010.

La società nel corso del 2010 ha fatto registrare uno sviluppo in tutti i settori in cui opera; particolare recupero di quote di mercato si è avuto nel settore dell'Intermodale e dell'Automotive. Positivi sono anche i risultati della gestione dei traffici marittimi e del settore convenzionale.

## CISALPINO AG

	<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
	2010	2009
Ricavi operativi	22.987	156.700
Costi	(9.129)	(103.706)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>13.858</b>	<b>52.994</b>
Ammortamenti/svalut/acc.ti	(9.052)	(16.324)
<b>Risultato operativo</b>	<b>4.806</b>	<b>36.670</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	(2.618)	(3.507)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>2.188</b>	<b>33.163</b>
Imposte sul reddito	(440)	(1.638)
<b>Risultato netto di periodo</b>	<b>1.748</b>	<b>31.525</b>

La società chiude l'esercizio con un risultato netto positivo di 1,7 milioni di euro. L'analisi di confronto con i valori del 2009 non può prescindere dall'evidenziazione di due aspetti rilevanti il primo correlato all'iscrizione nel 2009 di una penale nei confronti della società Alstom (29,97 milioni di euro), quale stima prudente rispetto a quella convenzionale per il ritardo nella consegna dei 14 convogli ETR610 ed il secondo conseguente alla mutata operatività della

società che a partire dal 13 dicembre 2009 ha cessato l'attività di impresa di trasporto ed ha assunto quella di noleggio in favore dei due soci dei rotabili (ETR610), rimasti ancora in proprietà nell'attesa della chiusura delle consegne previste entro il 2011. Il numero di rotabili consegnati alla società al 31 dicembre 2010 a valere del contratto di fornitura con Alstom è stato pari a 11 rispetto ai 14 previsti.

## TRENITALIA LE NORD SRL

(importi in  
migliaia di euro)

	<b>Ramo Ex Trenitalia IAS</b>	<b>Trenitalia Le Nord srl ITA GAAP</b>	
	<b>2010</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Ricavi operativi	441.210	613.687	73.490
Costi	(423.172)	(598.119)	(70.521)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>18.038</b>	<b>15.568</b>	<b>2.969</b>
Amm./svalutaz./acc.ti	(4.802)	(2.763)	(1.434)
Saldo proventi/oneri diversi		(543)	(67)
<b>Risultato operativo</b>	<b>13.236</b>	<b>12.262</b>	<b>1.468</b>
Saldo gestione finanziaria	(2.737)	(281)	8
Saldo gestione straordinaria		(759)	0
Imposte sul reddito	(8.700)	(11.013)	(1.456)
<b>Risultato netto di periodo</b>	<b>1.799</b>	<b>209</b>	<b>20</b>

La società, costituita il 4 agosto 2009 tra Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, è divenuta operativa il 15 novembre 2009 a seguito della stipula del contratto di affitto di ramo d'azienda che consente alla società lo svolgimento del trasporto regionale nella regione Lombardia. TLN, per adempiere alla sua missione si è dotata, per il periodo di validità del contratto di affitto, di una struttura organizzativa articolata in due Rami operativi, ciascuno dei quali opera nell'ambito di competenza del ramo di azienda concesso in affitto per lo svolgimento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale.

Il contratto di affitto, inizialmente scadente il 14 novembre 2010, è stato prorogato dapprima fino al 31.12.2010 e successivamente fino al 31.3.2011. Nel corso del periodo le due controllanti, FNM e Trenitalia, hanno operato una verifica così come previsto dagli accordi del luglio 2009 in merito al raggiungimento di specifici target qualitativi e quantitativi. A seguito del risultato positivo di tale verifica avvenuta nei primi mesi del 2011, FNM e Trenitalia hanno deliberato di procedere alla realizzazione dell'operazione di conferimento dei rispettivi rami d'azienda.

Il 2010 la società registra un Risultato Netto complessivo di 0,2 milioni di euro, di cui 2,1 milioni di euro relativi al ramo Trenitalia.

I succitati risultati sono stati ottenuti dopo aver accantonato 21,6 milioni di euro (16,8 milioni sul ramo Trenitalia e 4,8 milioni sul ramo LeNord) relativi alla quota variabile del canone di affitto del 2010, da corrispondere alle società locatrici alla fine del periodo di affitto dei due rami operativi in caso di risultato ante IRES positivo.

Il Margine Operativo Lordo è pari a 15,6 milioni di euro, di cui 14,3 milioni di euro provenienti dal ramo operativo Trenitalia.

Ai fini del consolidato di Gruppo FS, per il ramo Trenitalia è stato predisposto il consuntivo 2010 applicando i principi contabili IFRS. Il risultato del periodo del ramo in esame, secondo tali principi, è stato di 1,8 milioni di euro per effetto della valutazione attuariale del fondo Tfr in seguito al quale sono stati accantonati oneri finanziari per 2,4 milioni di euro e detratte rivalutazioni accantonate del Tfr stesso per 1,9 milioni di euro. Le imposte anticipate del periodo sono risultate pari a 0,1 milioni di euro.

## **AZIONI PROPRIE**

Al 31 dicembre 2010 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**

Con ordinanza emessa in data 27 settembre dal Giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Roma è stato archiviato il procedimento penale nei confronti dell'ex Amministratore Delegato, aperto nel corso del 2010 dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma. All'ex amministratore Delegato era stato contestato il reato previsto dall'art. 388 C.P. (mancata esecuzione dolosa di un provvedimento del Giudice). Il procedimento era nato da una querela presentata da una ex dipendente ed avente ad oggetto l'asserita violazione della sentenza del Giudice del Lavoro emessa il 18 aprile 2005, che dichiarava la nullità del licenziamento della querelante ed affermava il diritto della stessa alla riammissione in servizio.

La Procura della Repubblica di Massa ha aperto un procedimento nei confronti dell'Amministratore Delegato per accertare presunte responsabilità derivanti dall'esecuzione di atti contrari ai doveri d'ufficio (art. 319 C.P.) Allo stato del procedimento non è possibile fornire ulteriori valutazioni atteso che, a causa del mancato completamento della notifica a tutti gli indagati, non è stato ancora consentito di accedere agli atti del procedimento.

Nel mese di luglio gli organi di informazione hanno diffuso notizie relative ad un'inchiesta della Procura della Repubblica di Napoli circa presunte irregolarità nell'affidamento di alcuni appalti di manutenzione rotabili che vedono coinvolti due ex dirigenti della società per i quali sono stati adottati provvedimenti di custodia cautelare. L'operato dei dirigenti coinvolti nell'inchiesta era già stato oggetto di controlli, a partire dal 2006, dalle strutture di Audit della società che avevano rilevato irregolarità la cui gravità erano tali da richiederne la risoluzione dei rapporti di lavoro.

Si evidenzia che, come avvenuto anche in altre circostanze, la Società si è fatta parte attiva nell'ambito di tale inchiesta cooperando in maniera fattiva e fornendo alla Procura di Napoli ed agli organi di Polizia Giudiziaria tutte le informazioni disponibili per il completo e celere acclaramento delle fattispecie meritevoli di indagine al fine di favorire l'accertamento delle relative responsabilità. Allo stato non sono state identificate possibili passività a carico della società.

Le circostanze hanno confermato la validità del modello di organizzazione, gestione e controllo della Società di cui al D.Lgs. n. 231/2001, modello che ha continuato ad avere aggiornamenti fisiologici legati all'evoluzioni normative.

Nell'ambito del procedimento penale avente ad oggetto l'incidente ferroviario avvenuto nella Stazione di Viareggio in data 29 giugno 2009 - a seguito dello svio di un carro cisterna (di proprietà della società "GATX", estranea al Gruppo FS) contenente GPL che ha causato un devastante incendio con ingenti conseguenze in termini di vite umane (32 morti e numerosi feriti), e ingenti danni a beni sia di terzi che di società del Gruppo Ferrovie - la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca ha richiesto la notifica, nel dicembre 2010, dell'avviso di garanzia e della contestuale richiesta di incidente probatorio (volto all'espletamento di una perizia) a 38 indagati, tra i quali risultano oltre ai dipendenti della "GATX Rail Austria GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH – Officina Jungenthal Waggon GmbH" e della "Cima Riparazioni Spa", anche dirigenti delle società RFI, Trenitalia, FS Logistica, nonché gli amministratori delegati delle società coinvolte.

I medesimi provvedimenti sono stati notificati alla Società, nonché alla Capogruppo Ferrovie dello Stato e alle consociate RFI S.p.A. e FS Logistica S.p.A., che risultano sottoposte a indagine, unitamente a "GATX Rail Austria GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH" e della "Cima Riparazioni Spa", ai sensi del D. Lgs. 231/01 che disciplina la responsabilità amministrativa delle persone giuridiche. Alle persone fisiche indagate, sono stati contestati, tra gli altri, i reati di omicidio, lesioni e disastro ferroviario colposo e, in taluni casi, violazioni al D.Lgs. 81/08 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Alle società coinvolte è stata contestata la violazione degli artt. 5 ("Responsabilità dell'ente") e 25 septies ("Omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro") del richiamato D.Lgs. 231/2001.

Il Giudice per le Indagini Preliminari di Lucca, accolta la richiesta di incidente probatorio, alla udienza del 7 marzo 2011, ha affidato i quesiti ai consulenti nominati e rinviato alla udienza del 2 novembre 2011, per l'illustrazione degli esiti delle perizie.

Allo stato non sono ipotizzabili passività a carico della Società che peraltro è coperta da idonee polizze assicurative.

Per quanto riguarda il procedimento riportato nelle note informative ai precedenti bilanci d'esercizio, si segnala il procedimento n.4541/2007 R.G.N.R. – 1093/2009 R.G. GIP. della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Novara, aperto a seguito dell'infortunio mortale occorso il 26 ottobre 2007, avvenuto presso il Centro Intermodale Merci, gestito dalla Eurogateway S.r.l. e allacciato allo scalo ferroviario di Novara Boschetto. Con sentenza emessa il 1° ottobre 2010, il Tribunale di Novara ha escluso la responsabilità amministrativa – ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001 – di Trenitalia, riconoscendo detta responsabilità in capo alle altre Società coinvolte nella vicenda.

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

Nel 2010 l'Organismo di Vigilanza di Trenitalia ha svolto l'attività di vigilanza sull'osservanza e l'efficacia del “Modello di organizzazione, gestione e controllo della Società” mediante l'analisi e il monitoraggio dei flussi informativi trasmessi dalle strutture societarie e dei risultati delle verifiche svolte presso le aree considerate a rischio reato.

E' proseguita nell'anno l'erogazione di corsi di formazione al personale operante nelle attività a rischio reato.

Il processo di aggiornamento, infine, del Modello finalizzato all'adeguamento dello stesso a seguito dei mutamenti organizzativi e dei nuovi reati presupposto introdotti dal legislatore, è entrato nella fase operativa e se ne prevede la conclusione entro breve

### **Decreto Legislativo n. 196/2003**

In ottemperanza a quanto stabilito dal “Codice in materia di protezione dei dati personali” di cui al D. Lgs. 196/2003 la società ha elaborato il “documento programmatico sulla sicurezza” il cui aggiornamento annuale è stato effettuato a marzo 2010.

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

Le attività svolte per operazioni straordinarie, quali le scissioni, acquisto partecipazioni, sono originate dalle strategie decise dalla Capogruppo. Per le attività gestionali si è ottemperato alle disposizioni contenute nella Corporate Governance.



## **FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**

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

## **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

I risultati del 2010 confermano il percorso delineato nel Piano d'Impresa 2007-2011 su cui è stato basato il presupposto del principio di continuità aziendale.

I risultati del 2010 confermano e migliorano le ipotesi di risultato previste nel Piano d'Impresa 2007-2011.

I flussi di cassa operativi (prima degli investimenti) mostrano un saldo positivo, pur risentendo in misura significativa del mancato incasso delle risorse del MEF a valere sulle prestazioni rese da Trenitalia per i Contratti di Servizio con lo Stato (Media e lunga percorrenza, Cargo e Regioni a Statuto Speciale) sia per l'esercizio 2009, sia per l'esercizio 2010. Il rispetto dei pagamenti da parte dello Stato avrebbe consentito alla Società di migliorare la sua generazione di cassa operativa e ulteriormente contenere gli oneri finanziari.

La società sta realizzando un impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo secondo le linee guida già delineate nel corso della seconda metà del 2009 che dovrà portare la società ad avere tutti i suoi settori di business in grado di generare risultati positivi o non incidere negativamente sulla contribuzione di quelli a maggior valore.

I dati del 2011, pur nella aleatorietà del mercato, ed in considerazione delle operazioni di ristrutturazione del settore cargo, dovrebbero consentire alla società di mantenere e consolidare i risultati raggiunti nel 2010. Il manifestarsi in concreto delle misure che la società ha pianificato quali modalità di sostegno alla riorganizzazione citata, sono elementi non derogabili per il rispetto del piano. Il loro concreto avvio a partire dai primi mesi del 2011 pongono la società nella condizione di vedere i suoi piani declinati lungo un percorso di sostanziale rispetto delle ipotesi e suo tempo enunciate.

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, ed in parte già realizzate nel dicembre 2009, permetteranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggior accettabilità. Gli investimenti sul settore del mercato non porranno alla società problemi di sostenimento degli impegni assunti essendo tali settori

in grado di produrre la sufficiente liquidità atta a sostenere il necessario flusso finanziario dell'investimento.

Gli impegni di investimento assunti in ossequio ai contratti di servizio sottoscritti con le Regioni Italiane sono strettamente correlati al rispetto delle condizioni contrattuali da parte delle Regioni tra cui i livelli di corrispettivi definiti. Qualora tali impegni non fossero rispettati verrebbe a crearsi un livello di squilibrio delle condizioni sulle quali tali investimenti sono stati definiti e sui quali si è valutata la sostenibilità economica. Il venir meno degli impegni assunti dalle regioni, seppur protetti da regolari contratti di diritto privato, potrebbero arrecare pregiudizio anche all'equilibrio economico immediato della società.

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

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2010, evidenzia un utile netto di euro 73.061.513, che si propone di destinare come segue:

- euro 3.653.076 a Riserva Legale
- euro 69.408.437 a Riserva di Utile/(Perdita) Portati a Nuovo.

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

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

(I dati evidenziati si riferiscono alla sola Società Trenitalia S.p.A)

## Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Note	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
<b>Attività</b>				
Immobili, impianti e macchinari	(5)	8.931.572.244	9.010.577.122	8.123.986.875
Attività immateriali	(6)	104.670.535	127.410.222	144.491.324
Attività per imposte anticipate	(7)	54.479.805	40.369.182	21.231.047
Partecipazioni	(8)	161.057.990	85.600.850	111.883.037
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(9)	452.578	0	558.121
Altre attività non correnti	(10)	83.482.728	5.654.706	4.226.315
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>9.335.715.880</b>	<b>9.269.612.082</b>	<b>8.406.376.719</b>
Rimanenze	(11)	660.320.189	701.759.102	660.013.007
Crediti commerciali correnti	(12)	2.272.773.143	2.057.741.865	1.226.075.030
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(9)	42.660.559	5.041.054	3.291.491
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(13)	32.547.308	37.783.714	55.900.149
Crediti tributari	(14)	2.437.825	1.658.275	715.200
Altre attività correnti	(10)	152.834.238	245.492.887	363.135.584
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		0	281.582	0
<b>Totale attività correnti</b>		<b>3.163.573.262</b>	<b>3.049.758.479</b>	<b>2.309.130.461</b>
<b>Totale attività</b>		<b>12.499.289.142</b>	<b>12.319.370.561</b>	<b>10.715.507.180</b>
<b>Patrimonio netto</b>				
Capitale sociale	(15)	1.654.464.000	1.654.464.000	1.033.358.000
Riserve	(15)/(16)	43.287.442	49.571.774	121.111.564
Utili (perdite) portati a nuovo	(15)	(307.588.731)	(323.028.450)	(281.438.529)
Utile (Perdite) d'esercizio	(15)	73.061.513	16.421.781	(41.589.922)
<b>Totale Patrimonio Netto</b>		<b>1.463.224.224</b>	<b>1.397.429.105</b>	<b>831.441.113</b>
<b>Passività</b>				
Finanziamenti a medio/lungo termine	(17)	5.534.066.667	5.617.400.000	5.617.400.000
TFR e altri benefici ai dipendenti	(18)	1.087.421.218	1.240.597.286	1.400.125.645
Fondi rischi e oneri	(19)	441.605.126	455.841.317	385.684.476
Passività per imposte differite	(7)	164.410.945	157.761.088	133.215.273
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(20)	194.034.117	131.744.876	76.282.212
Altre passività non correnti	(21)	0	0	1.808
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>7.421.538.073</b>	<b>7.603.344.567</b>	<b>7.612.709.414</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	(17)	221.023.192	6.603.988	30.472.200
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(19)	7.103.442	132.669	136.188
Debiti commerciali correnti	(22)	1.812.497.184	1.887.210.331	1.334.758.639
Debiti per imposte sul reddito	(23)	198.457	963.032	3.082.005
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(20)	684.606.344	754.411.595	263.033.547
Altre passività correnti	(21)	889.098.226	669.275.274	639.874.075
<b>Totale passività correnti</b>		<b>3.614.526.845</b>	<b>3.318.596.889</b>	<b>2.271.356.654</b>
<b>Totale passività</b>		<b>11.036.064.918</b>	<b>10.921.941.456</b>	<b>9.884.066.068</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>		<b>12.499.289.142</b>	<b>12.319.370.561</b>	<b>10.715.507.180</b>

**Conto economico**

<b>(Euro)</b>	<b>Note</b>	<b>31.12.2010</b>	<b>31.12.2009</b>
<b>Ricavi e proventi</b>			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(24)	5.318.874.100	5.474.546.313
Altri proventi	(25)	404.870.717	284.905.397
<b>Totale ricavi</b>		<b>5.723.744.816</b>	<b>5.759.451.710</b>
<b>Costi operativi</b>			
Costo del personale	(26)	2.184.217.100	2.439.049.561
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(27)	420.735.084	407.041.982
Costi per servizi	(28)	2.006.610.445	1.994.991.377
Costi per godimento beni di terzi	(29)	164.796.507	141.830.555
Altri costi operativi	(30)	31.108.596	33.992.881
Costi per lavori interni capitalizzati	(31)	(354.154.582)	(393.084.090)
<b>Totale costi</b>		<b>4.453.313.149</b>	<b>4.623.822.266</b>
<b>Ammortamenti</b>	(32)	<b>847.725.267</b>	<b>752.136.674</b>
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	(33)	<b>59.735.923</b>	<b>43.232.944</b>
<b>Accantonamenti per rischi e oneri</b>	(34)	<b>21.036.872</b>	<b>24.899.797</b>
<b>Risultato operativo</b>		<b>341.933.605</b>	<b>315.360.029</b>
<b>Proventi e oneri finanziari</b>			
Proventi finanziari	(35) (37)	36.760.129	17.767.091
Oneri finanziari	(36) (37)	226.794.498	249.554.970
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>151.899.236</b>	<b>83.572.150</b>
Imposte sul reddito	(38)	78.837.723	67.150.370
<b>Risultato del periodo delle attività continuative</b>		<b>73.061.513</b>	<b>16.421.780</b>
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>73.061.513</b>	<b>16.421.780</b>

## Prospetto di conto economico complessivo

<b>(Euro)</b>	<b>Note</b>	<b>31.12.2010</b>	<b>31.12.2009</b>
<b>Risultato netto del periodo</b>		<b>73.061.513</b>	<b>16.421.780</b>
<b>Altre componenti di conto economico complessivo</b>			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(15)(16)	(51.311.352)	(69.593.220)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(15)(16)	41.075.394	(28.619.454)
Effetto fiscale	(15)(16)	2.969.561	26.672.885
<b>Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>	<b>(15)(16)</b>	<b>(7.266.397)</b>	<b>(71.539.789)</b>
<b>Totale conto economico complessivo dell'esercizio</b>		<b>65.795.116</b>	<b>(55.118.009)</b>

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

	Patrimonio netto								
	Capitale sociale	Riserve							
		Riserva legale	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdite) d'esercizio	Totale
<b>Saldo al 1 gennaio 2009</b>	<b>1.033.358.000</b>		<b>177.084.324</b>	<b>(55.972.760)</b>		<b>121.111.564</b>	<b>(281.438.528)</b>	<b>(41.589.921)</b>	<b>831.441.115</b>
Aumento di capitale	621.106.000								
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente							(41.589.921)		
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto				(50.455.084)	(21.084.705)	(71.539.789)			
Utile (Perdite) d'esercizio								16.421.781	
<b>Saldo al 31 dicembre 2009</b>	<b>1.654.464.000</b>		<b>177.084.324</b>	<b>(106.427.844)</b>	<b>(21.084.705)</b>	<b>49.571.775</b>	<b>(323.028.449)</b>	<b>16.421.781</b>	<b>1.397.429.107</b>
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		982.063				982.063	15.439.718		
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto				(37.200.730)	29.934.333	(7.266.397)			
Utile (Perdite) d'esercizio								73.061.513	
<b>Saldo al 31 dicembre 2010</b>	<b>1.654.464.000</b>	<b>982.063</b>	<b>177.084.324</b>	<b>(143.628.574)</b>	<b>8.849.628</b>	<b>43.287.442</b>	<b>(307.588.731)</b>	<b>73.061.513</b>	<b>1.463.224.224</b>

**Rendiconto finanziario**

<b>Rendiconto Finanziario</b>		
<i>(Migliaia di euro)</i>	<b>31.12.2010</b>	<b>31 12 2009</b>
<b>Disponibilità monetarie nette iniziali</b>	<b>(685.208)</b>	<b>(197.496)</b>
<i>Flusso monetario generato da attività di esercizio</i>		
Utile (perdita) del periodo	73.062	16.421
Ammortamenti	847.723	752.137
Svalutazione di immobilizzazioni	55.540	43.005
Variazione netta fondo T.F.R. e altri benefici ai dipendenti	(123.242)	(188.148)
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(25.357)	(3.612)
Ricavi non monetari	(31.305)	(902)
Variazione Rimanenze	44.264	(41.746)
Variazione crediti commerciali diversi	(137.263)	(709.143)
Variazione fondi rischi ed oneri	24.040	71.056
Variazione debiti commerciali diversi	201.835	485.716
<b>Totale</b>	<b>929.296</b>	<b>424.784</b>
<i>Flusso monetario generato da attività di investimento</i>		
Investimenti in:		
- attività immateriali	(41.557)	(39.498)
- immobili, impianti e macchinari	(780.477)	(992.250)
- partecipazioni	(81.535)	(3.163)
Prezzo di realizzo da alienazioni	36.198	34.356
Variazione attività finanziarie	(116.539)	(1.192)
Variazione altre attività immobilizzate	0	0
<b>Totale</b>	<b>(983.909)</b>	<b>(1.001.747)</b>
<i>Flusso monetario generato da attività di finanziamento</i>		
Finanziamenti ricevuti/rimborsati	93.885	53.378
Contributi in conto capitale	13.209	35.872
Altre variazioni di patrimonio netto	0	0
<b>Totale</b>	<b>107.094</b>	<b>89.250</b>
<b>Flusso monetario complessivo del periodo</b>	<b>52.481</b>	<b>(487.713)</b>
<b>Disponibilità monetarie nette finali</b>	<b>(632.727)</b>	<b>(685.209)</b>
<b>C/C Intersocietario</b>	<b>(665.274)</b>	<b>(722.992)</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>32.547</b>	<b>37.783</b>



## NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

### 1 Premessa

Il presente bilancio civilistico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 (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 SpA (nel seguito anche la "Società") 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 i principi contabili nazionali emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "Principi Contabili Italiani").

Non si è proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto dal paragrafo 10 dello IAS 27, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1 ed inoltre non sono presenti strumenti rappresentativi di debito o di capitale quotati in un mercato regolamentato.

La società ha predisposto dunque il presente bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010 in conformità agli IFRS a titolo volontario.

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.

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

Trenitalia SpA è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, P.zza della Croce Rossa 1.

La Società fornisce servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica. Il presente bilancio civilistico è stato approvato al consiglio d'amministrazione della Società in data 6 aprile 2011.

## 2 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 6 aprile 2011, data in cui il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente documento. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento. Si segnala inoltre che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

Come precedentemente indicato, il presente bilancio civilistico è stato redatto per la prima volta in conformità agli EU-IFRS; pertanto, in conformità a quanto disciplinato dall’IFRS 1 “Prima Adozione degli International Financial Reporting Standards”, è stato necessario effettuare un processo di conversione dai Principi Contabili Italiani, utilizzati per la redazione del bilancio civilistico fino all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, agli EU-IFRS; a tale fine è stato identificata quale data di transizione agli IFRS il 1° gennaio 2009. Per quanto concerne l’informativa prevista dall’IFRS 1 relativa agli effetti contabili connessi alla transizione dai Principi Contabili Italiani agli EU-IFRS, si rinvia a quanto dettagliatamente riportato nella successiva nota 46.

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:

- Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio “corrente/non corrente”;
- Conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;

- Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- 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, tra i quali quello di liquidità e di capitale, è contenuta nella successiva nota 4 "Gestione dei rischi finanziari e operativi".

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

### **3 Principi contabili applicati**

Di seguito sono brevemente riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio 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 e/o ciclica sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere

separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del “*component approach*”, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

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

La vita utile stimata dalla Società per le diverse categorie di immobilizzazioni materiali è la seguente:

#### **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%

#### **Impianti industriali**

- Impianti di officina	5%
------------------------	----

#### **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%

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.

**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 immobilizzazioni immateriali:

*(a) Concessioni, licenze e marchi*

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

I costi delle licenze software inclusivi delle spese sostenute per rendere il software pronto per l'utilizzo sono ammortizzati a quote costanti in 5 anni.

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

*(b) Costi di ricerca e sviluppo*

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

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere 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 commercializzabile.

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.

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

**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 considera: 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 considera: 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.

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

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

**Partecipazioni in controllate, collegate e a controllo congiunto**

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo rettificato per le riduzioni di valore. Quando vengono meno i motivi che hanno determinato la riduzione di valore, il valore contabile della partecipazione è incrementato fino a concorrenza del relativo costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

**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 i 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, a 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 costo ammortizzato.



*Attività finanziarie disponibili per la vendita*

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

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

Eventuali dividendi derivanti da partecipazioni iscritte nella categoria in oggetto sono imputati nel conto economico, nel momento in cui sorge in capo 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 rappresentati 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.

**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.

#### *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 associato a quella parte della copertura inefficace è iscritto a conto economico immediatamente. Se l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati contabilizzati nella riserva di patrimonio netto sono rilevati immediatamente a conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

#### **Stima del fair value**

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

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

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

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

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

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

### **Rimanenze**

Le rimanenze di magazzino, 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, conseguentemente, si incrementa per effetto degli acquisti e si decrementa per effetto dei consumi.

Il valore netto di realizzo corrisponde per i prodotti finiti il 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.

### **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.

**Debiti commerciali**

I debiti commerciali e gli altri debiti 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 effettivo di interesse.

**Finanziamenti**

I finanziamenti 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 effettivo di interesse. 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 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 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.

Gli acquisti e le vendite dei finanziamenti sono contabilizzati alla data di negoziazione dell'operazione e sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

**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, 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 buona uscita 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 (carta di libera circolazione). La carta di libera di circolazione (CLC), costituisce un “defined benefit plan” per i dipendenti della Società e consiste nella possibilità di usufruire gratuitamente dei servizi ferroviari eseguiti dalla Società fatto salvo il pagamento del diritto d'ammissione per alcuni o prodotti o servizi accessori.

### **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 la 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 capitale*

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

*ii) Contributi in conto esercizio*

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati a conto economico a riduzione della voce di costo a cui si riferiscono.

**Riconoscimento dei costi**

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

**Imposte sul reddito**

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

Le imposte anticipate e differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, incluse quelle relative alle perdite fiscali pregresse, per la quota non compensata dalle imposte differite, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

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

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

**Attività e passività possedute per la vendita e attività operative cessate**

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

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

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

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



**Principi contabili di recente emissione****Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e applicati in via anticipata dalla Società**

Alla data di approvazione del presente bilancio civilistico, il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, che sono stati applicati volontariamente dalla Società in via anticipata. Di seguito sono riepilogate tali modifiche e i potenziali effetti sulla Società:

Modifiche allo IFRS 1 e IFRS 7 – Esenzione limitata dall'informativa comparativa prevista dall'IFRS 7 per neo-utilizzatori.

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

Alla data di approvazione del presente bilancio civilistico, il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, non ancora obbligatori, che verranno applicati dalla Società nei successivi esercizi. Di seguito sono riepilogate tali modifiche e i potenziali effetti sulla Società:

Modifiche allo IAS 24 – Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate;

Modifiche allo IAS 32 – Classificazione delle emissioni di diritti (applicabile dal 1° gennaio 2011). La versione rivista del principio disciplina fattispecie e casistiche non presenti all'interno della Società alla data del presente bilancio civilistico;

Modifiche all'IFRIC 14 – Pagamenti anticipati relativi a una previsione di contribuzione minima (applicabile dal 1° gennaio 2011). Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto sul bilancio civilistico della Società;

Modifiche all'IFRIC 19 – Estinzione di passività finanziarie con strumenti rappresentativi di capitale (applicabile dal 1° gennaio 2011). Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto sul bilancio civilistico della Società.

Il processo di improvement 2010 prevede la revisione di diversi principi contabili, la cui applicazione è prevista a partire dal 1° gennaio 2011, fra i quali l'IFRS 1 (Prima adozione degli

international financial reporting standard), l'IFRS 3 (Aggregazioni aziendali), l'IFRS 7 (Strumenti finanziari: informazioni integrative), lo IAS 1 (Presentazione del bilancio), lo IAS 27 (Bilancio consolidato e separato) e lo IAS 34 (Bilanci intermedi). L'adozione delle suddette modifiche non comporterà effetti significativi sul bilancio civilistico della Società.

### **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 assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per le quali sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire 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.

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

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

#### ***i) Riduzione di valore delle attività***

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

determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

***ii) Ammortamenti***

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali e degli investimenti immobiliari 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 esisto 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 inputs direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti fair value ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

## 4 Gestione dei rischi finanziari e operativi

La società è esposta ai seguenti rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione dalla 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 della società. Il presente bilancio d'esercizio include inoltre ulteriori informazioni quantitative.

### **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 e deriva principalmente dai crediti commerciali ed in misura minore dagli investimenti finanziari della società.

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

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

La tipologia dei clienti della Società, nella sostanza, è in buona parte riconducibile ad enti governativi e pubblici, quali le Regioni. Per gli altri crediti sono in vigore procedure specifiche che tendono a minimizzare il rischio di insolvenza del creditore attraverso l'adozione di idonee coperture fideiussorie ad eccezione dei grandi clienti Cargo per i quali viene specificatamente valutato l'eventuale rischio specifico. 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.

## 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 nella relazione sulla gestione la società vanta considerevoli crediti verso lo Stato i quali non sono incassati nei tempi dovuti. La seppur lenta liquidazione degli stessi da parte dello Stato permette alla Società di gestire le esigenze finanziarie che potranno emergere dalla necessità di dover onorare le prime scadenze dei debiti. La Società fa parte della tesoreria accentrata di Gruppo ed ha la possibilità di utilizzare il sistema di cash pooling di Ferrovie dello Stato per far fronte a temporanee esigenze di liquidità.

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

31 dicembre 2010							
	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Finanziamenti da banche	2.326.864	2.805.047	59.097	60.815	127.767	904.326	1.653.042
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	3.428.226	5.012.208	846.326	24.179	56.126	1.107.174	2.978.403
Debiti commerciali	1.812.497	1.812.497	1.812.497	0	0	0	0
	<b>5.755.090</b>	<b>7.817.255</b>	<b>905.423</b>	<b>84.994</b>	<b>183.893</b>	<b>2.011.500</b>	<b>4.631.445</b>
<b>Passività finanziarie derivate</b>							
Derivati su tasso di interesse di copertura	213.366	217.453	39.547	40.904	65.324	63.123	8.555
	<b>213.366</b>	<b>217.453</b>	<b>39.547</b>	<b>40.904</b>	<b>65.324</b>	<b>63.123</b>	<b>8.555</b>

31 dicembre 2009							
	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Finanziamenti da banche	2.326.521	2.955.970	14.408	20.019	143.909	673.079	2.104.555
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	3.297.483	5.174.077	775.283	23.052	73.567	915.760	3.386.415
Debiti commerciali	1.887.210	1.887.210	1.887.210	0	0	0	0
		<b>8.130.047</b>	<b>789.691</b>	<b>43.071</b>	<b>217.476</b>	<b>1.588.839</b>	<b>5.490.970</b>
<b>Passività finanziarie derivate</b>							
Derivati su tasso di interesse di copertura	163.165	167.560	18.659	56.560	44.631	35.656	12.054
	<b>163.165</b>	<b>167.560</b>	<b>18.659</b>	<b>56.560</b>	<b>44.631</b>	<b>35.656</b>	<b>12.054</b>

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. All'interno della voce "debiti verso società del Gruppo" sono compresi il saldo del conto corrente intersocietario ed i finanziamenti passivi a breve termine erogati dalla Capogruppo che per loro natura sono 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

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 del 28 Settembre 2005 è stata definita una policy di gestione del rischio di tasso. La policy 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;
- monitoraggio del restante 50% al fine di cogliere opportunità di copertura di più 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).

Il profilo di indebitamento di Trenitalia e le coperture ad esso associato sono esposti nella seguente tabella:

	Valore contabile	
	31.12.2010	31.12.2009
<b>Strumenti finanziari a tasso variabile</b>		
Passività finanziarie a lungo termine	5.617.400	5.617.400
Passività finanziarie a breve termine	826.267	757.936

31-dic-10	Valore contabile	Coperto con derivati Swap*	Coperto con derivati Cap e Collar*	Non Coperto
Debito lungo termine - tasso variabile	5.617.400	2.607.700	2.222.500	787.200

31-dic-09	Valore contabile	Coperto con derivati Swap*	Coperto con derivati Cap e Collar*	Non Coperto
Debito lungo termine - tasso variabile	5.617.400	4.622.400	830.000	165.000

\*Si considerano solamente derivati non scaduti e con data di efficacia precedente al 31 dicembre

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 2010:

Variazione	Shift +50 bps	Shift -50 bps
Interessi debito a tasso variabile	28.113	(28.113)
Net cash flow da operazioni di copertura	(26.432)	26.476
<b>Totale</b>	<b>1.681</b>	<b>(1.637)</b>

Si osserva come un aumento degli oneri finanziari sul debito a tasso variabile sia quasi interamente 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 2010 sul fair value degli strumenti derivati di copertura:

Variazione	Shift +50 bps	Shift -50 bps
Fair value derivati di copertura	67.196	(54.505)
<b>Totale</b>	<b>67.196</b>	<b>(54.505)</b>

## **Altri fattori di rischio:**

### ***Rischi di business***

Il trasporto passeggeri 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, il completo avvio delle linee di Alta Velocità, avvenuto al termine del precedente esercizio, ha permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo-auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il confort del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, sarà sempre più il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e del rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. Per questo la società ha avviato importanti azioni che gli possano permettere di rispondere alle aspettative dei clienti tra cui: l'avvio del rinnovo della flotta a partire dal 2013, il potenziamento dell'offerta AV, i nuovi servizi dei Frecciarossa (WiFi, servizi multimediali, ecc) e la nuova piattaforma vendita via Web. Il settore "mercato", a partire dal 2012, sarà anche interessato dalle modifiche degli equilibri di mercato a seguito dell'ingresso di nuovi operatori privati che andranno ad operare sulla componente più remunerativa del mercato stesso a detrimento delle attuali quote detenute dalla società.

Nel settore del Trasporto Regionale i nuovi contratti di servizio con le Regioni, della durata di 6 anni più 6, consentono di pianificare, sulla base di risorse certe, i programmi di produzione e gli eventuali investimenti in nuovo materiale rotabile. E' del tutto evidente che solo l'intervento finanziario del committente dei servizi regionali potrà consentire un aumento sostanziale del servizio incrementando l'offerta laddove oggi sono evidenti le maggiori criticità per il sovraffollamento dei treni, in particolare nelle ore di punta nei grandi nodi metropolitani. E' da ricordare, poi, la possibilità che le Regioni possono ricorrere a gare pubbliche per la produzione dei servizi su aree riferite all'intera Regione o per lotti significativi.

Sul settore del trasporto regionale non può essere taciuta la fluida situazione che si è venuta a creare nel corso degli ultimi mesi del 2010 in conseguenza dell'approvazione della Legge di Stabilità dove i fondi che dovranno essere trasferiti dallo Stato alle Regioni per il finanziamento del trasporto su ferro sono stati, in una prima fase, significativamente ridotti e reintegrati parzialmente solo attraverso provvedimenti successivi e con una visibilità limitata al solo esercizio 2011 e per gli anni successivi solo a livello programmatico sulla base dell'Accordo del 16 dicembre 2010 tra Regioni e Governo. Trenitalia ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento, ciò non di meno, l'incertezza che domina l'intero settore è tale da indurre le Regioni a possibili riduzioni di offerta che gli stessi contratti consentono. Tali processi, seppur 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 sono particolarmente evidenti nel settore Cargo dove all'esigenza di ristrutturazione della sua organizzazione si aggiunge una severa contrazione del mercato.

### ***Rischi operativi***

La Società opera nel settore del trasporto ferroviario attraverso l'ausilio di complessi sistemi di produzione e di controllo. I maggiori rischi operativi possono derivare da criticità relative alla mancata rispondenza alle specifiche funzionali contrattuali dei nuovi rotabili in consegna da parte dei costruttori o del materiale rotabile sottoposto a manutenzione presso Officine Private. Sono tuttora soggette a monitoraggio le diverse problematiche rilevate su commesse importanti che hanno generato contenzioso ma soprattutto difficoltà operative e in alcuni casi pesanti disservizi. A tale proposito sono state intraprese azioni particolarmente severe nei confronti dei fornitori e in alcuni casi sono state utilizzate modalità completamente diverse di messa in esercizio dei rotabili prevedendo un coinvolgimento pieno del costruttore per periodi lunghi di prova, senza la presa in consegna da parte della Società del rotabile.

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***

I rischi legali derivano dai contenziosi che la società ha in essere con diverse parti quali fornitori, clienti e personale.

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 ed (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.

## Informativa sullo Stato Patrimoniale

### 5 Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2010 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	1.324.733	11.163.190	145.486	317.243	1.006.203	13.956.855
Ammortamenti e perdite di valore	557.534	4.615.536	70.400	235.789		5.479.259
Contributi		339.811		759	13.039	353.609
<b>Consistenza al 31.12.2008</b>	<b>767.199</b>	<b>6.207.843</b>	<b>75.086</b>	<b>80.695</b>	<b>993.164</b>	<b>8.123.987</b>
Investimenti/rivalutazioni		24.626		290	967.334	992.250
Passaggi in esercizio	2.396	1.292.708	8.293	16.360	(1.317.634)	<b>2.123</b>
Ammortamenti	10.558	649.469	14.725	33.409		708.161
Perdite di valore		37.847				37.847
Alienazioni e dismissioni				77	2.683	2.760
Altri movimenti (scissione)	580.234	72.753			22.775	675.762
Variazione contributi		35.308			564	35.872
Altre ridassifiche	7.950	(3.304)	1.153	(3.985)	(719)	1.095
<b>Totale variazioni</b>	<b>580.022</b>	<b>664.159</b>	<b>(5.279)</b>	<b>(20.821)</b>	<b>(331.491)</b>	<b>886.590</b>
Costo storico	1.915.313	12.549.973	154.932	329.831	675.276	15.625.325
Ammortamenti e perdite di valore	568.092	5.302.852	85.125	269.198	0	6.225.267
Contributi	0	375.119	0	759	13.603	389.481
<b>Consistenza al 31.12.2009</b>	<b>1.347.221</b>	<b>6.872.002</b>	<b>69.807</b>	<b>59.874</b>	<b>661.673</b>	<b>9.010.577</b>
Investimenti				4.262	776.215	780.477
Passaggi in esercizio	36.949	825.201	7.439	4.445	(855.380)	<b>18.654</b>
Ammortamenti	13.341	748.458	15.006	25.278		802.083
Perdite di valore		51.670			3.595	55.265
Alienazioni e dismissioni		4.741		16		4.757
Altri movimenti	(1.944)	2.630	(264)	(13)	(3.230)	(2.821)
Variazione contributi		19.444			(6.235)	13.209
Altre ridassifiche	(585)	111	476	(2)		0
<b>Totale variazioni</b>	<b>21.079</b>	<b>3.629</b>	<b>(7.355)</b>	<b>(16.602)</b>	<b>(79.755)</b>	<b>(79.004)</b>
Costo storico	1.949.733	13.373.174	162.583	338.507	592.881	16.416.878
Ammortamenti e perdite di valore	581.433	6.102.980	100.131	294.476	3.595	7.082.615
Contributi	0	394.563	0	759	7.368	402.690
<b>Consistenza al 31.12.2010</b>	<b>1.368.300</b>	<b>6.875.631</b>	<b>62.452</b>	<b>43.272</b>	<b>581.918</b>	<b>8.931.573</b>

Gli investimenti dell'esercizio 2010 pari a 780.477 mila euro, al lordo dei contributi conto impianti pari a 13.209 mila euro, hanno riguardato per circa il 93% il materiale rotabile e per il restante 7% investimenti negli impianti e fabbricati d'officina e nelle dotazioni tecniche.

Le movimentazioni più significative dell'esercizio hanno riguardato:

- Investimenti per 780.477 mila euro riconducibili prevalentemente al materiale rotabile non ancora immesso in esercizio (798 milioni di euro), ed hanno riguardato interventi sugli attuali "ETR 500" utilizzati per il prodotto Frecciarossa, interventi di ristrutturazione delle carrozze e loco per l'offerta relativa ai treni Frecciabianca, investimenti sul Trasporto Regionale per il rinnovo della flotta sulla base anche degli impegni assunti dalla società al momento della sottoscrizione dei nuovi contratti di

servizio con le Regioni. Si segnala inoltre che la specializzazione del materiale rotabile per i vari settori di business ha comportato la progressiva ulteriore specializzazione degli impianti industriali rispetto al “prodotto” con conseguente necessità di interventi di ristrutturazione e potenziamento degli stessi. Gli interventi (27 milioni di euro) hanno riguardato principalmente l'adeguamento della configurazione dell'impianto di Torino al nuovo sistema di manutenzione a “treno completo” e interventi sugli impianti di IMC ETR Napoli, IMC Milano Greco, IMC OMAV Roma San Lorenzo, OGR Foggia, IDP Milano Firenze, IMC Mialno Martesana e OGR Osmannoro.

- Passaggi in esercizio riguardanti in particolar modo l'entrata in esercizio di nuovo materiale rotabile ed interventi di manutenzioni incrementative (827.964 mila euro). Tra gli interventi più significativi si segnala l'acquisto di 1 convoglio ETR 600”Tilting” (circa 21 milioni di euro), 60 locomotive E464 per il trasporto regionale (circa 157 milioni di euro) 2 carrozze Vivalto (circa 2,7 milioni di euro) e 15 carri “Megafret” (circa 2 milioni di euro); interventi di revamping/restyling (93 milioni di euro) principalmente sul parco Eurostar city (Frecciabianca), sul Brand AV della flotta ETR 500 (Frecciarossa) nonché interventi su carrozze del parco Regionale (convogli TAF) e rotabili del servizio di base; interventi di manutenzione di secondo livello (315 milioni di euro) ed installazione di Tecnologie Bordo Treno (237 milioni di euro).
- Ammortamenti che evidenziano la quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività materiali.
- Perdite di valore pari a 55.265 mila euro, relative alle svalutazioni della manutenzione di secondo livello del materiale rotabile oggetto di svalutazione (47,5 milioni di euro) e alla svalutazione di investimenti, sempre sui rotabili, non più rispondenti ai requisiti previsti dalla società (7,8 milioni di euro).
- Alienazione e dismissione pari ad 4.741 mila euro relativi alla vendita alla Regione Liguria, al prezzo di libro, di due Loco E464.
- Variazione Contributi riguardante per 13.209 mila euro, variazione complessiva, i contributi erogati nell'esercizio 2010 dalla Regione Puglia, sulla base degli accordi pattuiti, per l'acquisto di Loco E464 (8,8 milioni di euro) e per l'acquisto di treni Vivalto (4,4 milioni di euro). Nell'esercizio 2010 si è proceduto inoltre, per i cespiti passati in esercizio ad attribuire ai singoli cespiti il valore dei contributi ricevuti (19 milioni di euro).

Si precisa che sul materiale rotabile permane, per un valore di 3,3 miliardi di euro, la garanzia rilasciata a favore di Eurofima per i finanziamenti a medio lungo termine contratti per il tramite della Controllante Ferrovie dello Stato.

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	Rivalutaz. al netto ammortamenti	
	2008	2009	2010
Terreni	50.878	50.878	50.878
Fabbricati	139.100	136.179	133.258
	<b>189.978</b>	<b>187.057</b>	<b>184.136</b>

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.

## 6 Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze delle attività immateriali a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2010 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata di dette attività.

	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	11.863	303.504	52.907	368.274
Ammortamenti e perdite di valore	8.597	213.227		221.824
Contributi	1.959			1.959
<b>Consistenza al 31.12.2008</b>	<b>1.307</b>	<b>90.277</b>	<b>52.907</b>	<b>144.491</b>
Investimenti			39.498	39.498
Passaggi in esercizio	189	47.073	(49.386)	(2.124)
Ammortamenti	699	44.217		44.916
Perdite di valore			26	26
Alienazioni e dismissioni				0
Altri movimenti		171	(145)	26
Variazione contributi		428		428
Altre ridassifiche	96		(9.207)	(9.111)
<b>Totale variazioni</b>	<b>(414)</b>	<b>2.599</b>	<b>(19.266)</b>	<b>(17.081)</b>
Costo storico	12.148	350.748	33.667	396.563
Ammortamenti e perdite di valore	9.296	257.444	26	266.766
Contributi	1.959	428	0	2.387
<b>Consistenza al 31.12.2009</b>	<b>893</b>	<b>92.876</b>	<b>33.641</b>	<b>127.410</b>
Investimenti			41.556	41.556
Passaggi in esercizio	316	21.143	(40.113)	(18.654)
Ammortamenti	672	44.970		45.642
Perdite di valore				0
Alienazioni e dismissioni				0
Altri movimenti				0
Variazione contributi				0
Altre ridassifiche				0
<b>Totale variazioni</b>	<b>(356)</b>	<b>(23.827)</b>	<b>1.443</b>	<b>(22.740)</b>
Costo storico	12.464	371.891	35.110	419.465
Ammortamenti e perdite di valore	9.968	302.414	26	312.408
Contributi	1.959	428	0	2.387
<b>Consistenza al 31.12.2010</b>	<b>537</b>	<b>69.049</b>	<b>35.084</b>	<b>104.670</b>

I movimenti dell'esercizio 2010 sia per "Investimenti" che per "Passaggi in esercizio" sono riconducibili essenzialmente al "Software" ed hanno riguardato gli interventi finalizzati al miglioramento del sistema di vendita. Di tale sistema è stata avviata sempre nel 2010 la seconda fase il cui completamento è previsto per la fine del 2011 e consentirà di abbandonare definitivamente i precedenti sistemi di vendita sia sulla media distanza, sia sul Trasporto Regionale. Si segnala inoltre l'avvio di nuovi progetti finalizzati al Customer Relationship Management.

Sono entrati in esercizio i primi interventi di razionalizzazione della piattaforma di produzione, di cui fa parte il sistema di Crew Management che ha avuto il suo avvio su alcuni siti produttivi, la sua massima estensione ed utilizzo è prevista per i primi mesi del 2011 ed avrà ricadute importanti sui livelli di efficacia e di efficienza dei processi di condotta e scorta nel loro complesso.

Nel primo semestre 2010 è stato, inoltre, avviato il progetto relativo all'evoluzione della piattaforma “palmare” per dotare il personale di bordo di uno strumento che permetta la verifica e la regolarizzazione dei titoli di viaggio.

Gli incrementi degli Ammortamenti evidenziano la 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 ha 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, Acquisti Industriali, Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità Sistema e Staff) sono già allocate nei conti economici della diverse CGU, le partite patrimoniali riferite alle Divisioni trasversali sono state invece allocate alle CGU utilizzando degli appositi driver.

I flussi di cassa, ai fini della valutazione dell'impairment test, sono stati determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento della stima desumibili dai piani industriali quinquennali approvati dal Consiglio di Amministrazione di Trenitalia. Tali piani industriali riportano proiezioni relative alle vendite, agli investimenti, ai margini, nonché all'andamento delle principali variabili monetarie quali l'inflazione ed i tassi di interesse. 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 riscontabili 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) che rappresenta il rendimento richiesto dai finanziatori della società e dai soci per impiegare i propri capitali nella società.

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) si sono definiti i risultati come riportati di seguito:

CGU	Capitale investito netto 2010 (€/Mln)	Tasso di attualizzazione 2010 (WACC)	Capitale investito netto 2009 (€/Mln)	Tasso di attualizzazione 2009 (WACC)	Growth Rate
Passeggeri M/L percorrenza	3.260	7,3 %	3.258	7,2 %	2%
Passeggeri Regionale	4.098	7,3 %	3.925	7,2 %	2%
Cargo	448	9,0 %	438	8,5 %	2%
<b>Totali</b>	<b>7.806</b>		<b>7.621</b>		

Le analisi condotte non hanno evidenziato perdite di valore. Pertanto nessuna svalutazione è stata riflessa nel 2009 e nel 2010.

## 7 Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2009 e 2010 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

	Attività per imposte anticipate	Passività per imposte differite
<b>Saldo al 1 gennaio 2009</b>	<b>21.231</b>	<b>133.215</b>
Incr.(decr.) con imp. a CE	0	(8.342)
Altre componenti di conto economico complessivo	19.138	32.888
<b>Saldo al 31 dicembre 2009</b>	<b>40.369</b>	<b>157.761</b>
Incr.(decr.) con imp. a CE	0	(4.491)
Altre componenti di conto economico complessivo	14.111	11.141
<b>Saldo al 31 dicembre 2010</b>	<b>54.480</b>	<b>164.411</b>

Le imposte anticipate presentano un incremento di 14.111 mila euro rispetto all'esercizio precedente, da riferirsi alla valutazione a *fair value* delle operazioni di copertura dei rischi di variabilità dei tassi di interesse con imputazione a patrimonio netto.

Le "Passività per imposte differite" sono pari a 164.411 mila euro e registrano un incremento di 6.650 mila euro. Tale incremento è dovuto essenzialmente alle imposte differite relative all'iscrizione dell'utile attuariale sui fondi TFR con imputazione a patrimonio netto (11.141 mila euro), parzialmente compensato dal rigiro delle imposte differite, iscritte negli anni precedenti, relative alla valutazione attuariale dei benefici al personale (3.455 mila euro)

Le perdite fiscali non utilizzate ammontano a circa 1.815 milioni di euro, per le quali non sono state rilevate attività fiscali differite per circa 500 milioni di euro. Tali perdite sono confluite nel consolidato di Gruppo per l'adesione al consolidato fiscale nazionale. Per maggiori dettagli si rinvia alla corrispondente voce del conto economico. Si rileva inoltre che la Società non ha rilevato attività fiscali differite per circa 200 milioni di euro a fronte di rettifiche di FTA e fondi rischi accantonati in bilancio. Le attività fiscali differite in argomento non sono state rilevate in quanto non è stata ritenuta del tutto probabile la recuperabilità futura.

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 4,1% per l'IRAP (tenuto conto delle addizionali regionali).





Da segnalare:

- l'esercizio nel 2010 della Call Option sulla partecipazione in TX Logistik AG per l'acquisizione del 49% del capitale sociale per 81.535 mila euro;
- la cessione a EnelNewHydro S.p.A del 49% detenuto in Wisco S.p.A. al prezzo di 16.575 mila euro determinando una plusvalenza pari a 11.061 mila euro;
- La liquidazione definitiva, in data 8 luglio 2010, della società The Sixt S.r.l.. Tale liquidazione ha comportato una perdita di 34 mila euro.

Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2010	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2010 (b)	Differenza (b) - (a)
<b>Partecipazioni in imprese controllate e a controllo congiunto</b>							
Cisalpino (*)	Bern, Parkterrass	129.927	1.748	186.377	50%	93.189	55.509 (37.680)
Serfer	Genova, Via Roll	5.000	268	8.884	100%	8.884	7.088 (1.796)
TX Logistik	Bad Honnef, Rhe	286	6.275	24.516	51%	12.503	91.409 78.906
Trenitalia Logistik France S.a.S	Paris, 182 rue La	1.350	6	43	100%	43	37 (6)
Trenitalia Le Nord (**)	Milano, Via Pietr	6.120	209	6.350	50%	3.175	3.060 (115)
						<b>157.103</b>	
<b>Partecipazioni in imprese collegate (**)</b>							
Pol Rail	Roma, Via Mant	2.000	(24)	3065	50%	1.533	1.891 359
East Rail Srl in liquidazione	Trieste, Via Ghej	266	(189)	77	32%	25	25 0
Alpe Adria (***)	Trieste, Via S.Cat	132	(1.816)	-955	33%	(315)	0 315
Artesia	Paris, 24 rue de I	220	144	618	50%	309	110 (199)
Logistica S.A.	Levallois-Perret,	37	598	2.853	50%	1.427	18 (1.409)
Tilo SA (*)	Chiasso (CH) - C	15.991	473	2.152	50%	1.076	650 (426)
FS Formazione SpA	Roma, Pz. della C	637	33	883	25%	221	204 (17)
<b>TOTALE</b>						<b>2.898</b>	

(\*) Cambio franco svizzero - medio 2010: 0,7251 ; al 31.12.2010: 0,79955

(\*\*) bilancio principi contabili IFA

(\*\*\*) dati riferiti al bilancio intermedio al 30.11.2010

Per la partecipazione in TX Logistik AG si precisa che la differenza positiva è da ritenersi pienamente recuperabile in quanto riflette la capacità reddituale della società.

## 9 Attività finanziarie (inclusi i derivati)

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

	Valore contabile					
	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
<b>Attività finanziarie</b>						
- Crediti per finanziamenti	453	42.661	-	5.041	558	3.291
	<b>453</b>	<b>42.661</b>	<b>-</b>	<b>5.041</b>	<b>558</b>	<b>3.291</b>

L'incremento registrato alla voce "Crediti per finanziamenti" è determinato, principalmente, dai crediti finanziari che, al 31 dicembre 2010, risultavano aperti verso la controllata Trenitalia Le Nord. La voce comprende, oltre ai crediti finanziari verso Trenitalia Le Nord (39.700 mila euro), i crediti per finanziamenti verso la società TX Logistik, per un valore di 2.040 mila euro e verso Logistica SA, per un valore di 920 mila euro.

## 10 Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Altri crediti verso società del gruppo	23.585		24.991		25.597	
Crediti per IVA verso controllante	127	82.824	81.735	5.039	221.120	4.226
Altri crediti per IVA	3					
Ministero dell'Economia e delle Finanze	36.786		35.045		27.909	
Altre Amministrazioni dello Stato			16		16	
Debitori diversi e ratei/risconti	95.040	659	107.490	616	91.630	
<b>Totale</b>	<b>155.541</b>	<b>83.483</b>	<b>249.277</b>	<b>5.655</b>	<b>366.272</b>	<b>4.226</b>
Fondo svalutazione	(2.707)		(3.784)		(3.136)	
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	<b>152.834</b>	<b>83.483</b>	<b>245.493</b>	<b>5.655</b>	<b>363.136</b>	<b>4.226</b>

Le "Altre attività non correnti" si incrementano, rispetto all'esercizio precedente, per effetto della riclassifica del credito verso la controllante per l'IVA richiesta a rimborso all'Amministrazione Finanziaria.

Nella voce "Altre attività correnti" sono ricompresi:

- crediti verso società del gruppo, pari a 23.535 mila euro. Per un' informativa di dettaglio sulle operazioni con le stesse, si rinvia al paragrafo sulle parti correlate;
- crediti verso il Ministero dell'Economia per 36.786 mila euro. Tali crediti sono riferiti soprattutto a contributi per servizi prestati a favore dell'attività sperimentale condotta dalla Società per il tramite della società Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA);
- altre attività per 95.040 mila euro composte principalmente da: crediti per anticipi a fornitori per 2.833 mila euro; crediti per imposte di registro, pari a 64.808 mila euro,

versate alla sottoscrizione dell'atto di compravendita del Ramo di Azienda Trasporto dalla Controllante e risultata solo successivamente non dovuta ai sensi della Legge n.388/2000 (Finanziaria 2001). Il rimborso di tale imposta è stato richiesto in data 26 febbraio 2001. La voce comprende anche i crediti diversi verso i distributori dei biglietti per traffico regionale pari a 4.497 mila euro. Si precisa che il valore recuperabile dei crediti verso terzi è stato adeguato dal corrispondente fondo svalutazione crediti (2.707 mila euro).

## 11 Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Materie prime, sussidiarie e di consumo	865.799	896.120	841.345
Fondo svalutazione	(210.218)	(204.186)	(186.800)
<b>Valore netto</b>	<b>655.581</b>	<b>691.934</b>	<b>654.545</b>
Prodotti finiti e merci	0	57	57
Fondo svalutazione	0	0	0
<b>Valore netto</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>57</b>
Cespiti radiati da alienare	32.149	66.575	77.947
Fondo svalutazione	(27.410)	(56.807)	(72.536)
<b>Valore netto</b>	<b>4.739</b>	<b>9.768</b>	<b>5.411</b>
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>660.320</b>	<b>701.759</b>	<b>660.013</b>

Le rimanenze di Materie Prime, Sussidiarie e di consumo, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 655.581 mila euro. Il progressivo miglioramento della gestione della “supply chain”, il cui impiego è legato ad esigenze manutentive non immediate, nonché le azioni tese a migliorare le forniture di materiali sia internamente che esternamente, ha comportato una riduzione delle giacenze per 30.321 mila euro. Tale riduzione è in parte compensata dall'incremento del fondo svalutazione a seguito della variazione netta dello stesso fondo per 6.032 mila, determinato in coerenza con quanto previsto dai criteri di svalutazione della Società.

I cespiti radiati da alienare, al netto del relativo fondo, rappresentano il presumibile valore di realizzo stimato dalle competenti strutture.

## 12 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Clienti ordinari	233.128		190.899		155.588	
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	46.779		65.672		83.803	
Ferrovie Estere	52.956		40.754		65.245	
Ferrovie in concessione	548		8.414		51.469	
Agenzie e altre aziende di trasporto	14.963		16.187		21.958	
Crediti da Contratto di Servizio:						
- Contratto di Servizio verso le Regioni	528.222		591.285		600.901	
- Contratto di Servizio verso lo Stato (MEF)	1.055.166		932.992		46.732	
Crediti verso società del Gruppo	341.011		211.539		200.379	
<b>Totale crediti al netto Fondo svalutazione</b>	<b>2.272.773</b>	<b>-</b>	<b>2.057.742</b>	<b>-</b>	<b>1.226.075</b>	<b>-</b>

L'incremento dei crediti rispetto all'esercizio precedente pari a 215.031 mila euro, è sostanzialmente ascrivibile all'effetto combinato della:

- diminuzione di crediti verso le Regioni (63.063 mila euro) per contratti di servizio locale passeggeri;
- incremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) per il contratto di servizio pubblico per 122.174 mila euro e verso i clienti ordinari (42.229 mila euro).
- Incremento dei crediti verso società del Gruppo (129.472 mila euro) riconducibile essenzialmente ai crediti nei confronti della controllata Trenitalia Le Nord. Per un'informativa di dettaglio sulle operazioni con le società del Gruppo si rinvia al paragrafo delle parti correlate.

Si precisa che, escludendo il MEF e le Regioni, le transazioni con i singoli clienti ordinari non superano il 10% dei ricavi di Trenitalia.

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

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

	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Nazionali	2.398.300	2.162.771	1.270.905
Paesi dell'area euro	51.466	37.772	66.862
Regno Unito	91	118	(43)
Altri paesi europei (UE non euro)	10.774	8.917	7.955
Altri paesi europei non UE	8.381	9.008	16.006
Stati Uniti	0	0	
Altri paesi	134	158	812
	<b>2.469.146</b>	<b>2.218.744</b>	<b>1.362.497</b>

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

Fondo svalutazione crediti	31.12.2009	Acc.ti	Utilizzi	Riclassifiche	31.12.2010
Clienti ordinari					
- Clienti	28.841		(1.033)	834	28.642
- Crediti per irregolarità di viaggio	87.688	36.103	(5.244)		118.547
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	14.762	-	-	(1.136)	13.626
Ferrovie Estere		2.337		2.974	5.311
Ferrovie in concessione	6				6
Agenzie e altre aziende di trasporto	20.618	-	-	(367)	20.251
Crediti verso società del Gruppo	9.087	2.134	-	(1.231)	9.990
<b>Totale</b>	<b>161.002</b>	<b>40.574</b>	<b>(6.277)</b>	<b>1.074</b>	<b>196.373</b>

L'accantonamento del 2010 è quasi totalmente riferito all'incremento del fondo a copertura dei crediti per irregolarità di viaggio (36.103 mila euro). L'accantonamento al fondo svalutazione dei crediti verso società del Gruppo è relativo agli interessi di mora per ritardati pagamenti nei confronti delle società FS Logistica S.p.A., Italcontainer S.p.A. ed Alpe Adria S.p.A..

Anche gli utilizzi del fondo svalutazione crediti sono essenzialmente riferiti alle perdite su crediti per irregolarità di viaggio (5.244 mila euro).

### 13 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Depositi bancari e postali	955	10.081	3.468
Assegni	2	2	2
Denaro e valori in cassa	31.590	27.701	49.738
Conti correnti di tesoreria			2.692
<b>Totale</b>	<b>32.547</b>	<b>37.784</b>	<b>55.900</b>

Il saldo positivo nei “depositi bancari e postali” è relativo agli incassi e pagamenti in transito che sono stati regolati dalle banche in data successiva alla chiusura dell’esercizio e che, pertanto, non sono transitati nel sistema di cash pooling giornaliero operante tra la Controllante e la Società.

La voce “denaro e valori in cassa” rappresenta la quota parte di incassi delle biglietterie versata sui conti correnti bancari della Società Trenitalia entro il 31 dicembre 2010, ma che gli istituti di credito hanno accreditato con data operazione successiva.

### 14 Crediti tributari

I crediti tributari, pari a 2.438 mila euro, si incrementano rispetto all’esercizio precedente, di 780 mila euro a seguito dell’aumento del credito d’imposta sul dividendo erogato dalla società TX Logistik AG (417 mila euro) ed all’aumento del credito d’imposta per ritenute di acconto subite nel corso dell’anno.

### 15 Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell’esercizio 2010 e 2009 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto che segue gli schemi di bilancio.

#### Capitale sociale

Il capitale sociale della società al 31 dicembre 2010, 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 2010 è pari a 982 mila euro, a seguito dell’attribuzione della quota dell’utile dell’esercizio 2009.

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

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del fair value degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate, al 31 dicembre 2010 presenta un saldo negativo pari a 143.629 mila euro.

**Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti**

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione. Al 31 dicembre 2010 l'utile attuariale è pari a 8.850 mila euro.

**Riserva di rivalutazione**

La riserva di rivalutazione 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 ammonta al 31 dicembre 2010 a 177.084 mila euro.

**Utili (Perdite) portati a nuovo**

Gli Utili e (perdite) a nuovo si incrementano nell'esercizio 2010 per euro 15.440 mila euro, per effetto della destinazione dell'utile 2009.

**Risultato del periodo**

L'esercizio 2010 presenta un risultato netto positivo pari a 73.062 mila euro.

**16 Altre componenti del conto economico complessivo (effetto fiscale)**

Nella sezione dei prospetti contabili è presentato il Conto economico complessivo che evidenzia le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'effetto fiscale. Tali componenti del conto economico complessivo riassumono gli effetti della riserva per variazione di fair value dei derivati di copertura (cash flow hedge) e della riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti. Di seguito si rappresenta la loro movimentazione:

	31.12.2010			31.12.2009		
	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(51.311)	14.111	(37.200)	(69.593)	19.138	(50.455)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	41.075	(11.141)	29.934	(28.620)	7.535	(21.085)
<b>Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio</b>	<b>(10.236)</b>	<b>2.970</b>	<b>(7.266)</b>	<b>(98.213)</b>	<b>26.673</b>	<b>(71.540)</b>

La riserva di cash flow hedge determina una variazione negativa di 51.311 mila euro, per effetto delle variazioni di fair value degli strumenti finanziari derivati detenuti in portafoglio,



compensata da una variazione di segno positivo di 14.111 mila euro afferente alle corrispettive imposte differite attive generate.

La valutazione attuariale dei fondi per benefici al personale (fondi TFR e CLC) determina una variazione complessiva di segno positivo (pari 29.934 mila euro), relativa all'iscrizione di utili attuariali per 41.075 mila euro e del corrispondente effetto fiscale, di segno opposto, pari a 11.141 mila euro.

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

Finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Finanziamenti da banche	2.241.667	2.325.000	2.325.000
Debiti verso soci per finanz.gruppo	3.292.400	3.292.400	3.292.400
<b>Totale</b>	<b>5.534.067</b>	<b>5.617.400</b>	<b>5.617.400</b>
Finanziamenti a breve termine	Valore Contabile		
	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Finanziamenti da banche (breve termine)	85.197	1.521	5.438
Debiti v/soci per finanz.gruppo (breve termine)	135.826	5.083	25.034
<b>Totale</b>	<b>221.023</b>	<b>6.604</b>	<b>30.472</b>
<b>Totale Finanziamenti</b>	<b>5.755.090</b>	<b>5.624.004</b>	<b>5.647.872</b>

La voce comprende i finanziamenti a medio/lungo termine verso Controllante e Banche per gli investimenti; la riduzione della quota a medio lungo termine è dovuta alla riclassifica a breve delle quote capitale che, a partire da giugno 2011, verranno rimborsate sul finanziamento bancario concesso dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi).

La quota di rimborso prevista per il 2011, euro 83.333 mila euro, è stata esposta nella tabella a breve, alla voce “Finanziamenti da banche a breve”.

La voce “Debiti v/soci per finanziamenti gruppo (a breve termine)”, rispetto agli anni precedenti, evidenzia un incremento dovuto, principalmente, al valore del tiraggio bancario di euro 130.000 mila fatto sulle linea di credito concesse da Banca Intesa alla Capogruppo e da quest’ultima trasferita alla Società.

I ratei calcolati sui finanziamenti a medio/lungo termine verso banche e verso soci sono esposti nei finanziamenti a breve.

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

Debitore	valuta	Tasso di int. Nom.	Anno di Scadenza	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
				Valore Nom.	Valore Nom.	Valore Nom.
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m - 0,143	2013	600.000	600.000	600.000
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m - 0,05	2015	165.300	165.300	165.300
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m - 0,04	2015	83.000	83.000	83.000
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m + 0,068	2016	310.000	310.000	310.000
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m - 0,05	2016	194.000	194.000	194.000
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m - 0,051	2016	32.300	32.300	32.300
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m + 0,085	2018	400.000	400.000	400.000
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m + 0,06	2018	149.400	149.400	149.400
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m - 0,02	2018	62.700	62.700	62.700
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m + 0,045	2019	160.000	160.000	160.000
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m + 0,03	2019	183.000	183.000	183.000
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m - 0,01	2020	62.700	62.700	62.700
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m+ 0,02	2020	47.400	47.400	47.400
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m+ 0,027	2022	120.000	120.000	120.000
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m+ 0,0625	2024	122.200	122.200	122.200
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m + 0,0775	2026	100.000	100.000	100.000
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m+ 0,075	2026	190.000	190.000	190.000
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m+ 0,083	2026	116.000	116.000	116.000
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m+ 0,078	2027	128.700	128.700	128.700
Ferrovie dello Stato	euro	Euribor 6m+ 0,09	2027	65.700	65.700	65.700
BIIS/OPI	euro	Euribor 6m + 0,40	2022	1.000.000	1.000.000	1.000.000
BIIS/OPI	euro	Euribor 6m + 0,30	2024	400.000	400.000	400.000
BEI	euro	Euribor 6m + 0,010	2017	600.000	600.000	600.000
BEI	euro	Euribor 6m + 0,012	2018	325.000	325.000	325.000
Banca Intesa	euro	0,85 + spread 0,22	2011	130.000	-	-
<b>Totale finanziamenti</b>				<b>5.747.400</b>	<b>5.617.400</b>	<b>5.617.400</b>

## 18 TFR e altri benefici ai dipendenti

	31.12.2010	31.12.2009
Valore attuale obbligazioni TFR	1.074.354	1.227.094
Valore attuale obbligazioni CLC	13.067	13.503
<b>Totale valore attuale obbligazioni</b>	<b>1.087.421</b>	<b>1.240.597</b>

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti.

<b>TFR</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	1.227.094	1.388.025
Interest Cost (*)	45.919	55.912
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(40.512)	27.399
Anticipi e utilizzi	(158.146)	(244.242)
<b>Passività per TFR al 31 dicembre</b>	<b>1.074.354</b>	<b>1.227.094</b>
<b>CLC</b>		
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	13.503	12.100
Service Costs (**)	170	174
Interest Cost (*)	613	556
(Utili) o perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(562)	1.220
Anticipi e utilizzi	(656)	(548)
<b>Passività per CLC al 31 dicembre</b>	<b>13.067</b>	<b>13.503</b>
<b>Passività per obbligazioni a benefici definiti al 31 dicembre</b>	<b>1.087.421</b>	<b>1.240.597</b>

(\*) con rilevazione a Conto Economico.

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

L'utilizzo del fondo TFR, pari ad 158.146 mila euro, è stato generato da liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio, da anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da o presso altre società del Gruppo. La differenza tra il valore dell'*accantonato atteso* alla fine del periodo di osservazione con il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro ricalcolato alla fine del periodo sulla base delle consistenze effettive del personale risultanti 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 40.512 mila euro che si confrontano con la perdita attuariale del 2009 pari a 27.399 mila euro.

### Ipotesi attuariali

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

	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Tasso di attualizzazione TFR	4,5%	3,8%
Tasso di attualizzazione CLC	5%	4,65%
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.

## 19 Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2009 e 2010 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	01.01.2009	Acc.anti	Utilizzi	31.12.2009	Acc.anti	Utilizzi	Rilascio fondi	
							eccedenti	31.12.2010
F.do ristrutturazione industriale	228.126	19.000	(69.618)	177.508	46.700	(46.061)		178.147
F.do rettifica valore cespiti	2.182	0	(2.182)	0				
Altri fondi:								
Altri Fondi del Personale	164	121.442	(23)	121.583	86.105	(46.840)	(31.115)	129.733
F.do Oneri Officine:	17.423	898	(136)	18.185	800	(133)		18.852
di cui quota a breve	136	133	(136)	133	7.103	(133)		7.103
Fondo Rischi e Oneri	140.107	24.824	(26.233)	138.698	21.075	(37.796)		121.976
<b>Totale non corrente e corrente</b>	<b>385.820</b>	<b>166.164</b>	<b>(96.010)</b>	<b>455.974</b>	<b>154.680</b>	<b>(130.830)</b>	<b>(31.115)</b>	<b>448.708</b>

Il Fondo Ristrutturazione Industriale (178.147 mila euro) rileva la previsione di spesa necessaria per attuare le politiche di sostegno al reddito. Nel corso dell'esercizio 2010 è stato utilizzato per 46.061 mila euro a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo ed è stato adeguato di 46.700 mila euro in coerenza con quanto previsto dal piano delle uscite definito nel Piano d'Impresa 2011 – 2015.

Gli altri fondi del Personale (129.733 mila euro) includono le competenze al personale da definire, la cui quantificazione non risulta compiutamente definita. Per quanto attiene la movimentazione dell'anno si evidenzia il rilascio dell'eccedenza del fondo precedentemente accantonato per 31.115 mila euro e l'accantonamento per 86.105 mila euro, lo stesso fondo nel corso dell'anno è stato utilizzato per 46.840 mila euro.

Il Fondo Oneri Officine (18.852 mila euro) non ha subito significative movimentazioni nell'esercizio, tuttavia si segnala che la quota a breve si è incrementata di 7.103 mila euro.

Il Fondo Rischi e Oneri (121.976 mila euro) nel corso dell'esercizio 2010 è stato adeguato di 21.075 mila euro. Tale accantonamento è stato effettuato prevalentemente a fronte di:

- possibili contestazioni da parte delle Regioni (7.283 mila euro) in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati;
- partite in contestazione verso società del Gruppo (4.894 mila euro);
- vertenze nei confronti di terzi (8.859 mila euro), che include il rischio relativo ad un avviso di accertamento che è stato notificato dalla Direzione Regionale dell'Agenzia delle Entrate, in data 23 dicembre 2010, nell'ambito di un'Associazione Temporanea di Imprese (ATI) cui partecipava la società, per 4 milioni di euro circa ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e con i terzi.

Tale fondo è stato utilizzato per 37.796 mila euro, riconducibile essenzialmente al riconoscimento di partite verso Ferrovie Estere (16.950 mila euro), agli oneri sorti a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della Società (5.092 mila euro), alle vertenze con terzi conclusesi sfavorevolmente per la società ( 5.386 mila euro).

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

	Valore contabile					
	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
<b>Passività finanziarie</b>						
Strumenti finanziari derivati di copertura	194.034	19.332	131.745	31.420	76.282	9.637
Altre passività finanziarie		665.274		722.992	-	253.397
	<b>194.034</b>	<b>684.606</b>	<b>131.745</b>	<b>754.412</b>	<b>76.282</b>	<b>263.034</b>

Alla voce “Strumenti finanziari derivati di copertura” è riportato il valore complessivo delle operazioni di Interest Rate Swap e Interest Rate Collar, calcolato con le formule di valutazione standard di mercato, *fair value*, concluse dalla Società a copertura dei finanziamenti di medio/lungo termine.

Il *fair value* complessivo, pari a 213.366 mila euro, è stato calcolato su tutte le operazioni in essere al 31 dicembre 2010. L’esposizione dei valori in correnti e non correnti è stata fatta sulla base della copertura temporale prevista sulle operazioni concluse.

Il *fair value* dei derivati di copertura è attribuibile al livello 2 sulla base della gerarchia del *fair value* stabilita dall’IFRS 7.

La voce “Altre passività finanziarie” riporta il saldo del c/c intersocietario, che, rispetto al saldo dell’anno precedente, mostra una riduzione pari a 57.718 mila euro. Nel corso dell’esercizio 2010, per coprire le maggiori esigenze di cassa, si è fatto ricorso alle linee di credito concesse da vari istituti di credito alla Capogruppo.

## 21 Altre passività non correnti e correnti

Le altre passività, che ammontano a 889.098 mila euro ed evidenziano un incremento di 219.823 mila euro, rispetto all'esercizio precedente, sono così composte:

	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.	139.941		141.941		168.596	
Debiti per IVA	62.478		32.406		(68.471)	1.808
Altri debiti verso società del Gruppo	201.475		163.233		85.307	
Altri debiti e ratei/risconti passivi	485.204		331.695		454.442	
<b>Totale</b>	<b>889.098</b>	<b>0</b>	<b>669.275</b>	<b>0</b>	<b>639.874</b>	<b>1.808</b>

La voce “Debiti verso Istituti di Previdenza e di Sicurezza Sociale” accoglie il debito per ritenute previdenziali a carico del personale e del datore di lavoro rimaste da versare, l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate, nonché i debiti per i prepensionamenti ai sensi della legge n.141/1990 relativi agli oneri per contributi straordinari al Fondo Speciale INPS.

La variazione in aumento dei “debiti per IVA”, pari a 30.072 mila euro, è principalmente ascrivibile all'IVA dovuta alla Controllante nell'ambito della procedura IVA di Gruppo e rappresenta il saldo a debito della stessa IVA relativa alla liquidazione dell'ultimo trimestre dell'anno.

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

La voce “Altri debiti e ratei/risconti passivi” include:

- debiti verso personale per competenze maturate e non liquidate per 174.105 mila euro;
- depositi cauzionali per 3.578 mila euro;
- debito verso terzi per l'esercizio dell'opzione “Call” relativa all'acquisto del 49% della partecipazione in TX Logistik AG ( 81.535 mila euro);
- debiti per ritenute alla fonte per IRPEF per 44.166 mila euro;
- risconti passivi per 168.836 mila euro.

I risconti passivi si sono incrementati, rispetto all'esercizio precedente, di 141.247 mila euro, soprattutto per effetto dell'erogazione dei contributi, avvenuta nel corso del 2010 per 108.918 mila euro ed a seguito del disposto dalla legge n.297 del 21.12.2010 comma 6 (legge di stabilità 2011) per il sostenimento dei costi relativi al materiale rotabile per le Regioni a statuto ordinario.

## 22 Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Debiti verso fornitori	709.582	765.400	686.454
Acconti commerciali	801	1.751	2.258
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	1.102.114	1.120.059	646.047
<b>Totale</b>	<b>1.812.497</b>	<b>1.887.210</b>	<b>1.334.759</b>

Per quanto riguarda i debiti commerciali verso le società del Gruppo si rinvia al paragrafo riguardanti le parti correlate.

La voce “debiti verso fornitori” si decrementa, rispetto all’esercizio precedente, di 17.945 mila euro essenzialmente per effetto della riduzione dei debiti verso le ferrovie estere (10.731 mila euro) relativo al comparto trasporto passeggeri, a seguito di una migliore regolazione finanziaria in ambito BCC.

## 23 Debiti per imposte sul reddito

La voce è così dettagliata:

	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
IRAP	198	963	3.082
<b>Totale</b>	<b>198</b>	<b>963</b>	<b>3.082</b>

Il debito per IRAP è determinato quale differenza tra l’IRAP dovuta nell’esercizio, pari ad euro 85.445 mila euro, dopo aver recuperato i crediti per versamenti in acconto pari ad euro 85.247 mila euro.

## Informativa sul Conto Economico

### 24 Ricavi delle vendite e prestazioni

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

	2010	2009	Variazioni
<b>Ricavi da Servizi di Trasporto</b>	<b>5.217.371</b>	<b>5.388.025</b>	<b>(170.654)</b>
Ricavi da mercato	3.120.450	3.101.482	18.968
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	<i>2.621.814</i>	<i>2.555.429</i>	<i>66.385</i>
<i>Prodotti del traffico merci</i>	<i>498.636</i>	<i>546.053</i>	<i>(47.417)</i>
Ricavi da Contratto di Servizio	2.096.921	2.286.543	(189.622)
<i>Contratto di Servizio Pub. e altri Contr</i>	<i>545.667</i>	<i>530.744</i>	<i>14.923</i>
<i>Ricavi da Regioni</i>	<i>1.551.254</i>	<i>1.755.799</i>	<i>(204.545)</i>
<b>Ricavi da Servizi alle IF e Servizi accessori alla circolazione</b>	<b>101.503</b>	<b>86.521</b>	<b>14.982</b>
<b>Totale</b>	<b>5.318.874</b>	<b>5.474.546</b>	<b>(155.672)</b>

La voce ammonta a 5.318.874 mila euro e mostra una diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 155.672 mila euro, in quanto i ricavi da mercato dell'esercizio 2010 non includono i ricavi della Regione Lombardia che sono confluiti nella società TLN Srl a seguito del contratto di affitto di ramo d'azienda.

La variazione dei "Ricavi da mercato" risulta positiva nonostante non includa la quota relativa alla società TLN Srl. Tale variazione è riconducibile essenzialmente agli incrementi di fatturato afferenti al settore della media e lunga percorrenza. In particolare tali incrementi derivano principalmente dal potenziamento dell'offerta e dagli incrementi tariffari del segmento AV.

Il settore del trasporto merci ha registrato una sensibile riduzione dei ricavi (47.417 mila euro). Nel corso del 2010 la Divisione Cargo ha proseguito il percorso di riorganizzazione avviato negli anni precedenti, finalizzato al raggiungimento di una dimensione della struttura complessiva che gli consenta di confrontarsi con i suoi principali competitor, sia in termine di servizio offerto che in termini di prezzo rispetto ai suoi costi di produzione.

I corrispettivi per Contratti di Servizio Pubblico con lo Stato sono incrementati di 14.923 mila euro rispetto all'esercizio 2009 grazie all'applicazione dei maggiori stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2010 ed alle somme aggiuntive erogate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La voce "Ricavi da Regioni", pari a 1.551.254 mila euro, è costituita dagli stanziamenti delle Regioni per i servizi di trasporto resi dalla Società nell'ambito dei contratti di servizio, e dai corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi richiesti dalle stesse Regioni e dalle Amministrazioni Locali. La significativa variazione rispetto all'esercizio 2009 è riconducibile sostanzialmente all'effetto combinato della minore quota del corrispettivo di servizio della Regione Lombardia (a seguito del contratto d'affitto di ramo d'azienda con la società TLN Srl), nonché della quota parte del DM 185/2008 di competenza di TLN. Tali variazioni in diminuzione sono compensate in parte dalla crescita dei corrispettivi da contratti di servizio "a catalogo".



Il saldo dei Ricavi da Servizi alle Imprese Ferroviarie e Servizi accessori alla circolazione evidenzia una variazione in aumento, rispetto al precedente esercizio, pari a 17.810 mila euro, riconducibile essenzialmente ai maggiori proventi da noleggio di materiale rotabile nei confronti di TLN, compensati da minori ricavi da servizi accessori verso la controllata Cisalpino AG a seguito della cessazione dei servizi di trasporto ferroviario, tra Italia e Svizzera, afferenti a detta società.

## 25 Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
<b>Ricavi da Gestione Immobiliare</b>	<b>32.764</b>	<b>4.733</b>	<b>28.031</b>
Canoni di locazione	31.666	4.065	27.601
Riaddebito oneri condominiali e IRE	2	2	0
Vendita spazi pubblicitari	1.096	666	430
<b>Proventi Diversi</b>	<b>372.107</b>	<b>280.172</b>	<b>91.935</b>
<b>Totale</b>	<b>404.871</b>	<b>284.905</b>	<b>119.966</b>

Tra le variazioni più significative degli altri proventi si segnalano:

- maggiori proventi per fitti dovuti principalmente al canone di locazione per il ramo d'azienda ceduto a TLN, pari a 1.691 mila euro nel 2009 (relativo a 47 giorni di locazione) ed a 29.601 mila euro nell'esercizio 2010 (relativo all'intero anno solare);
- maggiori proventi diversi riconducibili sostanzialmente al riaddebito dei costi di produzione alla società TLN (complessivamente pari a 178.121 mila euro nell'anno di riferimento ed a 22.714 mila euro nel 2009) e ad una variazione in aumento di 7.121 mila euro, rispetto all'anno precedente, delle plusvalenze da gestione caratteristica generatesi dalla vendita di materiale rotabile dismesso;
- minori proventi diversi riconducibili alla contabilizzazione, nel 2009, del conguaglio attivo per maggiori costi di energia elettrica per trazione treni verso RFI, di competenza degli esercizi 2000-2008, per un valore pari a 73,9 milioni di euro.

## 26 Costo del personale

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

	2010	2009	Variazioni
<b>Personale a ruolo</b>	<b>2.119.091</b>	<b>2.368.502</b>	<b>(249.411)</b>
Salari e stipendi	1.489.895	1.662.663	(172.768)
Oneri sociali	427.215	470.134	(42.919)
Altri costi del personale a ruolo	94.675	116.575	(21.900)
Trattamento di fine rapporto	105.747	117.751	(12.004)
Rival.indenn.di buona uscita	1.559	1.379	180
<b>Personale Autonomo e Collaborazioni</b>	<b>158</b>	<b>4.646</b>	<b>(4.488)</b>
Salari e stipendi	137	102	35
Oneri sociali	21	17	4
Altri costi del personale Autonomo e Collaborazioni	0	4.527	(4.527)
<b>Altri costi</b>	<b>64.968</b>	<b>65.902</b>	<b>(934)</b>
<b>Totale</b>	<b>2.184.217</b>	<b>2.439.050</b>	<b>(254.833)</b>

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 2.184.217 mila euro, mostrano una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 254.832 mila euro, imputabile alla riduzione delle consistenze medie passate da 45.957 unità, al 31 dicembre 2009, a 39.667 unità. Tale decremento è anche conseguenza del trasferimento di personale in data 15 novembre 2009 alla società TLN Srl (2.607 unità).

Si segnalano inoltre:

- maggiori costi del personale per l'incremento del costo unitario medio (+1,5%) che riflette la stima di maggiori oneri derivanti dal rinnovo del CCNL (59,8 milioni di euro);
- incrementi relativi agli stanziamenti a valere delle prestazioni straordinarie del Fondo di Sostegno al reddito (come previsto dal Piano d'Impresa della Società) pari a 27,7 milioni di euro;
- minori costi per l'avvenuta definizione del premio di risultato per gli anni 2007, 2008 e 2009 (31,1 milioni di euro);
- minori oneri connessi ai debiti per ferie maturate e non godute (15,9 milioni di euro).

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

PERSONALE	2010	2009	Variazione
Dirigenti	310	351	(41)
Quadri	4.677	5.400	(723)
Altro Personale	34.680	40.206	(5.526)
<b>TOTALE</b>	<b>39.667</b>	<b>45.957</b>	<b>(6.290)</b>

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

La voce è così dettagliata:

	2010	2009	Variazioni
Materie prime e di consumo	337.721	325.131	12.590
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	74.233	73.878	355
Illuminazione e forza motrice	8.781	8.033	748
<b>Totale</b>	<b>420.735</b>	<b>407.042</b>	<b>13.693</b>

Le Materie prime e di consumo si riferiscono principalmente alle voci di seguito elencate:

- per 306.593 mila euro a consumi di materiali a magazzino;
- per 9.975 mila euro all'acquisto di combustibile per riscaldamento;
- per 5.734 mila euro all'acquisto di materiale di cancelleria.

## 28 Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
<b>Prestazioni per il trasporto</b>	<b>1.139.280</b>	<b>1.132.603</b>	<b>6.677</b>
Altre prestazioni collegate al Trasporto	48.077	49.855	(1.778)
Pedaggio	931.777	887.828	43.949
Servizi di manovra	55.236	75.610	(20.374)
Servizi di traghettamento	25.125	31.849	(6.724)
Servizi trasporto Merci	79.065	87.461	(8.396)
<b>Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati</b>	<b>434.248</b>	<b>428.716</b>	<b>5.532</b>
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	149	12	137
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	242.311	211.044	31.267
Manutenzioni e rip beni immob e mobili	191.788	217.660	(25.872)
<b>Servizi immobiliari e utenze</b>	<b>35.532</b>	<b>42.938</b>	<b>(7.406)</b>
<b>Servizi amministrativi ed informatici</b>	<b>94.528</b>	<b>102.075</b>	<b>(7.547)</b>
<b>Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità</b>	<b>10.703</b>	<b>5.986</b>	<b>4.717</b>
<b>Diversi</b>	<b>292.319</b>	<b>282.673</b>	<b>9.646</b>
Prestazioni professionali	5.807	622	5.185
Concorsi e compensi ad altre Az. Ferr.	11.698	11.296	402
Costi comuni di Gruppo	3.672	3.486	186
Assicurazioni	33.332	27.417	5.915
Carrozze letto e ristorazione	78.347	84.933	(6.586)
Consulenze	621	1.051	(430)
Provvigioni alle agenzie	46.373	43.272	3.101
Servizi di ingegneria	9	23	(14)
Compensi Amministratori e Sindaci	618	595	23
Altro	111.842	109.978	1.864
<b>Totale</b>	<b>2.006.610</b>	<b>1.994.991</b>	<b>11.619</b>

Di seguito si evidenziano i contenuti e le variazioni delle voci più significative rispetto agli importi relativi all'esercizio 2009:

- I costi di pedaggio su infrastruttura ferroviaria si riferiscono al canone di accesso all'infrastruttura gestita da RFI ed ai costi delle infrastrutture gestite da terzi. La voce presenta un incremento dovuto principalmente all'aumento dell'offerta commerciale sulla rete Alta Velocità ed al suo valore unitario molto più elevato rispetto a quello della Rete Tradizionale;
- I servizi di manovra e traghettamento si decrementano per effetto dei minori servizi resi dalla consociata RFI, a seguito della razionalizzazione dell'offerta da parte del settore Cargo;
- I servizi trasporto merci registrano un decremento imputabile soprattutto alla riduzione dei costi sostenuti per prestazioni di trasporto/spedizione relative al riaddebito dei servizi merci effettuati in "sous traitance" con altri vettori;
- Le spese per pulizia ed altri servizi appaltati, sostenute per la pulizia degli impianti e del materiale rotabile, aumentano di 31.267 mila euro, rispetto all'anno precedente, a seguito di un incremento dei servizi di pulizia effettuati sul materiale rotabile della Società.

## 29 Costi per godimento beni di terzi

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

	2010	2009	Variazioni
Canoni di leasing operativo	17	35	(18)
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	97.620	81.622	15.998
Noli e indennizzi di mat. rot. e altro	36.735	28.145	8.590
Servizi informatici ed altro	30.425	32.029	(1.604)
<b>Totale</b>	<b>164.797</b>	<b>141.831</b>	<b>22.966</b>

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, sono stati rilevati costi per 17 mila euro in relazione ai leasing operativi in essere.

I canoni variabili di locazione rilevati a conto economico come spese ammontano a 97.620 mila euro. I maggiori costi, per 15.998 mila euro, derivano essenzialmente da maggiori oneri per locazioni di spazi di proprietà di RFI S.p.A, a seguito dell'analitico censimento degli spazi occupati previsto nel contratto del 2009.

La variazione in aumento della voce noli e indennizzi di materiale rotabile è ascrivibile al nolo dei treni ETR 610 da Cisalpino AG, a seguito della già menzionata cessazione dell'attività di trasporto svolta da detta società (come già indicato nella voce "Ricavi delle vendite").

### 30 Altri costi operativi

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

	2010	2009	Variazioni
Altri costi	27.408	29.181	(1.773)
Minusvalenze	3.701	4.812	(1.111)
<b>Totale</b>	<b>31.109</b>	<b>33.993</b>	<b>(2.884)</b>

Le voci più significative che compongono gli “Altri costi” sono le quote associative e contributi ad enti vari (che ammontano a 8.361 mila euro), le penalità passive (4.664 mila euro) e le imposte per la raccolta rifiuti (3.245 mila euro).

### 31 Capitalizzazione costi per lavori interni

Gli oneri capitalizzati per lavori interni si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali, spese di personale e di trasporto capitalizzati nell'esercizio 2010 a fronte di interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili effettuate presso le officine della Società.

L'ammontare della posta (354.155 mila euro) quasi totalmente riconducibile alla capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello.

### 32 Ammortamenti

La voce, che ammonta complessivamente a 847.725 mila euro, è di seguito dettagliata:

	2010	2009	Variazioni
Amm.to attività immateriali	45.642	44.917	725
Amm.to attività materiali	802.083	707.220	94.863
<b>Totale</b>	<b>847.725</b>	<b>752.137</b>	<b>95.588</b>

La variazione in aumento della voce, rispetto all'esercizio precedente, si riferisce principalmente agli ammortamenti relativi alla capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello effettuate nel corso del 2010 sul materiale rotabile, ed all'entrata in esercizio di nuovi beni come previsto dal piano di investimenti della Società.

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

La voce è di seguito dettagliata:

	2010	2009	Variazioni
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	55.265	40.449	14.816
Rettifiche e riprese di valore su crediti	4.471	2.784	1.687
<b>Totale</b>	<b>59.736</b>	<b>43.233</b>	<b>16.503</b>

L'incremento di tale voce, pari complessivamente a 16.503 mila euro, deriva principalmente da svalutazioni di manutenzioni di secondo livello relative a materiale rotabile oggetto di svalutazione (14.816 mila euro).

Informazioni aggiuntive sulle svalutazioni e perdite (riprese) di valore sono riportate nel commento delle corrispondenti voci dello Stato Patrimoniale.

### 34 Accantonamenti per rischi ed oneri

Gli accantonamenti per rischi e oneri ammontano a 21.037 mila euro e si riducono, rispetto all'esercizio precedente, di 3.863 mila euro. Ulteriori informazioni sono riportate nel commento delle corrispondenti voci dello Stato Patrimoniale.

### 35 Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2010	2009	Variazioni
Prov. fin. su crediti immob. e titoli	14	0	14
Proventi finanziari su derivati	444	3.631	(3.187)
Proventi finanziari diversi	17.840	12.084	5.756
Dividendi	16.712	1.709	15.003
Utile su cambi	1.750	343	1.407
<b>Totale</b>	<b>36.760</b>	<b>17.767</b>	<b>18.993</b>

Si segnala che i proventi finanziari da dividendi sono relativi alle società controllate Cisalpino AG (14.693 mila euro) e TX Logitix AG (1.579 mila euro), e dalle collegate Logistica SA (389 mila euro) e Artesia SAS (51 mila euro).

La voce proventi finanziari diversi, che ammonta complessivamente a 17.840 mila euro, si riferisce principalmente alla plusvalenza da alienazione della partecipazione in Wisco S.p.A. (pari a 11.061 mila euro), di cui si forniscono maggiori informazioni nella corrispondente voce di stato patrimoniale. Tra i proventi diversi sono inoltre ricompresi gli interessi di mora per ritardati pagamenti corrisposti dalla collegata A.F.A. S.r.l. (pari a 886 mila euro), nonché gli interessi di mora su crediti riconosciuti dalle consociate FS Logistica S.p.A (1.751 mila euro) e Italcontainer S.p.A. (350 mila euro) e dalla collegata Alpe Adria S.p.A. (49 mila euro).

### 36 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2010	2009	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	168.160	188.864	(20.704)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	46.532	56.468	(9.936)
Svalutazioni di attività finanziarie	446	2.756	(2.310)
Perdita su cambi	11.656	1.467	10.189
<b>Totale</b>	<b>226.794</b>	<b>249.555</b>	<b>(22.761)</b>

Gli oneri finanziari su debiti evidenziano una sensibile riduzione, rispetto all'esercizio 2009, riconducibile prevalentemente al significativo calo dei tassi di interesse avvenuto sui mercati internazionali. Tale voce, che ammonta complessivamente a 168.160 mila euro, si compone essenzialmente di:

- interessi passivi su mutui per 29.282 mila euro;
- interessi passivi su strumenti derivati IRS per 66.118 mila euro;
- interessi passivi e premi su derivati Cap e Collar per 20.457 mila euro.

Gli oneri finanziari per benefici ai dipendenti, che ammontano a 46.532 mila euro, sono riconducibili all'attualizzazione dei fondi TFR (45.919 mila euro) e CLC (613 mila euro) determinata dalla valutazione attuariale delle due poste di stato patrimoniale.

Le svalutazioni di attività finanziarie si riferiscono all'adeguamento del valore di carico delle partecipazioni in Alpe Adria (282 mila euro), East Rail e The Sixt (128 mila euro) ed all'accantonamento a fondo rischi (37 mila euro) per insufficienza del valore di carico della partecipazione in Alpe Adria. Per maggiori informazioni si rimanda alla nota sulle partecipazioni.

### 37 Utili (perdite) su cambi

Le perdite nette su cambi, che ammontano complessivamente a 9.906 mila euro, evidenziano una variazione in aumento, rispetto al 2009, di 8.782 mila euro. Tale variazione deriva principalmente dalle differenze di cambio non ancora realizzate (euro/franco svizzero) sui debiti/crediti in essere con la società controllata Cisalpino AG.

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

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

	2010	2009	Variazioni
IRAP	85.445	75.372	10.073
IRES	92.024	37.303	54.721
Proventi da adesione cons.fiscale	(92.024)	(38.106)	(53.918)
Imposte differite e anticipate	(4.491)	(7.419)	2.928
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(2.116)	0	(2.116)
<b>Totale</b>	<b>78.838</b>	<b>67.150</b>	<b>11.688</b>

Le imposte sul reddito ammontano a 78.838 mila euro con una variazione in aumento di 11.688 mila euro rispetto all'esercizio 2009.

Il carico fiscale per IRES non origina alcun debito nei confronti dell'Erario. Si fa presente infatti che la Società ha esercitato l'opzione, secondo quanto previsto ai sensi degli art. 117 comma 1 e 119 comma 1 lettera B del D.P.R. 917/1986, per l'adesione al consolidato fiscale nazionale con la consolidante Ferrovie dello Stato S.p.A.; pertanto, a decorrere dal periodo d'imposta 2004, le perdite della Società, originatesi in ogni annualità, sono confluite nel consolidato di Gruppo. La procedura di Gruppo FS prevede che, nel caso in cui una società abbia conferito perdite fiscali nel consolidato e la stessa realizzi un reddito imponibile (nell'assunto che qualora non avesse partecipato al consolidato, avrebbe utilizzato tali perdite) abbia diritto ad ottenere – dalla Capogruppo – una compensazione finanziaria pari alle imposte che avrebbe dovuto corrisponderle.

Di conseguenza, a fronte dell'onere per IRES (92.024 mila euro) è stata evidenziata, tra le imposte correnti, la misura compensativa (proventi da adesione consolidato fiscale) riconosciuta dalla Controllante a favore della Società.

Per maggiori dettagli circa l'utilizzo del Fondo Imposte differite passive (pari complessivamente a 4.491 mila euro), si rimanda alle note esplicative della voce patrimoniale di "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

### 39 Passività potenziali

Nel corso del 2010 la società è stata sottoposta ad una verifica parziale (per i periodi di imposta 2007 e 2008) da parte della Direzione Regionale dell'Agenzia delle Entrate - Ufficio Grandi Contribuenti, avente ad oggetto le deduzioni IRAP previste dall'art. 11, comma 1, lett. a) numeri 2, 3, 4 del D. Lgs. 446/1997 (cosiddetto "cuneo fiscale").

A conclusione dell'attività ispettiva l'Agenzia delle Entrate ha notificato, in data 22 dicembre 2010, un processo verbale di constatazione rilevando, per le annualità oggetto di controllo, l'indebita fruizione dell'agevolazione suindicata: ciò nel presupposto che le attività relative ai servizi di trasporto pubblico locale, svolte dalla Società, non possano fruire del "cuneo fiscale".



Ritenendo non fondate le osservazioni ed i rilievi formulati, la società ha prodotto specifica memoria difensiva, ai sensi della Legge 212/2000 (Statuto del Contribuente) provvedendo a depositarla, presso la Direzione Regionale dell'Agenzia delle Entrate, nei termini di legge.

Ad oggi non è stato ancora notificato alla società alcun avviso di accertamento: la società intende adire, ove abbia a ricevere tale notifica, la via del contenzioso ritenendo il comportamento adottato, nel fruire delle deduzioni relative al "cuneo fiscale", corretto e sostenibile in ogni grado di giudizio.

Per tale ragione non si è provveduto ad operare alcun accantonamento a Fondo Rischi.

#### 40 Compensi Amministratori e Sindaci

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

<b>PERCIPIENTI</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>Variazione</b>
Amministratori	517.106	497.203	19.903
Sindaci	100.796	94.120	6.676
<b>TOTALE</b>	<b>617.902</b>	<b>591.323</b>	<b>26.579</b>

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere, per il solo esercizio 2010, quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza per circa 26 mila euro.

#### 41 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 621 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (112 mila euro).

## 42 Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante Ferrovie dello Stato S.p.A., esposti nel prospetto riepilogativo richiesto dall'articolo 2497-bis del codice civile redatto secondo i Principi Contabili Italiani, sono stati estratti dal relativo bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. (controllante) al 31 dicembre 2009, 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.

	(importi in euro migliaia)	
<b>STATO PATRIMONIALE</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>31.12.2008</b>
<b>ATTIVO:</b>		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
B) Immobilizzazioni	42.676.601	42.529.233
C) Attivo circolante	4.607.304	5.488.439
D) Ratei e risconti	11.186	38.802
<b>TOTALE</b>	<b>47.295.091</b>	<b>48.056.474</b>
<b>PASSIVO:</b>		
A) Patrimonio Netto:	36.050.362	35.980.289
Capitale	38.790.425	38.790.425
Riserve	293.484	292.920
Utili (perdite) portate a nuovo	(3.103.620)	(3.114.349)
Utile (perdita) dell'esercizio	70.073	11.293
B) Fondi per rischi e oneri	814.487	856.868
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	21.616	22.794
D) Debiti	10.397.204	11.155.426
E) Ratei e risconti	11.422	41.097
<b>TOTALE</b>	<b>47.295.091</b>	<b>48.056.474</b>
<b>GARANZIE, IMPEGNI E ALTRI RISCHI</b>	<b>3.410.233</b>	<b>2.509.554</b>
<b>CONTO ECONOMICO</b>		
	<b>2009</b>	<b>2008</b>
A) Valore della produzione	171.075	188.520
B) Costi della produzione	193.807	178.429
C) Proventi e oneri finanziari	40.948	47.337
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	(41.643)
E) Proventi e oneri straordinari	56.259	5.526
Imposte sul reddito dell'esercizio	(4.402)	(10.018)
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>70.073</b>	<b>11.293</b>

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

## 43 Parti correlate

### Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	31.12.2010	31.12.2009
Benefici a breve termine	3.339	3.832
Benefici successivi al rapporto di lavoro	240	267
	<b>3.579</b>	<b>4.099</b>

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte agli stessi più eventuali MBO. Ai benefici a breve termine 2010 erogati, pari a 3.339 mila euro si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2011, per un importo indicativamente non superiore a 600 mila euro (500 mila euro nel 2009).

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, tutti regolati a normali condizioni di mercato:

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
<b>Imprese controllate e a controllo congiunto</b>		
Serfer S.r.l.	Servizio trasporto merci Manutenz. e nolo materiale rotabile Attività formazione Distacco di personale Cariche sociali	Servizi di manovra Trasporto e spedizioni Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manutenzione materiale rotabile Nolo materiale rotabile
Ferport S.r.l. in liquidazione		Servizi di manovra
Ferport Napoli S.r.l.	Cariche sociali	Servizi di manovra
Trenitalia Logistik France S.a.s.	Servizio trasporto merci internazionale	Monitoraggio treni tmf
Cisalpino AG	Cariche sociali	Nolo materiale rotabile
Tx Logistik AG	Servizio trasporto merci Manutenz. e noli materiale rotabile Distacco di personale Cariche sociali <b>Finanziari:</b> Interessi attivi	Contratti di sous traitance Manutenzione materiale rotabile Nolo materiale rotabile
Trenitalia Le Nord srl	Affitto ramo d'azienda nolo materiale rotabile Distacco di personale	Distacco di personale
<b>Imprese collegate</b>		
FS Formazione S.p.A.	Cariche sociali	Corsi di formazione
Pol Rail S.r.l.	Servizio trasporto merci Nolo materiale rotabile Cariche sociali	Servizio Sous Traitance
East Rail S.r.l. in liquidazione	Servizio trasporto merci	
Alpe Adria S.p.A.	Servizio trasporto merci Nolo materiale rotabile Cariche sociali	
Artesia S.a.s.		Servizio interna.le. treni notte Pedaggio altre ferrovie Servizi sostitutivi
Logistica SA	Finanziari: Interessi su prestiti	
Tilo SA	Cariche sociali	
The Sixth in liquidazione	Cariche sociali	
<b>Controllanti</b>		
Ferrovie dello Stato S.p.A. (a)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio Trasp.gratuito titolari CLC (contributo) Servizi Club Eurostar Noleggio treni Distacco di personale Titoli di viaggio a richiesta	Contratto di regia Distacco di personale Servizi informatici Comunicazione e Convegnistica Compensi organi sociali Canoni locazione immobili Canoni locaz. OMC/OMGR Licenza d'uso del Marchio Finanziari: c/c intersocietario Interessi passivi su finanziamenti Fidejussioni

Altre imprese consociate	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio Servizio trasporto merci Manutenzione materiale rotabile Noli materiale rotabile Servizio manovra  Ingegneria della manutenzione Trasp.gratuito titolari CLC (contributo)  Distacco di personale	Energia elettrica per trazione treni Gestione terminali merci Servizio di manovra Pedaggio Servizio di traghettamento  Servizi accessori per la circolazione Servizio di pulizia  Manut. e riparazioni beni immobili Personale distaccato Servizi Polfer Prestazioni sanitarie Canoni di locazione immobili Stampa orario ufficiale Utenze
Italcontainer S.p.A.	Servizio trasporto merci Servizio manovra Manutenz. e noli materiale rotabile Distacco di personale Cariche sociali	
SGT S.p.A.	Nolo materiale rotabile	
Cemat S.p.A.	Servizio trasporto merci Manutenz. e collaudo materiale rotabile Nolo rotabili Movimentazione container Cariche sociali	
Terminali Italia S.r.l.		Terminalizz.trasp.ferroviario
FS Logistica S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Manutenz. e noli materiale rotabile  Locazioni diverse Cariche sociali Distacco di personale	Trasporti e spedizioni Servizi appaltati di stazione  Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Noli materiale rotabile Locazioni aree
NET		Terminalizz.trasp.ferroviario
Italia Logistica S.r.l.	Servizio trasporto merci Nolo rotabili Cariche sociali	
Ferservizi S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio  Trasporto gratuito titolari CLC (contributo) Cariche sociali Rimborso costi comuni di gestione	Amministrazione del personale  Contabilità e tesoreria Facilities management Ferrotel Gestione amm.va ristorazione Servizi per la formazione  Gest. e svil.sistema Gest/Economico Building management Servizi acquisti di gruppo
Metropark S.p.A.	Gestione parcheggi	Convenzioni parcheggio

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Altre imprese consociate	Commerciali e diversi:	Commerciali e diversi:
Grandi Stazioni S.p.A. (b)		Sponsorizzazioni Canoni di locazione immobili Indennità mancata liberaz.immobili Oneri condominiali
Centostazioni S.p.A. (b)	Vendita biglietti ferroviari	Manutenzione e riparazioni beni immobili Servizi pulizia Canoni di locazione immobili Oneri condominiali
Fercredit S.p.A. (b)	Cariche sociali	Valutazione clientela
Italferr S.p.A. (b)	Trasp. dipendenti per viaggi di servizio Trasp. gratuito titolari CLC (contributo) Vendita biglietti ferroviari	Personale distaccato
Sogin S.r.l. (b)	Cariche sociali	Autoservizi sostitutivi Servizio navetta trasp.personale
Sita S.p.A.		Autoservizi sostitutivi
FS Sistemi urbani S.r.l. (b)		Canoni di locazione immobili
Tevere TPL S.r.l.		Personale distaccato
Italcertifer Soc.Cons.p.A.	Collaudi	Attività sperimentali
<b>Collegate di Controllate</b>		
Sinter Inland Terminal S.p.A.	Cariche sociali	
Sideuropa in liquidazione	Trasporto merci	
<b>Altre parti correlate</b>		
Gruppo Anas		
Gruppo Enel	Trasporto materiale	Illum.e forza motrice Utenze energia elettrica
Gruppo Eni	Trasporto materiale	Gasolio per trazione Utenze gas
Gruppo Finmeccanica	Trasporto merci naz. Intern.le Nolo materiale rotabile	Manutenzione materiale rotabile Acquisto materiali
Gruppo Fintecna	Vendita biglietti ferroviari	Acquisto materiali
Gruppo GSE	Vendita biglietti ferroviari	
Gruppo Invitalia	Vendita biglietti ferroviari	
Gruppo IPZS	Vendita biglietti ferroviari	
Gruppo Poste		Spese postali
Gruppo Sace	Vendita biglietti ferroviari	
Gruppo Sogin	Vendita biglietti ferroviari	

(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 2010 delle transazioni con parti correlate.

### Rapporti commerciali e di altra natura

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2010					2010	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
<b>Imprese controllate e a controllo congiunto</b>	<b>157.116</b>	<b>297.914</b>	<b>840</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>51.600</b>	<b>302.132</b>
Serfer S.r.l.	2.539	7.900				17.582	2.829
Ferport S.r.l. in liquidazione						1.999	0-
Ferport Napoli S.r.l.	34	129				620	52
Trenitalia Logistik France S.a.s.	1.113	13				57	4.207
Cisalpino AG	853	47.236	840			11.039	892
Tx Logistik AG	4.570	3.377				13.017	9.147
Trenitalia Le Nord srl	148.007	239.259				7.286	285.005
<b>Imprese collegate</b>	<b>6.911</b>	<b>1.207</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.947</b>	<b>16.105</b>
FS Formazione S.p.A.	13	317				669	20
Pol Rail S.r.l.	1.481	537				2.067	7.988
East Rail S.r.l. in liquidazione							51
Alpe Adria S.p.A.	5.020					89	7.986
Artesia S.a.s.		353				2.122	52
Logistica SA	387						
Tilo SA	10						6
The Sixth in liquidazione							2
<b>Controllanti</b>	<b>83.703</b>	<b>60</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>51.613</b>	<b>1.730</b>
Ferrovie dello Stato S.p.A. (a)	83.703	60				51.613	1.730

Denominazione	31.12.2010			2010			
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
<b>Altre imprese consociate</b>	<b>210.133</b>	<b>972.431</b>	<b>17.555</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.346.799</b>	<b>177.831</b>
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	85.177	706.670	12.800			1.154.646	84.133
Italcontainer S.p.A.	16.662	1.458					15.936
SGT S.p.A.	10					-	38
Cemat S.p.A.	15.700	2.178				419	38.573
Terminali Italia S.r.l.	4	239				234	2
FS Logistica S.p.A. (b)	56.545	16.739				24.076	28.857
NET	1	7				-	
Italia Logistica S.r.l.	21.576	93				54	6.678
Ferservizi S.p.A. (b)	242	23.337				95.829	1.320
Metropark S.p.A.	10	179				71	42
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	-	2	8.640	4.555		29.450	
Centostazioni S.p.A. (b)	27	5.532				12.900	170
Fercredit S.p.A. (b)	36	194.060				163	10
Italferr S.p.A. (b)	1.598	230				154	1.424
Sogin S.r.l. (b)	65	11.660				27.137	89
Sita S.p.A.	10.614	261				186	163
FS Sistemi urbani S.r.l.		810				1.168	38
Tevere TPL S.r.l.		20				39	
Italcertifer Soc.Cons.p.A.	1.868	318	200			273	358
<b>Collegate di controllate</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>573</b>
Sinter Inland Terminal S.p.A.	3	-					3
Sideuropa in liquidazione	10	-					568
Padova Container S.r.l.							2
<b>Altre parti correlate (*)</b>	<b>912</b>	<b>46.261</b>	<b>28.876</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>83.663</b>	<b>8.492</b>
Gruppo Anas	46	10				227	211
Gruppo Enel	9	1.987				5.463	1.916
Gruppo Eni	480	13.784				48.790	2.864
Gruppo Finmeccanica	318	28.563	28.876			25.846	3.044
Gruppo Fintecna	11	144				2.307	97
Gruppo GSE							12
Gruppo Invitalia	5						71
Gruppo IPZS	22						29
Gruppo Poste		1.597				1.030	
Gruppo Rai		176					
Gruppo Sace							2
Gruppo Sogin	21						246
<b>TOTALE</b>	<b>458.768</b>	<b>1.317.873</b>	<b>47.271</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.538.622</b>	<b>506.863</b>

(\*) Relativamente ai rapporti con le partecipate dal MEF di cui all'elenco allegato, le singole società partecipate dal MEF, vanno considerate all'interno del proprio Gruppo di appartenenza e sommate con le altre parti correlate presenti nel medesimo Gruppo. Ad esempio eventuali rapporti con TERNIA dovranno essere sommati ad altri rapporti con società dello stesso Gruppo, all'interno della voce: Gruppo Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDDPP)



## Rapporti finanziari

*(in migliaia di euro)*

Denominazione	31.12.2010				2010	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
<b>Imprese controllate e a controllo congiunto</b>	<b>41.740</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.366</b>	<b>363</b>
Tx Logistik AG	2.040					18
Cisalpino AG					1.366	
Trenitalia Le Nord srl	39.700					345
<b>Imprese collegate</b>	<b>920</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>64</b>
Alpe Adria S.p.A.						49
Logistica SA	920					15
<b>Controllanti</b>	<b>-</b>	<b>4.093.499</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>42.767</b>	<b>-</b>
Ferrovie dello Stato S.p.A.		4.093.499			42.767	
<b>Altre imprese consociate</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.565</b>	<b>2.101</b>
Italcontainer S.p.A.					998	350
FS Logistica S.p.A. (b)						1.751
Cemat S.p.A.					1.842	
Fercredit S.p.A.					725	
<b>Altre parti correlate</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>72</b>	<b>1</b>
Gruppo Eni					72	1
<b>TOTALE</b>	<b>42.660</b>	<b>4.093.499</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>47.770</b>	<b>2.529</b>

## **44 Garanzie**

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 3.467.651 mila euro e si riferisce essenzialmente a:

- garanzie rilasciate a favore delle Regioni per contratto di Servizio ed ad altri Enti da parte di Istituti di Credito e Poste (175.251 mila euro);
- 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 (3.292.400 mila euro).

## **45 Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio**

### **Gennaio**

- Il 13 gennaio la Alstom ha proposto ricorso al Consiglio di Stato, avverso il rigetto del TAR del Lazio dello scorso 9 dicembre 2010 con il quale veniva confermato l'esito della gara per la fornitura dei 50 nuovi treni AV.
- In data 19 gennaio è stata ufficializzata la partnership tra la Società e Veolia Transport che darà vita ad una nuova società paritetica di diritto francese che svilupperà servizi europei dell'Alta Velocità e servizi internazionali di lunga distanza, transfrontalieri e regionali.

### **Marzo**

- In data 11 marzo gli azionisti di Trenitalia-LeNord srl hanno sottoscritto un accordo quadro per la realizzazione dell'aggregazione mediante il conferimento di rami d'azienda per il potenziamento ed il miglioramento del Servizio Ferroviario Regionale in Lombardia.

## 46 Transizione ai principi contabili internazionali (EU-IFRS)

A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 38/2005, che regola la facoltà di redigere il bilancio di esercizio in conformità ai principi contabili internazionali sulla base delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento (CE) n. 1606/2002 emanato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio Europeo nel luglio 2002, la Società ha deliberato di adottare in forma volontaria i principi contabili internazionali per la redazione del bilancio d'esercizio a partire dall'esercizio 2010 con data di transizione agli EU-IFRS al 1° gennaio 2009 (la "Data di Transizione").

La Società ha applicato in modo retrospettivo a tutti i periodi chiusi antecedentemente il 1° gennaio 2009, gli EU-IFRS, fatta eccezione per le esenzioni obbligatorie e facoltative adottate nel rispetto dell'IFRS 1, come descritto nel paragrafo seguente. In particolare i principi contabili ai quali è stato fatto riferimento sono quelli descritti nella precedente nota.

Sono di seguito illustrate le informazioni richieste dall'IFRS 1. In particolare, dette informazioni riguardano l'impatto che la conversione agli EU-IFRS ha determinato sulla situazione patrimoniale-finanziaria, sull'andamento economico e sui flussi finanziari presentati. A tale scopo sono stati predisposti:

- i prospetti analitici di riconciliazione delle situazioni patrimoniali-finanziarie al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e del conto economico e del conto economico complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009;
- i prospetti di riconciliazione fra il patrimonio netto e il risultato economico rilevati in conformità ai Principi Contabili Italiani e quelli rilevati in conformità agli EU-IFRS al 1° gennaio 2009, al 31 dicembre 2009 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009;
- i commenti ai prospetti di riconciliazione.

La situazione patrimoniale-finanziaria al 1° gennaio 2009 riflette le seguenti differenze di trattamento rispetto al bilancio al 31 dicembre 2008, predisposto in conformità ai Principi Contabili Italiani:

- sono state rilevate tutte le attività e le passività iscrivibili in base ai EU-IFRS, incluse quelle non previste in applicazione dei Principi Contabili Italiani;
- tutte le attività e le passività la cui iscrizione è richiesta dai Principi Contabili Italiani, ma non è ammessa dagli EU-IFRS, sono state eliminate;
- alcune voci di bilancio sono state riclassificate secondo quanto previsto dagli EU-IFRS.

Gli effetti di tali rettifiche sono stati riconosciuti direttamente nel patrimonio netto di apertura alla data di transizione.

## Modalità di presentazione degli schemi di bilancio

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1:

- *Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria* è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio “corrente/non corrente”;
- *Conto economico* è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- *Conto economico complessivo* comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- *Rendiconto finanziario* è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il “metodo indiretto”.

## Esenzioni obbligatorie e facoltative dall'applicazione degli EU-IFRS

Di seguito sono descritte le esenzioni obbligatorie e facoltative dall'applicazione retrospettiva degli EU-IFRS che, nel rispetto dell'IFRS 1, sono state adottate dalla Società nell'ambito del processo di transizione.

### A. Esenzioni facoltative previste dall'IFRS 1 adottate in sede di prima applicazione degli EU-IFRS

- i) Benefici per i dipendenti: sono stati contabilizzati tutti gli utili e le perdite attuariali cumulati esistenti alla Data di Transizione;
- ii) Fair value (valore equo) o rideterminazione del valore come sostituto del costo: è stato scelto di utilizzare il concetto del sostituto del costo (deemed cost) con riferimento agli immobili, impianti e macchinari e alle attività immateriali;
- iii) Partecipazioni in controllate, in entità a controllo congiunto e in società collegate: è stato scelto di utilizzare il concetto del sostituto del costo, determinato come valore contabile secondo i Principi Contabili Italiani.

### B. Esenzioni obbligatorie previste dall'IFRS 1 adottate in sede di prima applicazione degli EU-IFRS

- i) Stime: le stime effettuate alla data di transizione agli EU-IFRS devono essere conformi alle stime effettuate alla stessa data secondo i Principi Contabili Italiani (dopo le rettifiche necessarie per riflettere eventuali differenze nei principi contabili);
- ii) Contabilizzazione delle operazioni di copertura: un derivato non è considerato di copertura, se la relazione non esisteva o non era dimostrabile al 1° gennaio 2009;

- iii) Eliminazione contabile di attività e di passività finanziarie: le attività e/o passività finanziarie relative a transazioni effettuate prima del 1° gennaio 2004 che erano state eliminate nel bilancio redatto secondo i Principi Contabili Italiani, non devono essere riconosciute né ripristinate a bilancio.

### **Trattamenti prescelti nell'ambito delle opzioni contabili previste dagli EU-IFRS**

- i) Valutazione di immobili, impianti e macchinari e attività immateriali: successivamente all'iscrizione iniziale al costo, lo IAS 16 – Immobili, impianti e macchinari e lo IAS 38 – Attività immateriali prevedono che tali attività possano essere valutate al costo, ovvero determinano periodicamente il valore di mercato e adeguando a tale valore il saldo contabile alla data di riferimento della valutazione del valore di mercato. E' stato scelto di adottare il metodo del costo.
- ii) Differenze attuariali: lo IAS 19 – Benefici per i dipendenti prevede che le differenze attuariali che emergono in caso di modifica delle assunzioni applicate per il calcolo dei piani pensionistici a benefici definiti, quali ad esempio il fondo trattamento di fine rapporto e la carta di libera circolazione, possano essere contabilizzate in applicazione del metodo del "corridoio", imputate direttamente a conto economico al momento della rilevazione delle stesse, ovvero imputate direttamente a patrimonio netto. E' stato scelto quest'ultima metodologia contabile.
- iii) Rimanenze: secondo lo IAS 2 – Rimanenze, il costo delle rimanenze deve essere determinato adottando il metodo FIFO o il metodo del costo medio ponderato. E' stato scelto il metodo del costo medio ponderato.
- iv) Valutazione nel bilancio separato delle partecipazioni in società controllate, società collegate e società sottoposte a controllo congiunto: lo IAS 27 – Bilancio consolidato e separato prevede che tali partecipazioni devono essere iscritte al costo o al fair value secondo lo IAS 39. E' stato scelto di adottare il metodo del costo.

## Descrizione degli effetti significativi della transizione sia con riguardo alla classificazione delle varie voci di bilancio sia alla loro diversa valutazione e, quindi, ai conseguenti effetti sulla situazione patrimoniale finanziaria ed economica

Le differenze emergenti dall'applicazione degli EU-IFRS rispetto ai Principi Contabili Italiani, nonché le scelte effettuate dalla Società nell'ambito delle opzioni contabili previste dagli EU-IFRS sopra illustrate, comportano una rielaborazione dei dati contabili predisposti secondo la precedente normativa italiana in materia di bilanci con effetti sul patrimonio netto.

Di seguito si riporta la riconciliazione del patrimonio netto della Società al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009, nonché del risultato netto e degli altri componenti del conto economico complessivo d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, fra la situazione predisposta sulla base dei Principi Contabili Italiani e quella redatta secondo gli EU-IFRS.

Nota	1 gennaio 2009	Esercizio 2009			31 dicembre 2009
	Capitale sociale e riserve	Variazioni di Capitale Sociale	Altri componenti del conto economico complessivo	Risultato del periodo	Patrimonio netto
<i>(Valori in Migliaia di Euro)</i>					
<b>Patrimonio netto secondo i precedenti Principi Contabili Italiani</b>	<b>1.168.852</b>	<b>621.106</b>	<b>-</b>	<b>19.641</b>	<b>1.809.599</b>
Storno costi di ricerca e altre immobilizzazioni immateriali	<b>a</b> (6.780)	-	-	2.429	(4.351)
Storno degli ammortamenti cumulati sui terreni	<b>b</b> 66.344	-	-	-	66.344
Applicazione "component approach"	<b>c</b> 29.075	-	-	5.676	34.751
Impairment di immobili, impianti e macchinari	<b>d</b> (380.644)	-	-	6.645	(373.999)
Adeguamento degli strumenti derivati	<b>e</b> (77.204)	-	(69.593)	3.630	(143.167)
Valutazione attuariale dei piani per benefici ai dipendenti	<b>f</b> 163.375	-	(28.619)	(26.774)	107.982
Altre rettifiche	<b>g</b> (32.487)	-	-	(2.245)	(34.732)
<i>Effetti fiscali</i>	<b>h</b> (99.090)	-	26.673	7.419	(64.998)
<b>Totale rettifiche</b>	<b>(337.411)</b>	<b>-</b>	<b>(71.539)</b>	<b>(3.220)</b>	<b>(412.170)</b>
<b>Patrimonio netto secondo EU-IFRS</b>	<b>831.441</b>	<b>621.106</b>	<b>(71.539)</b>	<b>16.421</b>	<b>1.397.429</b>

---

**Note di commenti al prospetto di riconciliazione del patrimonio netto al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e del risultato netto e degli altri componenti del conto economico complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009****a. Storno costi di ricerca e altre immobilizzazioni immateriali**

Lo IAS 38 prevede criteri più restrittivi per l'iscrizione in bilancio di un'attività immateriale rispetto ai Principi Contabili Italiani. A seguito della verifica che i costi capitalizzati rispettassero i requisiti richiesti, dallo IAS 38 sono pertanto stati stornati i costi di ricerca e i costi di impianto e ampliamento. Tali costi avrebbero dovuto essere rilevati a conto economico quando sostenuti.

L'applicazione dello IAS 38 ha determinato lo storno, al 1° gennaio 2009, di costi di ricerca pari a Euro 6.456 mila e di costi impianto e di ampliamento pari a Euro 324 mila. L'impatto a conto economico per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 per minori ammortamenti ammonta a Euro 2.429 mila.

**b. Storno degli ammortamenti cumulati sui terreni**

Secondo i Principi Contabili Italiani negli anni precedenti al 2009 i terreni venivano ammortizzati unitamente ai relativi fabbricati, mentre, conformemente a quanto previsto dallo IAS 16, la quota parte di costo attribuita ai terreni non deve essere ammortizzata avendo vita utile illimitata.

**c. Applicazione "component approach"**

Lo IAS 16 richiede che ciascuna componente di un immobile, impianto e macchinario, il cui costo è significativo rispetto al costo totale dell'immobilizzazione, sia rilevata e ammortizzata separatamente.

Nell'ambito del processo di transizione è stata rideterminata la vita utile di ciascuna componente del parco rotabile suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile. Tale affinamento si è reso necessario principalmente a seguito della mutata esperienza relativa alla durata economica di alcuni componenti del parco rotabile. In particolare, il parco rotabile è stato suddiviso in componenti omogenei sotto il profilo della tipologia del materiale rotabile.

**d. Impairment di immobili, impianti e macchinari**

L'impairment degli immobili, impianti e macchinari al 1° gennaio 2009 è relativo alle tre CGU rappresentate dalle Divisioni Passeggeri Nazionale e Internazionale, Passeggeri Regionale e Cargo.

In accordo con il modello di controllo della Società, le divisioni trasversali (Direzione Tecnica, Acquisti Industriali, Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità Sistema e Staff) sono direttamente attribuiti ai conzi economici delle CGU Divisioni Passeggeri Nazionale e Internazionale, Passeggeri Regionale e Cargo, mentre le partite patrimoniali riferite alle Divisioni trasversali sono state invece allocate utilizzando degli appositi driver.

Il valore recuperabile delle CGU è stato determinato sulla base del valore d'uso, ottenuto attualizzando i flussi di cassa attesi determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento della stima desumibili dal piano industriale approvato dal consiglio d'amministrazione della Società. Il piano industriale riporta proiezioni relative alle vendite, agli investimenti, ai margini, nonché all'andamento delle principali variabili monetarie, quali inflazione e i tassi di interesse. Al fine di considerare gli effetti delle azioni implementative intraprese nel periodo di riferimento sulla marginalità delle singole CGU, lo stesso piano è stato prolungato per ulteriori 2 anni (2012 – 2013).

Per gli anni successivi al quinto è stato utilizzato un tasso di crescita in termini nominali del 2% per tutte le CGU. Il valore d'uso è calcolato attualizzando i flussi di cassa con dei tassi ("WACC") pari al 7,5% per le CGU Passeggeri Nazionale e Internazionale e Passeggeri Regionali, ed è pari al 8,2% per la CGU Cargo.

Le analisi di ogni singola CGU all'interno di un settore operativo fatte dalla direzione aziendale si basano sulla performance storica del business e sulle attese di crescita dei mercati nei quali opera la Società. I tassi medi di crescita utilizzati sono in linea e non superano le previsioni per i mercati nei quali opera la Società, mentre i tassi di attualizzazione, riflettono i rischi specifici dei singoli settori operativi.

Il valore recuperabile, calcolato come valore d'uso, è minore del valore contabile del capitale investito delle CGU al 1° gennaio 2009. Il capitale investito netto delle CGU Passeggeri Nazionale e Internazionale, Passeggeri Regionali e CGU Cargo ammonta rispettivamente a Euro 2.870 milioni, Euro 3.334 milioni e a Euro 672 milioni al 1° gennaio 2009, prima delle svalutazioni risultanti da perizie specifiche e dell'impairment test.

L'impatto a conto economico per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 per minori ammortamenti ammonta a Euro 6.645 mila.

#### **e. Iscrizione strumenti derivati**

L'adozione degli EU-IFRS ha comportato la rilevazione al valore di mercato (fair value) degli strumenti derivati. Alla Data di Transizione la Società aveva 23 contratti interest rate swaps (di cui 4 a breve termine) e 11 interest rate collar, per le quali la relazione di copertura esisteva e era dimostrabile. Inoltre, alla Data di Transizione gli strumenti derivati qualificano secondo lo IAS 39 per l'hedge accounting. Relativamente ai soli contratti interest rate collar si rileva che il solo intrinsic value è stato designato a copertura dei flussi di cassa.

Il fair value complessivo degli strumenti derivati al 1° gennaio 2009 è negativo e pari Euro 77.204 mila ed è stato iscritto in bilancio con contropartita patrimonio netto (riserva di cash flow hedge) al lordo dell'effetto fiscale.

Nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 la riserva di cash flow hedge si movimenta per Euro 69.583 mila al lordo dell'effetto fiscale, mentre il conto economico include il provento di Euro 3.630 mila, al lordo dell'effetto fiscale, riferibile alla componente time value degli interest rate collar.



#### **f. Valutazione attuariale dei piani per benefici ai dipendenti**

##### *Trattamento di fine rapporto e carta di libera circolazione ("CLC")*

In accordo ai Principi Contabili Italiani, la Società determinava la passività rappresentativa del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato in applicazione delle disposizioni di legge, mentre la CLC non era valorizzata. Le regole contenute nello IAS 19 – Benefici per dipendenti, prevedono diversamente che per ciascun dipendente venga calcolato il valore attuale della passività con il metodo della proiezione unitaria del credito (Projected Unit Credit Method). L'ammontare del TFR e della passività relativa alla CLC viene calcolato sulla base di assunzioni e metodologie di valutazione attuariali. Le variabili demografiche, economiche e finanziarie assunte per il calcolo sono annualmente validate da un attuario. Ad ogni scadenza di bilancio, gli utili e le perdite attuariali, definiti quale differenza tra il valore di bilancio della passività ed il valore attuale degli impegni della società a fine periodo, dovuto al modificarsi dei parametri attuariali descritti, sono iscritti con diretta imputazione a patrimonio netto.

La rettifica relativa al TFR ha un effetto positivo sul patrimonio netto pari ad Euro 175.475 mila ed Euro 121.484 mila rispettivamente al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 ed un effetto sul patrimonio netto pari a una perdita di Euro 27.399 mila al lordo del relativo effetto fiscale. Il risultato prima delle imposte 2009 diminuisce pari a Euro 55.913 mila per oneri finanziari e aumenta per lo storno del costo del personale relativo alla rivalutazione del TFR effettuata secondo i Principi Contabili Italiani pari a Euro 29.320 mila.

La rettifica relativa alla CLC ha un effetto negativo sul patrimonio netto pari ad Euro 12.100 mila ed Euro 13.503 mila rispettivamente al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 ed un effetto sul patrimonio netto pari a una perdita di Euro 1.220 mila. Il risultato prima delle imposte 2009 diminuisce pari a Euro 556 per oneri finanziari e aumenta per lo storno del costo del personale pari a Euro 548 mila, parzialmente compensato dall'onere maturato nell'anno sulla CLC (service cost) pari a Euro 174 mila.

#### **g. Altre Rettifiche**

Si rilevano ulteriori rettifiche il cui effetto sul patrimonio netto alla Data di Transizione è negativo e pari ad Euro 32.487 mila, con ulteriore effetto negativo sul risultato dell'esercizio 2009 per Euro 2.245 mila.

Di seguito si commentano le più significative delle suddette rettifiche:

##### ***Attualizzazione fondo rischi ed oneri***

Lo IAS 37 prevede che laddove l'attualizzazione rappresenti un aspetto rilevante, l'importo di un accantonamento debba essere rappresentato dal valore attuale dei costi che si suppone saranno sostenuti per estinguere l'obbligazione.

Il fondo relativo agli oneri officine è stato conferito alla Società in seguito all'operazione di scissione FRE e rappresenta l'adeguamento del valore contabile di alcune officine trasferite

per tener conto delle possibili minusvalenze che si potrebbero realizzare in caso di alienazione. Il fondo, inoltre, comprende un accantonamento relativo a ulteriori oneri per attività da svolgere sulle officine pari a circa Euro 20 milioni.

Alla Data di Transizione, la Società ha riclassificato la parte di fondo relativa a minusvalenze latenti (pari a circa Euro 169 milioni) a deduzione delle attività a cui tali misurazioni si riferiscono ed ha attualizzato la parte di fondo relativa agli ulteriori oneri per attività da svolgere sulle officine. L'impatto positivo a patrimonio netto al 1° gennaio 2009 dell'attualizzazione del fondo ammonta a circa Euro 3.128 mila, mentre l'impatto a conto economico 2009 per maggior oneri finanziari ammonta a Euro 898 mila.

### ***Contabilizzazione dei programmi di fidelizzazione della clientela***

Ai fini EU-IFRS il Programma Cartaviaggio rientra nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 13, che disciplina il trattamento contabile da adottare per i programmi di fidelizzazione della clientela. L'IFRIC 13, in particolare, prevede il differimento dei ricavi per la porzione inerente al fair value dei punti oggetto della campagna promozionale.

L'impatto sul patrimonio netto derivante dall'applicazione dell'IFRIC 13 al 1° gennaio 2009 è negativo per circa Euro 13.118 mila.

Si rileva un effetto positivo sul conto economico 2009, pari a Euro 670 mila dovuto alla differenza tra il differimento ed il rilascio dei ricavi per effetto dei premi per cartaviaggio.

### **h. Effetto fiscale**

La rettifica è relativa all'effetto delle imposte differite calcolate sulle rettifiche EU-IFRS precedentemente descritte.

La società ha rilevato imposte differite passive per un importo pari a Euro 120.321 mila e imposte anticipate per un importo pari ad Euro 21.231 mila. L'effetto netto sul patrimonio al 31 dicembre 2008 è pertanto pari a Euro 99.090 mila.

L'impatto economico sull'esercizio 2009 è pari a Euro 7.419 mila, mentre l'effetto fiscale rilevato direttamente a patrimonio netto è pari a Euro 26.673 mila.

L'effetto complessivo sul patrimonio netto al 31 dicembre 2009 è pari a Euro 64.998 mila.

## Prospetti di riconciliazione della situazione patrimoniale-finanziaria al 1 gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009

Nelle seguenti tabelle sono evidenziati gli effetti, sia in termini di riclassifiche sia di rettifiche, della transizione agli EU-IFRS sulla situazione patrimoniale-finanziaria alla Data di Transizione e al 31 dicembre 2009.

### Riconciliazione della situazione patrimoniale-finanziaria al 1° gennaio 2009

(Migliaia di Euro)	Note	Principi Contabili Italiani	Rettifiche EU-IFRS	EU-IFRS
<b>Attività</b>				
Immobili, impianti e macchinari	<i>b,c,d</i>	8.409.212	(285.225)	8.123.987
Attività immateriali	<i>a</i>	151.271	(6.780)	144.491
Attività per imposte anticipate	<i>b</i>	-	21.231	21.231
Partecipazioni		111.883	-	111.883
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		558	-	558
Altre attività non correnti		4.226	-	4.226
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>8.677.151</b>	<b>(270.774)</b>	<b>8.406.377</b>
Rimanenze		660.013	-	660.013
Crediti commerciali correnti		1.226.075	-	1.226.075
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)		3.291	-	3.291
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		55.900	-	55.900
Crediti tributari		715	-	715
Altre attività correnti		363.136	-	363.136
<b>Totale attività correnti</b>		<b>2.309.130</b>	<b>-</b>	<b>2.309.130</b>
<b>Totale attività</b>		<b>10.986.281</b>	<b>(270.774)</b>	<b>10.715.507</b>
<b>Patrimonio netto</b>				
Capitale sociale		1.033.358	-	1.033.358
Riserve		177.084	(55.973)	121.111
Utili (perdite) portati a nuovo		-	(281.438)	(281.438)
Utile (Perdite) d'esercizio		(41.590)	-	(41.590)
<b>Totale Patrimonio Netto</b>		<b>1.168.852</b>	<b>(337.411)</b>	<b>831.441</b>
<b>Passività</b>				
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.617.400	-	5.617.400
TFR e altri benefici ai dipendenti	<i>f</i>	1.563.500	(163.375)	1.400.125
Fondi rischi e oneri	<i>g</i>	388.813	(3.128)	385.685
Passività per imposte differite	<i>b</i>	12.894	120.321	133.215
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	<i>e</i>	-	76.282	76.282
Altre passività non correnti		2	-	2
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>7.582.609</b>	<b>30.100</b>	<b>7.612.709</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine		30.472	-	30.472
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri		136	-	136
Debiti commerciali correnti	<i>g</i>	1.299.144	35.615	1.334.759
Debiti per imposte sul reddito		3.082	-	3.082
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	<i>e</i>	262.112	922	263.034
Altre passività correnti		639.874	-	639.874
<b>Totale passività correnti</b>		<b>2.234.821</b>	<b>36.537</b>	<b>2.271.357</b>
<b>Totale passività</b>		<b>9.817.429</b>	<b>66.637</b>	<b>9.884.066</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>		<b>10.986.281</b>	<b>(270.774)</b>	<b>10.715.507</b>

## Riconciliazione della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2009

(Migliaia di Euro)	Note	Principi Contabili Italiani	Rettifiche EU-IFRS	EU-IFRS
<b>Attività</b>				
Immobili, impianti e macchinari	<i>b,c,d</i>	9.283.481	(272.904)	9.010.577
Attività immateriali	<i>a</i>	131.761	(4.351)	127.410
Attività per imposte anticipate	<i>b</i>	-	40.369	40.369
Partecipazioni		85.601	-	85.601
Altre attività non correnti		5.655	-	5.655
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>9.506.498</b>	<b>(236.886)</b>	<b>9.269.612</b>
Rimanenze		701.759	-	701.759
Crediti commerciali correnti		2.057.742	-	2.057.742
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)		5.041	-	5.041
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		37.784	-	37.784
Crediti tributari		1.658	-	1.658
Altre attività correnti		245.493	-	245.493
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		282	-	282
<b>Totale attività correnti</b>		<b>3.049.759</b>	<b>-</b>	<b>3.049.759</b>
<b>Totale attività</b>		<b>12.556.257</b>	<b>(236.886)</b>	<b>12.319.370</b>
<b>Patrimonio netto</b>				
Capitale sociale		1.654.464	-	1.654.464
Riserve		177.084	(127.512)	49.572
Utili (perdite) portati a nuovo		(41.590)	(281.438)	(323.028)
Utile (Perdite) d'esercizio		19.642	(3.220)	16.422
<b>Totale Patrimonio Netto</b>		<b>1.809.600</b>	<b>(412.170)</b>	<b>1.397.430</b>
<b>Passività</b>				
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.617.400	-	5.617.400
TFR e altri benefici ai dipendenti	<i>f</i>	1.348.579	(107.982)	1.240.597
Fondi rischi e oneri	<i>g</i>	458.071	(2.230)	455.841
Passività per imposte differite	<i>b</i>	52.394	105.367	157.761
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	<i>e</i>	-	131.745	131.745
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>7.476.444</b>	<b>126.900</b>	<b>7.603.344</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine		6.604	-	6.604
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri		133	-	133
Debiti commerciali correnti	<i>g</i>	1.850.248	36.962	1.887.210
Debiti per imposte sul reddito		963	-	963
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	<i>e</i>	742.990	11.422	754.412
Altre passività correnti		669.275	-	669.275
<b>Totale passività correnti</b>		<b>3.270.213</b>	<b>48.384</b>	<b>3.318.597</b>
<b>Totale passività</b>		<b>10.746.657</b>	<b>175.284</b>	<b>10.921.941</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>		<b>12.556.257</b>	<b>(236.886)</b>	<b>12.319.370</b>

## Prospetto di riconciliazione del conto economico per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009

Nella seguente tabella sono evidenziati gli effetti, sia in termini di riclassifiche che di rettifiche della transizione sul conto economico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009.

(Migliaia di Euro)	Note	Principi Contabili Italiani	Rettifiche EU-IFRS	EU-IFRS
<b>Ricavi e proventi</b>				
Ricavi delle vendite e prestazioni	<i>g</i>	5.475.893	(1.347)	5.474.546
Altri proventi		284.905	-	284.905
<b>Totale ricavi</b>		<b>5.760.798</b>	<b>(1.347)</b>	<b>5.759.451</b>
<b>Costi operativi</b>				
Costo del personale	<i>f</i>	2.468.743	(29.694)	2.439.049
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		407.042	-	407.042
Costi per servizi		1.994.991	-	1.994.991
Costi per godimento beni di terzi		141.831	-	141.831
Altri costi operativi		33.993	-	33.993
Costi per lavori interni capitalizzati		(368.458)	(24.626)	(393.084)
<b>Totale costi</b>		<b>4.678.142</b>	<b>(54.320)</b>	<b>4.623.822</b>
<b>Ammortamenti</b>	<i>c,d</i>	780.162	(28.025)	752.137
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>		5.333	37.900	43.233
<b>Accantonamenti per rischi e oneri</b>		24.900	-	24.900
<b>Risultato operativo</b>		<b>272.262</b>	<b>43.098</b>	<b>315.360</b>
<b>Proventi e oneri finanziari</b>				
Proventi finanziari	<i>e</i>	14.137	3.630	17.767
Oneri finanziari	<i>f,g</i>	192.188	57.367	249.555
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>94.211</b>	<b>(10.639)</b>	<b>83.572</b>
Imposte sul reddito	<i>h</i>	74.569	(7.419)	67.150
<b>Risultato del periodo delle attività continuative</b>		<b>19.642</b>	<b>(3.220)</b>	<b>16.422</b>
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>19.641</b>	<b>(3.220)</b>	<b>16.421</b>

**Prospetto di riconciliazione del conto economico complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009**

Nella seguente tabella sono evidenziati gli effetti della transizione sul conto economico complessivo relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009.

(Migliaia di Euro)	Note	2009
<b>Risultato netto dell'esercizio</b>		16.421
<b>Altre componenti di conto economico complessivo:</b>		
- Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	f	(28.619)
- Variazione Fair Value strumenti finanziari di copertura	e	(69.593)
- Effetto fiscale	h	26.673
<b>Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>		<b>(71.539)</b>
<b>Totale conto economico complessivo dell'esercizio</b>		<b>(55.118)</b>

**Prospetto di riconciliazione del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009**

Nella seguente tabella sono evidenziati gli effetti della transizione sul rendiconto finanziario relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009.

(Migliaia di Euro)	Principi Contabili Italiani	Rettifiche EU-IFRS	EU-IFRS
<b>Disponibilità monetarie nette iniziali</b>	<b>(197.496)</b>	<b>-</b>	<b>(197.496)</b>
<i>Flusso monetario generato da attività di esercizio</i>			
Utile (perdita) del periodo	19.641	(3.220)	16.421
Ammortamenti	780.162	(28.025)	752.137
Svalutazione di immobilizzazioni	5.105	37.900	43.005
Variazione netta fondo T.F.R. e Altri fondi del personale	(214.922)	26.774	(188.148)
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(3.612)		(3.612)
Ricavi non monetari	(902)		(902)
Variazione Rimanenze	(41.746)		(41.746)
Variazione crediti commerciali diversi	(709.143)		(709.143)
Variazione fondi rischi ed oneri	70.158	898	71.056
Variazione debiti commerciali diversi	495.418	(9.702)	485.716
<b>Totale</b>	<b>400.159</b>	<b>24.625</b>	<b>424.784</b>
<i>Flusso monetario generato da attività di investimento</i>			
Investimenti in:			
- immobilizzazioni immateriali	(39.498)		(39.498)
- immobilizzazioni materiali	(967.624)	(24.626)	(992.250)
- partecipazioni	(3.163)		(3.163)
Prezzo di realizzo da alienazioni	34.356		34.356
Variazione attività finanziarie	(1.192)		(1.192)
Variazione altre attività immobilizzate	-		-
<b>Totale</b>	<b>(977.121)</b>	<b>(24.626)</b>	<b>(1.001.747)</b>
<i>Flusso monetario generato da attività di finanziamento</i>			
Finanziamenti ricevuti/rimborsati	53.378		53.378
Contributi in conto capitale	35.872		35.872
Altre variazioni di patrimonio netto	-		-
<b>Totale</b>	<b>89.250</b>	<b>-</b>	<b>89.250</b>
<b>Flusso monetario complessivo del periodo</b>	<b>(487.713)</b>	<b>-</b>	<b>(487.713)</b>
<b>Disponibilità monetarie nette finali</b>	<b>(685.209)</b>	<b>-</b>	<b>(685.209)</b>
<b>C/C Intersocietario</b>	<b>(722.992)</b>	<b>-</b>	<b>(722.992)</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>37.783</b>	<b>-</b>	<b>37.783</b>

**Stato Patrimoniale del settore dedicato al trasporto merci ex art. 5 Dlgs. n. 188/2003**

<b>(Euro)</b>	<b>31.12.2010</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>01.01.2009</b>
<b>Attività</b>			
Immobili, impianti e macchinari	713.887.775	702.157.868	691.013.736
Attività immateriali	18.348.747	22.752.330	23.350.981
Partecipazioni	101.348.599	20.377.165	49.167.709
Altre attività non correnti	71.969	72.469	135.628
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>833.657.090</b>	<b>745.359.832</b>	<b>763.668.054</b>
Rimanenze	54.169.709	51.345.247	49.160.755
Crediti commerciali correnti	337.709.334	353.856.751	315.324.594
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	2.075.378	2.040.000	2.040.536
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.134.571.181	993.679.559	(99.432.650)
Crediti tributari	874.514	457.895	33.263
Altre attività correnti	50.229.433	46.106.779	119.022.991
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-	281.582	-
<b>Totale attività correnti</b>	<b>1.579.629.549</b>	<b>1.447.767.813</b>	<b>386.149.489</b>
<b>Totale attività</b>	<b>2.413.286.639</b>	<b>2.193.127.645</b>	<b>1.149.817.543</b>
<b>Patrimonio netto</b>			
Sbilancio Attività/Passività	(1.793.424.258)	(1.605.877.992)	(1.449.808.445)
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>(1.793.424.258)</b>	<b>(1.605.877.992)</b>	<b>(1.449.808.445)</b>
<b>Passività</b>			
TFR e altri benefici ai dipendenti	252.963.974	255.123.032	296.210.799
Fondi rischi e oneri	79.704.072	120.898.342	111.546.283
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>332.668.046</b>	<b>376.021.374</b>	<b>407.757.082</b>
Debiti commerciali correnti	303.835.918	291.894.901	347.166.442
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	3.141.498.567	2.814.298.816	1.496.121.637
Altre passività correnti	428.708.366	316.790.546	348.580.827
<b>Totale passività correnti</b>	<b>3.874.042.851</b>	<b>3.422.984.263</b>	<b>2.191.868.906</b>
<b>Totale passività</b>	<b>4.206.710.897</b>	<b>3.799.005.637</b>	<b>2.599.625.988</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>	<b>2.413.286.639</b>	<b>2.193.127.645</b>	<b>1.149.817.543</b>



Allegato 2

**Stato Patrimoniale riclassificato del settore dedicato al trasporto merci**

	(importi in migliaia di euro)		
	31.12.2010	31.12.2009	Differenze
<b>ATTIVITA' NETTE</b>			
Capitale circolante netto gestionale	87.170	113.382	(26.212)
Altre attività nette	(376.659)	(270.228)	(106.431)
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>(289.489)</b>	<b>(156.846)</b>	<b>(132.643)</b>
Immobilizzazioni tecniche	833.585	745.287	88.298
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>833.585</b>	<b>745.287</b>	<b>88.298</b>
Altri fondi	(332.668)	(376.021)	43.353
<b>Totale fondi</b>	<b>(332.668)</b>	<b>(376.021)</b>	<b>43.353</b>
Attività nette possedute per la vendita	-	282	-
<b>TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>211.428</b>	<b>212.702</b>	<b>(1.274)</b>

**Conto Economico riclassificato a full cost del settore dedicato al trasporto merci  
redatto secondo i principi contabili EU-IFRS**

	(importi in migliaia di euro)		
	2010	2009	Differenza %
Ricavi delle Vendite e Prestazioni	654.795	707.639	(7,47)
Ricavi da Servizi di Trasporto	614.718	652.040	(5,72)
Ricavi da Mercato	507.744	553.728	(8,30)
Ricavi da Contratto di Servizio	106.974	98.311	8,81
<i>Contratto di Servizio Pubblico e Altri Contributi</i>	<i>106.974</i>	<i>98.311</i>	<i>8,81</i>
Ricavi da Servizi alle IF e Servizi Accessori Circolaz.	40.077	55.599	(27,92)
Altri Proventi	34.326	37.093	(7,46)
<b>Ricavi e proventi</b>	<b>689.121</b>	<b>744.732</b>	<b>(7,47)</b>
Costo del Personale	(398.116)	(453.996)	12,31
Materiali	(24.259)	(25.473)	4,77
Servizi	(328.917)	(384.744)	14,51
<i>di cui Pedaggio</i>	<i>(76.968)</i>	<i>(89.739)</i>	<i>14,23</i>
Costi per godimento beni di terzi	(44.929)	(41.767)	(7,57)
Altri costi operativi	(12.532)	(26.998)	53,58
<i>di cui Altri costi per accrediti/ addebiti interni</i>	<i>(3.533)</i>	<i>(6.759)</i>	<i>47,74</i>
Capitalizzazioni	18.681	28.601	(34,68)
<b>Costi Operativi</b>	<b>(790.072)</b>	<b>(904.377)</b>	<b>12,64</b>
<b>Risultato Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>(100.951)</b>	<b>(159.645)</b>	<b>36,77</b>
Ammortamenti	(72.791)	(67.127)	(8,44)
<i>di cui Altri ammortamenti per accrediti/ addebiti interni</i>	<i>(5.397)</i>	<i>(6.848)</i>	<i>21,19</i>
Svalutazione e Perdite(Riprese) di Valore	(18.112)	(10.158)	(78,30)
Accantonamenti per Rischi e Oneri	(5.495)	(6.492)	15,36
<i>di cui Altre partite per accrediti/ addebiti interni</i>	<i>(1.315)</i>	<i>(1.372)</i>	<i>4,17</i>
<b>EBIT - Risultato Operativo</b>	<b>(197.348)</b>	<b>(243.422)</b>	<b>18,93</b>
Proventi e Oneri Finanziari	(30.638)	(39.304)	22,05
<i>di cui Altri oneri/proventi finanziari per accrediti/ addebiti interni</i>	<i>(23.105)</i>	<i>(34.806)</i>	<i>33,62</i>
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(227.986)</b>	<b>(282.726)</b>	<b>19,36</b>
Imposte sul reddito	(6.993)	(6.105)	(14,55)
<i>di cui Altre imposte per accrediti/ addebiti interni</i>	<i>(6.993)</i>	<i>(6.105)</i>	<i>(14,55)</i>
<b>Risultato del periodo delle attività continuative</b>	<b>(234.979)</b>	<b>(288.831)</b>	<b>18,64</b>
Ris. Netto di periodo attività destinate alla vendita			
<b>Risultato netto del periodo</b>	<b>(234.979)</b>	<b>(288.831)</b>	<b>18,64</b>



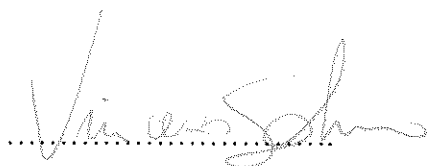
Inoltre, si informa che le procedure “Ciclo Passivo - Ariba” e “Gestione Altri Investimenti” – pur essendo previste nel piano di attestazione 2010 – si è ritenuto opportuno rinviarle al fine di completare le attività per l’avvio di nuovi meccanismi e funzionalità operative.

3. Si attesta che il bilancio d’esercizio:

- a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali 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.

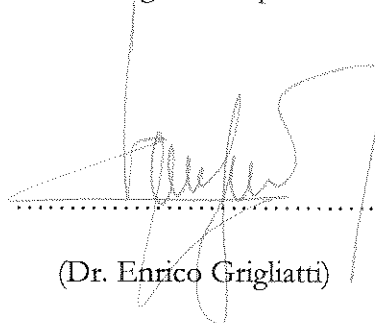
Roma, 28 aprile 2011

Amministratore Delegato



(Ing. Vincenzo Soprano)

Il Dirigente Preposto



(Dr. Enrico Grigliatti)

*Il Collegio Sindacale*

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO DI ESERCIZIO 2010**

Signori Azionisti,

la presente relazione, la prima predisposta dal Collegio Sindacale nominato dall'Assemblea dei Soci il 5 agosto 2010, attiene alle attività dallo stesso esercitate nell'ambito del controllo di sua pertinenza. Nel corso dell'esercizio chiuso al 31.12.2010, 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 31.12.2010 è stato redatto dal Consiglio di Amministrazione, unitamente alla Relazione sulla Gestione, mentre il relativo controllo contabile, ex. art. 2409-bis c.c., è stato svolto dalla Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A.

Trenitalia S.p.A, controllata dalla Ferrovie dello Stato S.p.A. ai sensi dell'art. 2497 e seguenti 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 tutte le 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 altresì costanti aggiornamenti sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione,

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.  
Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. Euro 1.654.464.000,00 i.v.  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 - R.E.A. 883047



- 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 231/01 con particolare riferimento all'aggiornamento del "Modello di organizzazione, gestione e controllo" predisposto dalla Società, essendo, tuttavia, ancora in attesa di ricevere copia dei verbali delle riunioni svolte dall'Organismo stesso nel 2010;
- 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.;
- 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;

M

Z

83

- 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., adeguate 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 2010.**

È bene premettere come questo sia il primo bilancio d'esercizio predisposto in conformità agli IAS-IFRS, come ampiamente argomentato nella Relazione sulla Gestione.

L'esercizio 2010 mostra un utile di 73,06 milioni di euro, con un incremento di oltre 56,5 milioni di euro rispetto a quello realizzato nel 2009. Detto risultato rappresenta il frutto dei positivi e timidi segnali di ripresa fatti registrare dall'economia mondiale nel corso 2010, anche se con ritmi diversi da paese a paese e con una prospettiva di crescita di medio e lungo termine lenta e quanto mai incerta.

Come già in passato, per il migliore raffronto dei dati complessivi dell'esercizio (2010) con quelli conseguiti in precedenza (2009), il Collegio evidenzia come gli stessi non possano prescindere dai valori del ramo d'azienda oggetto di apposito contratto di affitto d'azienda a TLN S.r.l.

Ciò posto, si sottolinea che il MOL è passato dai 1.138,00 milioni di euro registrati nel 2009 agli attuali 1.285,60 milioni di euro, così come ugualmente il Risultato Operativo mostra un valore di euro 355,10, rispetto ai 316,60 milioni di euro conseguiti nel 2009.

I Ricavi Operativi, pari a 5.874,20 milioni di euro, mostrano un miglioramento rispetto al 2009 conseguente agli incrementi dei "Ricavi da Traffico" e dei "Ricavi da Contratto di Servizio".

Un miglioramento complessivo, pari a 53,7 milioni di euro, si registra, inoltre, nei Costi Operativi, attesa la riduzione dei costi del personale e del settore cargo.

Anche la gestione finanziaria registra un incremento di 39,4 milioni di euro, dovuto principalmente al favorevole andamento dei tassi di interesse (Euribor), a cui sono indicizzati gli oneri di indebitamento.

leg  
L

R

Il capitale investito netto passa, invece, dai 7.838 milioni di euro del 2009 ai 7.994 milioni di euro del 2010.

### **EVENTI SIGNIFICATIVI DELL'ANNO 2010**

Circa gli eventi che hanno maggiormente caratterizzato la gestione e i risultati dell'esercizio 2010, 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.

Il Collegio Sindacale, infine, rileva che la Società di revisione, per quanto riferito, non ha evidenziato eccezioni, né richiami di informativa sul progetto di Bilancio, come approvato dal Consiglio di Amministrazione il 6 aprile 2011 e che non sono state presentate denunce, ex art. 2408 c.c., né esposti.

Il bilancio dell'esercizio al 31.12.2010 evidenzia in sintesi: un utile di Euro 73.061.513,00 a fronte di ricavi e proventi pari a Euro 5.723.744.816,00 ed un patrimonio netto di Euro 1.463.224.224,00.

I chiarimenti su tali dati risultano ampiamente illustrati nella Relazione degli Amministratori; da parte nostra Vi confermiamo di essere d'accordo circa i criteri generali adottati nella valutazione delle singole poste di bilancio nonché sulla proposta degli amministratori relativa alla destinazione dell'utile di esercizio.

Roma, 8 aprile 2011

### **IL COLLEGIO SINDACALE**

Dott. Paolo Valletta

(Presidente)

Dott. Enrico Rossi

(Sindaco effettivo)

Prof. Roberto Serrentino

(Sindaco effettivo)



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

**TRENITALIA SPA**

**BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2010**



**RELAZIONE DELLA SOCIETA' 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 2010. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori di Trenitalia SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile. Il suddetto bilancio d'esercizio è stato preparato per la prima volta secondo gli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.
- 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 risulti, 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.

Il bilancio d'esercizio presenta ai fini comparativi i dati corrispondenti dell'esercizio precedente predisposti in conformità ai medesimi principi contabili. Inoltre, la nota esplicativa n° 46 illustra gli effetti della transizione agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea. L'informativa presentata nella suddetta nota esplicativa è stata da noi esaminata ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio di Trenitalia SpA al 31 dicembre 2010 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.

**PricewaterhouseCoopers SpA**

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n. 43 dell'Albo Consob - Altri Uffici: **Bari** 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - **Bologna** Zola Predosa 40069 Via Tevere 18 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhler 23 Tel. 0303697501 - **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. 0521242848 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10129 Corso Montevicchio 37 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** 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel. 0458002561



- 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori di Trenitalia SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione 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 2010.

Roma, 26 aprile 2011

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Luciano Festa".

Luciano Festa  
(Revisore legale)

