

## ► I FERSERVIZI SPA (ALTRI SERVIZI)

Valori in milioni di euro	2012	2011	DELTA	%
<b>Principali indicatori</b>				
Ricavi operativi	197,34	202,63	(5,3)	(2,6)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	32,87	28,08	4,8	17,1%
Risultato operativo (EBIT)	21,66	17,84	3,8	21,4%
Risultato d'esercizio	13,64	5,29	8,4	157,8%
Investimenti	1,70	2,50	(0,8)	(32,0)%
Posizione finanziaria netta	(61,53)	(115,15)	53,6	(46,6)%
Mezzi propri	23,97	56,31	(32,3)	(57,4)%
Consistenza finale di personale	1.687	1.797	(110)	(6,1)%
<b>Principali indici</b>				
ROE	40,9%	10,0%		
ROI	(44,9)%	(29,6)%		
ROS (EBIT MARGIN)	11,0%	8,8%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	16,7%	13,9%		
DEBT/EQUITY	(2,57)	(2,04)		

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

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

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

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

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



# EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

## 1. DEL GRUPPO

In assoluta e piena continuità con quanto avvenuto negli ultimi anni, anche l'esercizio 2012 conferma il percorso di pieno allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa del Gruppo FS Italiane ed il raggiungimento anticipato, in termini temporali, di alcuni obiettivi di *performance* economica previsti nel Piano stesso. Il 2012 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane presenta infatti risultati economici in crescita, con un significativo miglioramento del risultato netto, pari a 381 milioni di euro, con un incremento del 34% circa rispetto all'utile netto consuntivato a fine 2011 (285 milioni di euro).

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

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

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

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

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

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

È opportuno infine evidenziare che il mantenimento del piano di investimenti deliberato negli anni precedenti comporta per Trenitalia SpA rilevanti impegni finanziari. Le operazioni di ricapitalizzazione deliberate dal Consiglio di Amministrazione della società nel settembre 2009, in parte già realizzate, dovranno permettere un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggior accettabilità.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tale modello organizzativo consente:

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

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

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

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

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

I primi mesi dell'anno 2013 hanno inoltre registrato un intenso e costante confronto con lo Stato per la messa a punto del nuovo Contratto di Programma per la gestione degli investimenti, giunto alla sua naturale scadenza già nell'anno 2011 ancorché prorogato fino al 30 giugno 2013. A conclusione delle interlocuzioni, è stato recentemente siglato da



RFI SpA e dal MIT il testo del nuovo Atto relativo al quinquennio 2012-2016 cui dovrà far seguito il consueto iter autorizzativo e procedurale da concludersi necessariamente entro il 30 giugno prossimo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

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

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

# PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

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

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

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

Roma, 21 maggio 2013

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

L'Amministratore Delegato







## BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

**BILANCIO CONSOLIDATO  
AL 31 DICEMBRE 2012**



PAGINA BIANCA

# PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

## ► I PROSPETTO DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

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

## 

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



**> | PROSPETTO DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO**

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



## ► I PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

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