

RELAZIONE FINANZIARIA 2019

Ripartire dalle persone per crescere



RELAZIONE FINANZIARIA 2019

Ripartire dalle persone per crescere

ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Consiglio di Amministrazione	Nominati dal 30 luglio 2018 ¹
Presidente	Gianluigi Vittorio Castelli
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Gianfranco Battisti
Consiglieri	Andrea Mentasti
	Francesca Moraci
	Flavio Nogara
	Cristina Pronello
	Vanda Ternau

Collegio Sindacale	Nominati dal 4 luglio 2016	Nominati dal 3 luglio 2019 ²
Presidente	Carmine di Nuzzo	Alessandra Dal Verme
Sindaci effettivi	Susanna Masi	Susanna Masi
	Roberto Ascoli	Gianpaolo Davide Rossetti
Sindaci supplenti	Paolo Castaldi	Letteria Dinaro
	Cinzia Simeone	Salvatore Lentini

Magistrato della Corte dei Conti Delegato al Controllo su Ferrovie dello Stato Italiane SpA³

Angelo Canale

Dirigente Preposto alla Redazione dei Documenti Contabili Societari

Roberto Mannozi

Società di Revisione Legale

KPMG SpA (per il periodo 2014-2022)

¹ Gianfranco Battisti è stato nominato AD il giorno 31 luglio 2018.

² Per delibera assembleare assunta in pari data.

³ A decorrere dal 1° gennaio 2020, così come deliberato nell'adunanza del 17-18 dicembre 2019, sono assegnate al Presidente di sezione Giovanni Coppola le funzioni di Delegato titolare al controllo della gestione finanziaria della Società a norma dell'art. 12 della Legge n. 259/1958. Il Presidente Giovanni Coppola sostituisce, pertanto, il Presidente Angelo Canale.

INDICE

01

LETTERA DEL PRESIDENTE 06

02

GRUPPO IN SINTESI 12

03

RELAZIONE SULLA GESTIONE 24

<i>Relazione sulla Gestione e Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 ...</i>	26
<i>Modello di business</i>	32
<i>Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari</i>	34
<i>Performance economiche e finanziarie del Gruppo</i>	57
<i>Performance economiche e finanziarie dei settori</i>	66
<i>Le performance economiche e finanziarie di Ferrovie dello Stato Italiane SpA</i>	78
<i>Investimenti</i>	81
<i>Attività di ricerca, sviluppo e innovazione</i>	89
<i>Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie</i>	91
<i>Dialogo con gli stakeholders</i>	114
<i>Impegno per uno sviluppo sostenibile</i>	115
<i>Principali eventi dell'esercizio</i>	146
<i>Fattori di rischio</i>	151
<i>Sicurezza nel viaggio</i>	161
<i>Altre informazioni</i>	162
<i>Azioni proprie della Capogruppo</i>	168
<i>Rapporti con parti correlate</i>	168
<i>Evoluzione prevedibile della gestione</i>	168
<i>Allegato</i>	170

04

BILANCIO CONSOLIDATO GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE AL 31 DICEMBRE 2019 174

<i>Prospetti contabili consolidati</i>	176
<i>Note esplicative al bilancio consolidato</i>	184
<i>Allegati</i>	308

05

BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA AL 31 DICEMBRE 2019 344

<i>Prospetti contabili</i>	346
<i>Note esplicative al bilancio d'esercizio</i>	354
<i>Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA</i>	443
<i>Allegati</i>	444

01

RELAZIONE FINANZIARIA 2019

Lettera del Presidente

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,

l'emergenza sanitaria che stiamo vivendo ha generato dirimpenti elementi di discontinuità e fa assumere un significato particolare alla consueta sottomissione all'Assemblea del progetto di Relazione finanziaria annuale.

In un contesto macroeconomico e sociale che presenta inediti elementi di criticità e di incertezza, nel breve come nel medio-lungo termine, tanto a livello nazionale quanto europeo e globale, siamo consapevoli di rappresentare un punto di riferimento fondamentale per il Paese e per moltissime persone, tra le quali i nostri 83.764 dipendenti (migliaia dei quali sono impegnati quotidianamente sul territorio per garantire la continuità di servizi essenziali), le decine di migliaia di lavoratori delle imprese del nostro indotto, nonché i milioni di italiani che devono restare a casa in nome del bene comune e che necessitano di un sistema di trasporto ferroviario e stradale che continui ad assicurare la continuità dei servizi di logistica e di trasporto delle merci e, per chi svolge occupazioni vitali per la collettività, la possibilità di spostarsi agevolmente e in condizioni di sicurezza.

In questo contesto, i risultati molto positivi e la solida situazione patrimoniale che presentiamo nella relazione finanziaria annuale 2019, oltre a renderci orgogliosi per il lavoro fatto, rappresentano un prezioso messaggio di conferma della vitalità e della solidità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane di fronte a uno scenario senza precedenti, la cui evoluzione e le cui conseguenze – come descritto negli appositi paragrafi della Relazione sulla Gestione e delle Note al bilancio, ai quali si fa rinvio – sono ad oggi difficilmente prevedibili.

Nei paragrafi seguenti, alcune brevi considerazioni su quattro temi chiave:

- risultati economici, investimenti e situazione finanziaria;
- operatività nei principali settori;
- *governance*;
- sostenibilità.

Risultati economici, investimenti e situazione finanziaria

Nel 2019 il Gruppo FS Italiane ha conseguito ricavi per 12,4 miliardi di euro (+3% rispetto al 2018) e livelli molto positivi di EBITDA (2,6 miliardi di euro, +5,4%) e di EBIT (0,8 miliardi di euro, +16,1%). Il risultato netto, pari a 584 milioni di euro, si incrementa del 4,5% rispetto al 2018.

Nell'ambito di un incremento del numero di dipendenti proporzionato rispetto alla crescita dei volumi di attività (+820 persone, +1%), abbiamo realizzato uno straordinario *turnover* (pari al 19,5%), con 9.068 assunzioni (+19% rispetto al 2018) che hanno contribuito a un significativo ringiovanimento del personale (under 30 saliti quasi al 20% della popolazione aziendale, erano il 13% nel 2018 e il 9% nel 2017) e a una più equilibrata ripartizione geografica.

In linea con gli obiettivi di crescita prefissati nel piano Piano Industriale 2019-2023 presentato nella prima parte dell'anno, con il fondamentale supporto del Governo e dei nostri Interlocutori istituzionali, abbiamo realizzato investimenti tecnici per 8,1 miliardi di euro (+8% rispetto al 2018), confermandoci come primo gruppo industriale per volume di investimenti nel territorio nazionale e alimentando un indotto di oltre 110.000 posti di lavoro (stimati secondo i parametri ISTAT, al netto dei dipendenti del Gruppo).

Il 59% degli investimenti ha riguardato l'infrastruttura ferroviaria (98% sulla rete Convenzionale, 2% sulla rete Alta Velocità), il 16% le infrastrutture stradali, il 24% il trasporto, di passeggeri (22%) e di merci (2%), la quota residua gli altri servizi (in particolare, gli interventi sul patrimonio immobiliare e la rigenerazione urbana, nonché le tecnologie e i servizi ICT).

Guardando alla solidità finanziaria e patrimoniale, il rapporto tra la posizione finanziaria netta (7,7 miliardi di euro a fine 2019) e la dotazione di mezzi propri del Gruppo (42,3 miliardi di euro) è pari al 0,18, con un lieve incremento rispetto all'anno precedente (+0,02) da ricollegarsi principalmente alla crescita degli investimenti.

Nella scelta delle fonti di copertura, tenendo conto dei *rating* favorevoli attribuiti ai titoli obbligazionari del nostro programma *Euro Medium Term Notes*, abbiamo voluto assecondare l'interesse degli investitori incrementando dal 41% al 49% la quota di prestiti obbligazionari nel *mix* di fonti di finanziamento, prevalentemente attraverso nuove emissioni green, cioè associate a progetti di investimento di elevato e certificato valore di sostenibilità ambientale. Inoltre, adottando una politica prudente rispetto al possibile rischio di incremento dei tassi, mediante apposite coperture abbiamo portato al 64% la quota a tasso fisso del nostro debito (+34% rispetto al 2018).

Operatività nei principali settori

Nell'anno appena trascorso tutti i settori operativi hanno registrato risultati positivi e coerenti con le linee strategiche del Piano Industriale, non soltanto in termini di ricavi, di risultati netti e di investimenti, ma anche per quanto riguarda gli indicatori di qualità reale e percepita dei servizi e i profili di sostenibilità sociale e ambientale.

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria, nel 2019 si è assistito a un aumento del traffico per i segmenti a mercato e a un incremento della varietà e della quantità dei servizi resi alle imprese ferroviarie utilizzatrici della rete, con avanzamenti importanti nelle manutenzioni straordinarie e nel potenziamento delle infrastrutture di interesse nazionale (*upgrade* tecnologici e nuove progettazioni), favoriti anche dalla positiva conclusione dell'*iter* procedurale del nuovo Contratto di Programma - parte Investimenti 2017-2021. Tra le novità, il conseguimento da parte di RFI della certificazione ISO 55001 per il sistema di gestione degli asset aziendali, nonché la scelta di richiedere a talune categorie di appaltatori di implementare dei Sistemi di Gestione, iniziando dai cantieri dell'infrastruttura ferroviaria.

Gli interventi di miglioramento delle stazioni, incluso l'avanzamento dei progetti *Smart Station* e *Easy station*, hanno contribuito a migliorare tutti gli indicatori della qualità percepita dai viaggiatori, con un livello di soddisfazione complessiva del 97,1% (+0,5%).

Per quanto concerne le infrastrutture stradali, la realizzazione delle manutenzioni e delle nuove opere in programma ha beneficiato delle semplificazioni legislative introdotte a livello nazionale. Dalle difficoltà finanziarie di alcuni principali appaltatori sono derivati alcuni significativi rallentamenti, con la necessità di blocchi lavori, risoluzioni contrattuali e rinfidamenti. In prospettiva, ci attendiamo che l'incremento registrato dai bandi di gara pubblicati e dalle gare aggiudicate nel 2019, unitamente a energiche azioni organizzative, possano tradursi in una forte accelerazione degli investimenti sul territorio già a partire dal 2020.

Nel settore del trasporto di passeggeri, i servizi ferroviari hanno fatto registrare miglioramenti di tutti gli indicatori di puntualità reale e di qualità percepita dai clienti, confermando l'appropriatezza delle azioni previste nel Piano Industriale. La soddisfazione complessiva è stata del 93% nei servizi a lunga percorrenza (+0,5% rispetto al 2018) e dell'86,5% nei servizi regionali (+2%). Nei servizi su gomma, a margine di un quadro complessivo di miglioramento degli indicatori, sono state avviate azioni mirate per invertire alcuni casi in controtendenza.

I principali elementi di novità riguardano l'ambito dei servizi regionali e delle iniziative in ambito europeo.

In Italia, il 2019 ha visto la sottoscrizione di nuovi contratti di servizio in Toscana, Campania, Marche, Calabria e l'aggiudicazione dei servizi ferroviari nell'area metropolitana di Torino e in Emilia Romagna. Analogamente a quanto stabilito in precedenza con le altre Regioni, nei nuovi contratti assumono importanza centrale gli investimenti sul materiale rotabile. Al riguardo, nel 2019 sono entrati in esercizio 49 treni nuovi destinati ai servizi regionali (nel 2018 erano stati 11). Si tratta dei primi risultati dell'accelerazione dei piani di investimento che abbiamo avviato nel 2018 e che ci porterà, come previsto nel Piano Industriale, a rinnovare progressivamente, in 5 anni, l'80% della flotta del servizio regionale.

A livello europeo, il Gruppo FS Italiane ha ampliato la propria presenza con l'acquisizione della gestione dei servizi *Inter-City* da Londra a Edimburgo/Glasgow (per il periodo 2019-2031), e ha compiuto passi importanti per la futura crescita, con l'aggiudicazione dei servizi Alta Velocità su alcune principali direttrici in Spagna (avvio previsto a gennaio 2022) e con l'avanzamento del percorso per l'attivazione, entro il 2020, dei nuovi collegamenti Alta Velocità in Francia.

Nel trasporto di merci e nella logistica, nonostante il difficile contesto economico del Paese, segnato da una riduzione della produzione industriale dell'1,3% rispetto al 2018, il Polo Mercitalia ha proseguito il proprio percorso di *turnaround*, rimodulando gli investimenti e realizzando una maggiore focalizzazione sui bisogni della clientela. Da notare che, mentre

nel 2018 - primo anno di misurazione sistematica della *customer satisfaction* - 11 indicatori di qualità su 15 mostravano valori insufficienti, nel 2019 tutti gli indicatori sono migliorati e hanno superato la sufficienza, con un giudizio complessivo sui servizi di 7,2/10 contro i 5,9/10 dell'anno precedente.

Governance

Il Consiglio di Amministrazione, con il supporto dei Comitati endoconsiliari, ha stimolato costantemente il processo di miglioramento del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, anche attraverso il monitoraggio dello stato di avanzamento dei progetti avviati e il costante dialogo con le strutture, i comitati e gli organismi che, a vario titolo e con varie focalizzazioni, contribuiscono al buon governo del Gruppo FS Italiane.

Tra le principali novità introdotte nel corso dell'anno: in primo luogo, l'approvazione di una rigorosa procedura per la gestione delle segnalazioni, anche anonime, che tutela pienamente il segnalante e che agevola l'individuazione e il contrasto a qualunque comportamento illecito, non rispondente ai principi fissati dal Codice Etico o contrario alle norme interne del Gruppo (con particolare riferimento alle previsioni del Modello 231 e dell'*Anti Bribery&Corruption management system*); in secondo luogo, l'ammissione al regime di *cooperative compliance* con l'Agenzia delle Entrate, che ci consente di collaborare costantemente con l'Amministrazione finanziaria mediante una trasparente e preventiva interlocuzione, contribuendo a ridurre al massimo il rischio fiscale; inoltre, la costituzione del nuovo *Cyber Security Operation Center*, un polo specialistico dedicato a prevenire, rilevare e contrastare gli attacchi informatici (10.139 attacchi nel 2019, +60% rispetto al 2018).

Sul piano della struttura societaria del Gruppo, il 2019 ha registrato due principali operazioni di riorganizzazione. Mediante l'accentramento delle competenze tecnologiche e digitali, abbiamo costituito e avviato FSTechnology, alla quale abbiamo affidato il compito di potenziare e supportare l'innovazione digitale delle società del Gruppo, realizzando sinergie, economie di scala e di scopo e coordinando l'efficace ed efficiente realizzazione dei 6 miliardi di euro di investimenti in tecnologia previsti nel quinquennio del Piano Industriale. Abbiamo inoltre costituito FS International, che andrà progressivamente ad assorbire le società, le strutture e le attività di sviluppo internazionale del Gruppo, curandone il presidio e il coordinamento.

Sostenibilità

Confermando il nostro impegno per la realizzazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile fissati nell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, nel 2019 abbiamo voluto definire formalmente la Politica di Sostenibilità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, fissando i primi obiettivi di lungo periodo (2030-2050) su tre temi chiave: la sicurezza, la mobilità sostenibile e le emissioni di anidride carbonica. Tre indirizzi ideali sui quali ci siamo voluti impegnare e sui quali abbiamo intenzione di basare le attività di tutti i giorni e pianificare quelle di domani.

Contestualmente all'approvazione della relazione finanziaria annuale, abbiamo approvato anche il Rapporto di Sostenibilità 2019, nel quale dimostriamo, con un'ampia selezione di dati e informazioni, quanto la sostenibilità - nella sua tripla dimensione economica, ambientale e sociale - si rifletta concretamente nelle attività del Gruppo. Il Rapporto, al quale si fa doverosamente rinvio, raccoglie il contributo di tutte le società del Gruppo ed è il risultato di un prezioso lavoro di coordinamento e di sintesi da parte delle strutture aziendali preposte.

Nell'ambito sociale, siamo particolarmente orgogliosi dei progetti non *profit* di carattere sociale, culturale e ambientale che possono realizzarsi nei 144.200 mq di spazi che mettiamo gratuitamente a disposizione di associazioni e altri enti del terzo settore in 403 stazioni in tutto il territorio nazionale. Tra i vari progetti, spiccano la rete sociale degli *Help Center* (18 sedi attive nel 2019, il 61% al Centro-Sud), che eroga complessivamente oltre 400.000 interventi di aiuto all'anno, e i Centri di Accoglienza per le persone in grave difficoltà (3 a Roma e 2 a Milano).

La nostra responsabilità sociale si riflette anche nella nostra attenzione ai lavoratori, ad esempio con l'incremento delle giornate di formazione erogate ai nostri dipendenti (oltre 680.000 solo nelle principali società, +19% rispetto al 2018) e le quasi 16.000 giornate di formazione riservate al personale dei nostri fornitori (al fine di assicurare *standard* di competenze e di sicurezza il più possibile omogenee), nonché nelle numerose iniziative volte alla riduzione degli infortuni (calati del 19% nel 2019). A renderci particolarmente fieri, anche essere stati individuati, per il 6° anno consecutivo, come *Best Employer of Choice* per i neolaureati italiani, le iniziative avviate per migliorare la capacità di far emergere i talenti interni (come, ad esempio, il programma di *Corporate Entrepreneurship "Innovate"*), nonché il miglioramento dei dati sulla diversità

di genere, con la presenza femminile in crescita sia nella complessiva popolazione aziendale (17,5%, +0,9%), che nei ruoli dirigenziali (19,8%, +1,7%).

Come dimostrano le informazioni e i dati contenuti nel progetto di Relazione finanziaria annuale che sottoponiamo all'Assemblea, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane può affrontare la gravità dell'attuale emergenza sanitaria – di cui possiamo solo parzialmente comprendere la portata e le conseguenze – partendo da condizioni di vigore economico-finanziario e di solidità patrimoniale.

Ciò che abbiamo sin qui fatto, ad esempio in termini di *caring* per le nostre persone (con la stipula di coperture assicurative aggiuntive e l'ampia apertura allo *smart working* per la grande maggioranza dei lavori d'ufficio) e per i nostri clienti (con i rimborsi estesi, le modalità di assegnazione dei posti per rispettare al meglio le distanze tra i passeggeri e l'estensione dei nostri siti e delle nostre app per facilitare l'accesso e la stampa dei moduli di autocertificazione) è la dimostrazione di come interpretiamo il nostro ruolo di azienda a servizio del Paese.

A stretto contatto con il Governo, con il Ministero azionista e il Ministero vigilante e con tutte le istituzioni di riferimento, disponibili alla collaborazione con tutti gli altri attori del sistema produttivo, siamo pronti a fare tutto quanto è nelle nostre possibilità per conciliare il nostro ruolo sociale con il nostro bilancio. Da un lato, contribuendo a gestire efficacemente e in sicurezza la fase di prevenzione e controllo della diffusione del Covid-19, ivi compreso l'avvio della produzione di mascherine di alta qualità in un impianto di RFI, limitandone il più possibile gli impatti; dall'altro lato, iniziando sin da subito a immaginare e a programmare gli interventi e gli investimenti necessari a rilanciare il nostro Paese quando sarà passata la fase acuta dell'emergenza sanitaria.

A questo duplice obiettivo, di breve e di medio-lungo termine, sono orientate tutte le persone e tutte le risorse del più grande operatore di mobilità integrata del nostro Paese.

Il Presidente

Gianluigi Vittorio Castelli



02

RELAZIONE FINANZIARIA 2019

Gruppo in sintesi

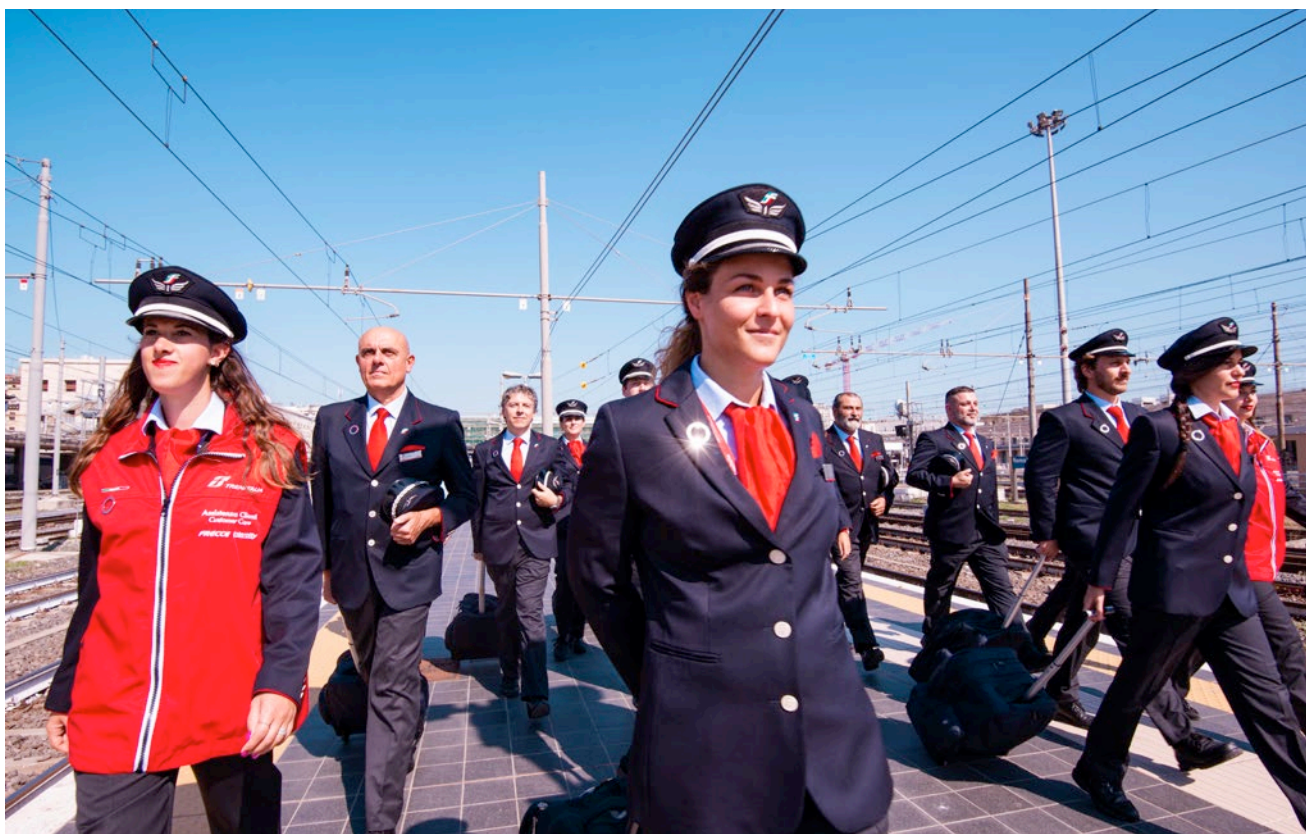
GRUPPO IN SINTESI

RELAZIONE FINANZIARIA DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

La presente Relazione finanziaria di Gruppo comprende il bilancio consolidato e di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA nonché la Relazione sulla Gestione che risponde, oltre a quanto previsto dal Codice Civile e dalla normativa specificatamente applicabile, al dettato normativo del D.Lgs. n. 254 del 30 dicembre 2016 riferito alle c.d. *non financial information*.

DISCLAIMER

Questo documento, e in particolare la sezione “Evoluzione prevedibile della gestione”, contengono dichiarazioni previsionali (*forward-looking statements*). Tali dichiarazioni sono basate sulle attuali aspettative e proiezioni relativamente a eventi futuri e, per loro natura, sono soggette a una componente intrinseca di rischio e incertezza. Sono dichiarazioni che si riferiscono a eventi e dipendono da circostanze che possono, o non possono, accadere o verificarsi in futuro e, come tali, non possono essere considerati elementi sui quali poter fare pieno e definitivo affidamento. I risultati effettivi potrebbero infatti differire, anche significativamente, da quelli contenuti in dette dichiarazioni a causa di una molteplicità di fattori, inclusi, a mero titolo esemplificativo, la volatilità e il deterioramento dei mercati del capitale e finanziari, le variazioni nei prezzi delle materie prime, i cambiamenti nelle condizioni macroeconomiche e nella crescita economica e altre variazioni delle condizioni di *business*, i mutamenti della normativa e del contesto istituzionale (sia in Italia che all'estero), le difficoltà nella produzione e nei servizi, inclusi vincoli nell'utilizzo della rete infrastrutturale ferroviaria/stradale, degli impianti, e nelle forniture e molti altri rischi e incertezze, la maggioranza dei quali ha origine esogena al Gruppo.



LEGENDA E GLOSSARIO

Indicatori alternativi di performance (non gaap measures)

Di seguito i criteri utilizzati per la determinazione degli indicatori alternativi di *performance* adottati nell'ambito della presente Relazione sulla Gestione, rispetto a quanto riportato negli schemi di bilancio IFRS. Il *management* ritiene che tali indicatori siano utili ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo, nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal *business*.

Margine operativo lordo - EBITDA: rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è riconducibile alla sola gestione caratteristica. È calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.

Risultato operativo - EBIT: rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all'EBITDA gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.

Capitale circolante netto gestionale: è determinato dalla somma algebrica delle Rimanenze, dei Contratti di costruzione, dei Crediti commerciali correnti e non correnti e dei Debiti commerciali correnti/non correnti.

Altre attività nette: sono determinate quale somma algebrica dei Crediti e anticipi MEF per contributi, delle Attività per imposte anticipate, delle Altre attività correnti e non correnti e delle Altre passività correnti/non correnti.

Capitale circolante: è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e delle Altre attività nette.

Capitale immobilizzato netto: è determinato quale somma delle voci Immobili, impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.

Altri fondi: sono determinati quale somma delle voci TFR e altri benefici ai dipendenti, Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei Terzi, gli altri Fondi di volta in volta accantonati rischi minori e dalle Passività per imposte differite.

Capitale Investito Netto - CIN: è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e delle Attività nette possedute per la vendita e gruppi in dismissione.

Posizione Finanziaria Netta - PFN: rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato quale somma algebrica delle voci Prestiti obbligazionari, Finanziamenti da banche a lungo termine, quote correnti a essi riferiti, Finanziamenti da banche a breve termine, Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, crediti finanziari verso il MEF per contributi quindicennali correnti, Disponibilità liquide e Attività finanziarie correnti e non correnti.

Mezzi Propri - MP: è un indicatore di bilancio che è calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili/(Perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato dell'esercizio.

Investimenti tecnici: rappresenta un indicatore circa l'andamento degli investimenti di periodo del Gruppo e include i programmi/progetti di investimento (anche qualora realizzati attraverso *leasing* o con Società di scopo) gestiti dal Gruppo, a supporto dello sviluppo dei *business*, in attività materiali, attività in concessione e altre attività immateriali, escludendo gli investimenti di carattere finanziario (connessi a operazioni su partecipazioni). In dettaglio l'indicatore è determinato quale somma algebrica degli investimenti in esercizio/in corso in: i) Immobili, impianti e macchinari; ii) attività immateriali; iii) investimenti immobiliari; iv) variazione dei lavori su concessione; v) immobili *trading*, al netto di iniziative di acquisto di attività tra società del Gruppo.

EBITDA margin: è un indice percentuale di redditività. È determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.

EBIT margin - ROS (return on sales): è un indice percentuale di redditività delle vendite. È determinato dal rapporto tra l'EBIT e i Ricavi operativi.

Grado di indebitamento finanziario (PFN/MP): è un indicatore utilizzato per misurare l'indebitamento dell'azienda. È determinato dal rapporto tra la PFN e i Mezzi Propri.

ROE (return on equity): è un indice percentuale di redditività del capitale proprio. È determinato dal rapporto tra il Risultato Netto (RN) e i Mezzi Propri Medi. I Mezzi Propri Medi sono determinati applicando la media matematica tra il valore di inizio periodo (comprensivo del risultato dell'esercizio precedente) e il valore di fine periodo (al netto del risultato di fine esercizio).

ROI (return on investment): è un indice percentuale di redditività del capitale investito attraverso la gestione tipica dell'azienda. È calcolato come il rapporto tra l'EBIT e il CIN medio (tra inizio e fine esercizio).

Rotazione del capitale investito – Net Asset Turnover: è un indicatore di efficienza, in quanto esprime la capacità del capitale investito di "trasformarsi" in ricavi di vendita. È determinato dal rapporto tra Ricavi operativi e CIN medio (tra inizio e fine esercizio).

Valore economico generato: è un'indicazione di base su come il Gruppo genera ricchezza per gli *stakeholders* e comprende i ricavi delle vendite e delle prestazioni nonché i proventi diversi quale risultato della somma algebrica di: Altri proventi, Proventi finanziari e Quota di Utile/(Perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del PN.

Valore economico distribuito: è un'indicazione di base su come il Gruppo distribuisce agli *stakeholders* la ricchezza generata e comprende: i costi operativi, le remunerazioni ai dipendenti, le donazioni e gli altri investimenti nella comunità, gli utili non distribuiti, i pagamenti ai finanziatori e alla Pubblica Amministrazione.

Proventi diversi del valore economico direttamente generato: la voce comprende la posta di bilancio Altri proventi cui si sommano i proventi finanziari.

Pagamenti ai finanziatori nel valore economico distribuito: la voce comprende la remunerazione dei finanziatori, comprensivi dei dividendi distribuiti, gli interessi su prestiti e altre forme di debito.

Pagamenti a entità pubbliche nel valore economico distribuito: la voce comprende le imposte e tasse dell'esercizio incluse nelle poste Imposte sul reddito e Altri costi operativi, escluse le imposte differite.

Termini di uso ricorrente

Di seguito il glossario dei termini utilizzati nell'ambito delle attività operative di Gruppo il cui uso è ricorrente nella Relazione finanziaria annuale.

ACC/ACC-M (Apparato Centrale a Calcolatore): Apparato centrale elettronico computerizzato per il comando e il controllo di impianti di segnalamento e sicurezza di stazione.

ACEI (Apparato Centrale Elettrico a pulsanti di Itinerario): Apparato centrale in cui il comando degli itinerari o degli istradamenti è realizzato con l'azionamento di un solo pulsante e la manovra di ogni singolo ente interessato all'itinerario o all'istradamento è realizzata automaticamente dai dispositivi dell'apparato.

ATC (Automatic Train control): Sistema di controllo automatico della marcia del treno. È l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'Automatic Train Protection (ATP).

AV/AC (Alta Velocità-Alta Capacità): Sistema di linee e mezzi specializzati per l'Alta Velocità e conseguente Alta Capacità di trasporto.

Carico medio (vkm/tkm): esprime il numero di viaggiatori km per treno km vale a dire quante persone in media riesce a trasportare un treno.

Contratto di Programma RFI (CdP RFI): Contratto tra il MIT e Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA) di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento e altre condizioni, quali principalmente la manutenzione della rete, per favorire lo sviluppo del sistema ferroviario.

Contratto di Programma Anas (CdP Anas): Contratto tra il MIT e Anas SpA di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento e altre condizioni, quali principalmente la manutenzione, per favorire lo sviluppo della rete stradale.

Contratti di Servizio (CdS): Contratto tra il MIT/MEF e Trenitalia SpA per il quale vengono rimborsati gli oneri per i servizi di trasporto viaggiatori di carattere sociale e i cui introiti da traffico non potrebbero essere in modo autonomo economicamente sufficienti.

Direttrice: insieme di linee ferroviarie avente particolari caratteristiche di importanza per il volume dei traffici e le relazioni di trasporto che su di essa si svolgono, congiungendo fra loro centri o nodi principali della rete.

ERA (European Railway Agency): è l'agenzia dell'Unione europea (UE), che stabilisce i requisiti obbligatori per le ferrovie europee e i costruttori sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità, che si applicano al sistema ferroviario transeuropeo. L'ERA fissa gli obiettivi, i metodi e gli indicatori comuni di sicurezza e segue la Direttiva 2004/49/CE e successive modifiche.

ERTMS (European Rail Traffic Management System): sistema di integrazione funzionale e operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.

ETCS (European Train Control System): sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC (*Automatic Train Control*). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali e innovativi e possono essere realizzati mediante RSC (Ripetizione Segnali Continua) e RSDC (Ripetizione Segnali Digitale Continua).

GSM-R (Global System for Mobile Communication): standard europeo per la telefonia radiomobile pubblica di tipo digitale, con velocità di trasmissione di 9,6 Kbps.

Impianto: unità produttiva di un'azienda ferroviaria localizzabile e avente un'area di giurisdizione identificabile sulla rete ferroviaria. Possono appartenere sia al gestore dell'infrastruttura che alle imprese di trasporto.

Indice di Mobilità Giornaliera (IMG): rapporto fra il numero complessivo degli spostamenti effettuati in un giorno dagli abitanti di una data città e il numero degli abitanti della città stessa.

Load factor (vkm/postokm): esprime il cosiddetto fattore di riempimento, quindi misura la saturazione della offerta commerciale.

Nodo: locuzione convenzionale che definisce un'area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, che rappresentano la prosecuzione dei principali itinerari che entrano nello stesso nodo nonché altre linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.

Raddoppio: trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.

SCC/CTC (Sistema Comando Controllo/CTC Grande rete): è un sistema per la regolazione della circolazione per direttrici e nodi con caratteristiche di prestazioni superiori ai tradizionali sistemi per il controllo del traffico centralizzato.

SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno): Prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.

Terminal: infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.

Tonnellate km (tonn km): Prodotto delle tonnellate utili trasportate per i km percorsi. Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalle tonnellate utili trasportate in un determinato arco temporale (indicatore di *performance* commerciale per il trasporto merci).

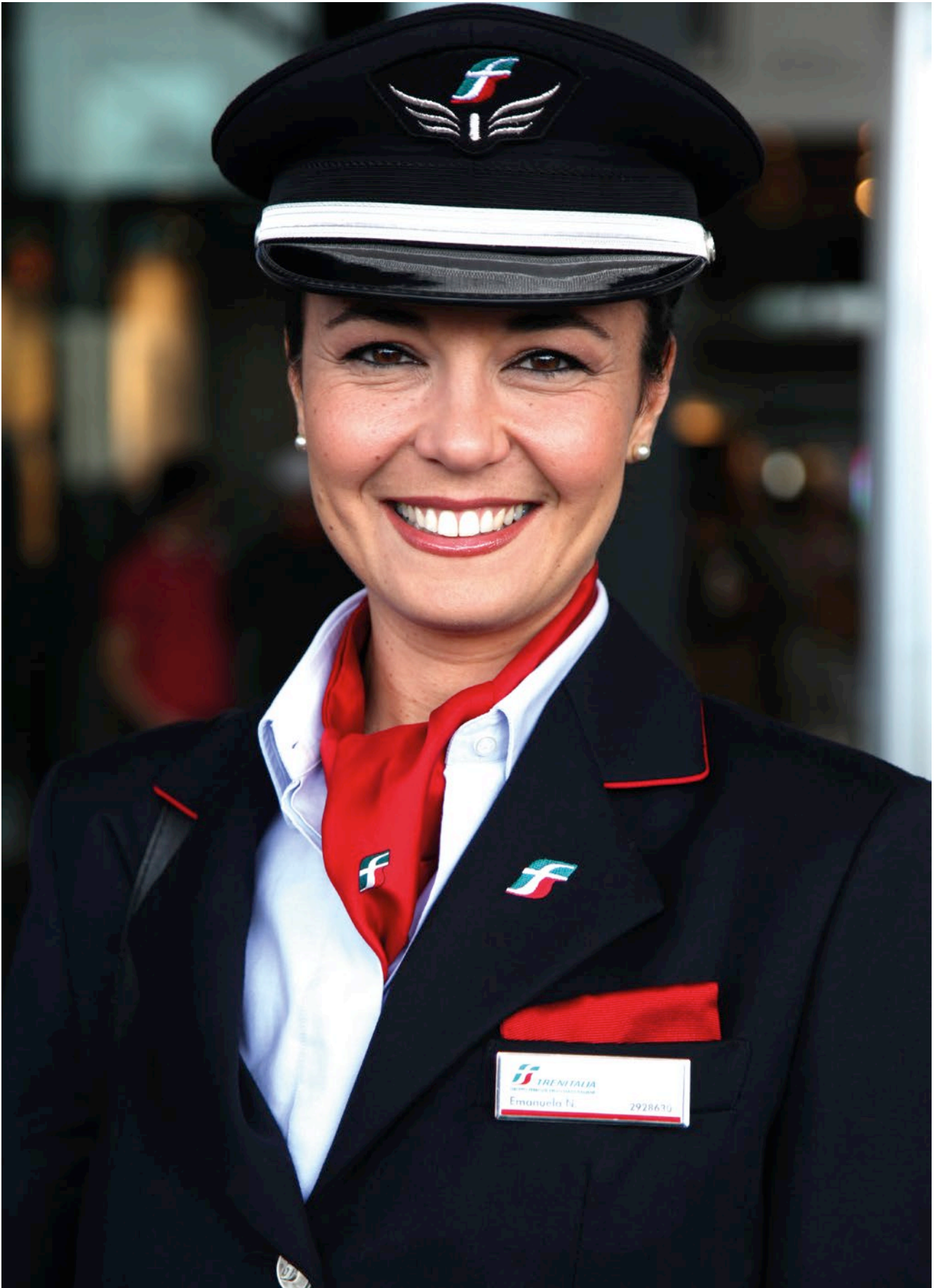
Trasporto combinato: trasporto intermodale la cui percorrenza si effettua principalmente per ferrovia, vie navigabili o mare, mentre i percorsi iniziali e terminali sono effettuati su strada. Il trasporto combinato utilizza la ferrovia su determinati carri e linee codificati.

Trasporto intermodale: trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con spostamento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure un'unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).

TPL: trasporto pubblico locale.

Treni km (tkm): numero di eventi treno per i km di percorrenza. Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri percorsi da tutti i treni in un determinato arco temporale (indicatore di *performance* riferito alla produzione del gestore della rete).

Viaggiatori km (vkm): numero di viaggiatori moltiplicato per i km di percorrenza. Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalla totalità dei passeggeri di un servizio di trasporto in un determinato arco temporale (indicatore di *performance* commerciale per il trasporto passeggeri).



IL FUTURO SI FONDA SU UNA GRANDE STORIA

1905

Il 1° luglio, nasce l'Azienda Unitaria delle Ferrovie dello Stato, che sancisce il criterio dell'unificazione: dai prefabbricati di stazione allo stile delle carrozze, si pensa e si costruisce con un unico criterio nazionale.

1976

Nasce il primo elettrotreno a cassa oscillante: l'ETR 401, più noto come Pendolino. Progettato dalle Ferrovie dello Stato e dalla Fiat Ferroviaria per raggiungere i 250 km/h, il pendolino rappresenta una tappa militare nel percorso verso l'Alta Velocità italiana.

1927

Insieme alla stazione di Napoli Mergellina viene inaugurata la Direttissima Roma-Napoli: la prima di questa tipologia, pensata per consentire velocità di marcia sostenute.

1989

Sulla Direttissima Roma-Firenze, l'ETR X 500, tocca i 317 km/h, realizzando il primo record ufficiale riconosciuto dalle Ferrovie dello Stato e migliorato poco tempo dopo, dall'ETR Y 500, che raggiunge i 321 km/h.

1936

Nasce il primo elettrotreno tutto italiano, l'ETR 2000, che apre la strada all'Alta Velocità.

1992

Le Ferrovie dello Stato diventano Società per Azioni.

1953

Tra Roma e Milano fa la sua comparsa l'ETR 300, subito ribattezzato Settebello, per le sette carrozze che lo compongono. Con la sua forma innovativa è l'emblema della ricostruzione e del *design* italiano.

1999

Si avvia la divisionalizzazione della società, che porterà alla nascita, agli inizi del nuovo millennio, del Gruppo Ferrovie dello Stato.



2005

Viene completata la nuova linea Alta Velocità Roma-Napoli, la prima ad adottare l'innovativo sistema ERTMS/ETCS. Per studiare l'opera italiana vengono da tutto il mondo, dal Giappone all'America passando per la Cina e la Russia. Si viaggia con tranquillità e sicurezza a 300 km/h.

2008

Il Gruppo Ferrovie dello Stato consegna al Paese la linea Alta Velocità fra Milano e Bologna. Tra le opere realizzate, uno straordinario ponte strallato sul fiume Po. Sulla nuova linea si raggiunge il nuovo record di velocità italiano 362 km/h.

2009

Con l'apertura della Bologna-Firenze, una linea praticamente tutta in galleria, e della Novara-Milano, si completa l'asse Alta Velocità da Torino a Salerno. Mille chilometri di linee ad Alta Velocità che accorciano il Paese e modificano le abitudini di mobilità degli italiani.

2011

FS SpA acquisisce il Gruppo Arriva Deutschland oggi chiamato Netinera, il terzo operatore nel settore dei servizi di trasporto di passeggeri in Germania.

2015

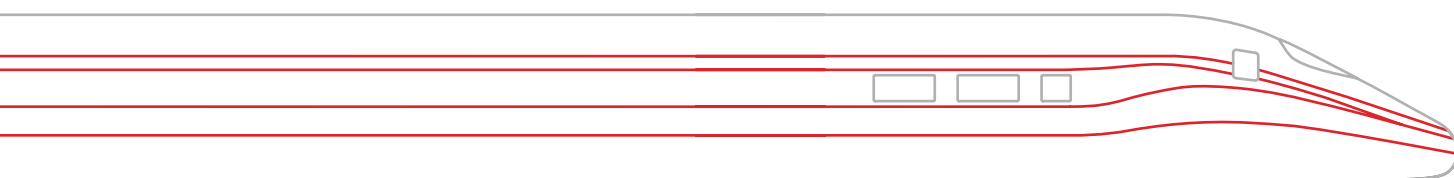
Il treno Frecciarossa 1000 ha raggiunto un nuovo record di velocità: 390,7 km/h.

2018

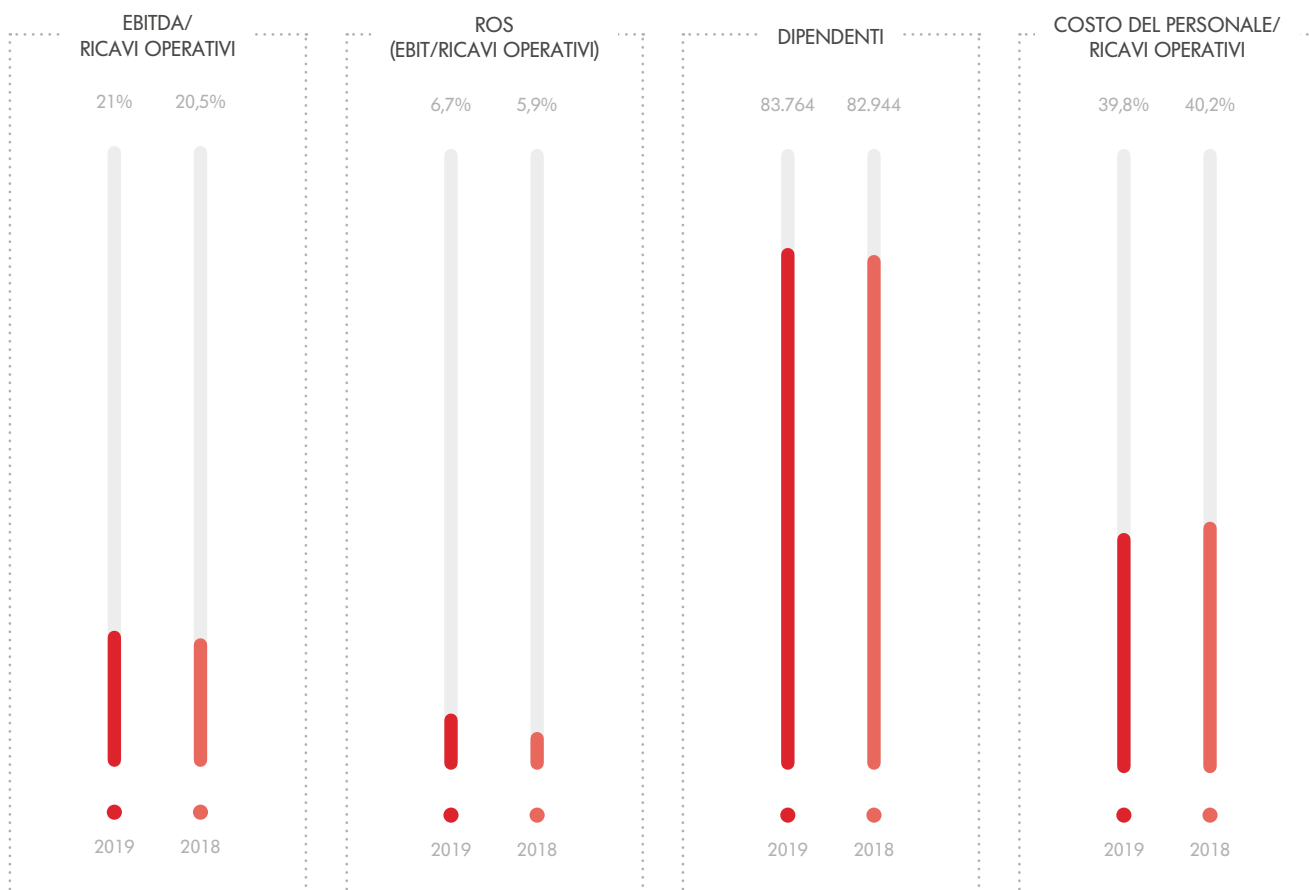
Anas SpA entra nel Gruppo GS Italiane a partire dal 18 gennaio 2018, a valle del parere positivo dell'AGCM e facendo seguito alla delibera assembleare con cui l'Assemblea degli Azionisti di FS SpA a dicembre 2017 ha deliberato l'aumento del capitale di 2,86 miliardi di euro a seguito del conferimento dell'intera partecipazione Anas.

2019

10 anni di Alta Velocità italiana, il sistema di mobilità che ha cambiato il Paese: 350 milioni di viaggiatori, 20 milioni di tonnellate di CO₂ in meno, know-how tecnologico riconosciuto in tutto il mondo.



RISULTATI CONSOLIDATI



valori in milioni di euro

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari	2019	2018	Variazione	%
Ricavi operativi	12.435	12.072	363	3,0
Costi operativi	(9.826)	(9.596)	(230)	(2,4)
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.609	2.476	133	5,4
Risultato operativo (EBIT)	829	714	115	16,1
Risultato netto	584	559	25	4,5
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione	%
Capitale investito netto (CIN)	49.977	48.418	1.559	3,2
Mezzi propri (MP)	42.318	41.763	555	1,3
Posizione finanziaria netta (PFN)	7.659	6.655	1.004	15,1
PFN/MP	0,18	0,16		
Investimenti dell'esercizio	6.943	5.871	1.072	18,3
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio	(262)	(38)	(224)	>200



03

RELAZIONE FINANZIARIA 2019

Relazione sulla Gestione

RELAZIONE SULLA GESTIONE E DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO AI SENSI DEL D.LGS. 30 DICEMBRE 2016, N. 254

LA RELAZIONE SULLA GESTIONE DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

La Relazione sulla Gestione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane risponde a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile integrato, ove necessario, con la normativa specificatamente applicabile. La Relazione sulla Gestione, come nel seguito meglio dettagliato, risponde anche al dettato normativo del Decreto Legislativo n. 254 del 30 dicembre 2016 riferito alle c.d. *non financial information* ed è pertanto integrata con le informazioni richieste dal citato Decreto.

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO AI SENSI DEL D.LGS. 30 DICEMBRE 2016, N. 254 – NOTA METODOLOGICA

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è soggetto all'applicazione del D.Lgs. n. 254 (Decreto) che ha dato attuazione alla Direttiva 2014/95/UE, recante modifiche alla Direttiva 2013/34/UE per quanto riguarda la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario (c.d. *non financial information*) da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni. Nel rispetto di quanto stabilito dal suddetto Decreto, il Gruppo, come già per gli esercizi precedenti, include la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (nel seguito anche DNF) nella presente Relazione sulla Gestione, anche in considerazione della natura delle informazioni ivi riportate (definite anche come "pre-finanziarie").

In continuità con le consolidate scelte metodologiche del Gruppo in tema di *reporting* delle *non financial information*, la DNF è stata redatta in conformità agli standard "GRI Sustainability Reporting Standards", definiti nel 2016 dal *Global Reporting Initiative* (GRI, nel seguito anche *standard*), secondo l'opzione di rendicontazione Core. Tali *standard* sono anche applicati dal Gruppo per la redazione del Rapporto di Sostenibilità e rappresentano gli *standard* maggiormente applicati, nello scenario dei grandi gruppi nazionali e internazionali, per la rendicontazione delle informazioni di carattere non finanziario.

Al fine di garantire la comparabilità, le informazioni quantitative riguardano (ove disponibili) il triennio 2017-2019. Eventuali differenze rispetto alla precedente DNF sono dovute al perfezionamento dei metodi di rilevazione adottati e sono puntualmente segnalate.

Il perimetro di rendicontazione è stato definito in funzione della materialità economico-finanziaria di Gruppo, valutando gli impatti (reali o potenziali) relativi alle tematiche previste dal Decreto e considerando, tra l'altro, la natura del *business* e le dimensioni delle società (perimetro di Primo livello). Sono stati considerati, inoltre, anche aspetti qualitativi in materia di informativa non finanziaria (come previsto dagli *Standard* di rendicontazione adottati) che hanno comportato un'estensione del perimetro di Primo livello anche ad altre società consolidate con il metodo integrale. L'identificazione delle informazioni rilevanti è stata effettuata prendendo in considerazione i diversi ambiti previsti dal Decreto, le attività del Gruppo e i conseguenti impatti. Inoltre, sono stati considerati i risultati dell'analisi di materialità e il documento "Orientamenti sulla comunicazione delle informazioni di carattere non finanziario" di luglio 2017 e il documento "Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario: integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima" di giugno 2019 definiti dalla Commissione Europea, nonché il Regolamento di attuazione del D.Lgs. n. 254/2016 emanato dalla Consob in data 18 gennaio 2018.

L'analisi di materialità ha l'obiettivo di identificare le tematiche sociali, ambientali ed economiche "materiali" ovvero quelle che possono avere un impatto sostanziale sul processo decisionale degli *stakeholders* e che assumono un ruolo decisivo nella definizione della strategia del Gruppo. A tal fine, è stata svolta un'analisi sugli *stakeholders* esterni (*peers*, altri *competitors* dei settori industriali in cui opera il Gruppo, media tradizionali, normativa volontaria e cogente), attraverso strumenti informatici basati sull'intelligenza artificiale, e un'analisi sugli *stakeholders* interni, mediante una *survey online* sottoposta a circa 380 rappresentanti tra *top management* (CdA e Comitati interni di Gruppo) e *management* aziendale. Il livello di partecipazione è stato molto elevato, pari a circa il 64%.

Di seguito le dieci tematiche che sono risultate maggiormente rilevanti:



Economia circolare

Uso responsabile delle risorse, secondo una prospettiva di **analisi del ciclo di vita** e con un **approccio circolare** che massimizza l'impiego di materie rinnovabili e minimizza lo spreco delle risorse. Prevenzione dell'**inquinamento del suolo** e delle **acque**.



Energia, cambiamento climatico e qualità dell'aria

Sviluppo di strategie di **riduzione delle emissioni**, promozione dell'**uso efficiente** delle risorse energetiche e delle fonti **rinnovabili**.



Etica e integrità del business

Contrasto a qualsiasi forma di **corruzione** e **concussione**, garanzia di una cultura aziendale fondata sull'**integrità** e la **trasparenza**.



Filiera responsabile

Integrazione dei **principi di sostenibilità** nella catena di fornitura, contribuendo al miglioramento delle **performance sociali** e **ambientali** dei fornitori.



Innovazione e digitalizzazione

Ricerca di **idee innovative** e **nuove tecnologie digitali** volte al miglioramento continuo dei servizi, contribuendo al **progresso sociale** e ai **bisogni dei clienti** in termini di maggiore sicurezza e minor impatto ambientale.



Mobilità sostenibile

Promozione del **trasporto intermodale, alternativo e collettivo**, per persone e merci, a favore di modalità di spostamento sempre più efficienti, meno inquinanti e col minore impatto sul territorio.



Privacy e sicurezza informatica

Tutela del **patrimonio informatico** dell'azienda e di tutti i suoi **stakeholders**: impegno per **la privacy** dei dati dei clienti, **la sicurezza informatica** e la **cyber security**.



Qualità del servizio

Impegno nel garantire **servizi di qualità** al fine di garantire un livello sempre maggiore di **soddisfazione dei clienti**, anche mediante **l'ascolto** delle aspettative e delle esigenze.



Sicurezza delle persone


Impegno per il più alto livello di **sicurezza per i viaggiatori e la collettività**, anche attraverso il consolidamento della cultura **del risk management** e della **prevenzione**.



Valore dei dipendenti

Impegno per il più alto livello di **salute, sicurezza e benessere psicofisico** delle persone. Promozione del **merito**, di politiche di **talent attraction/retention** e del **dialogo** con le rappresentanze sindacali.

Le suddette tematiche e le relative politiche⁴ di attuazione sono state rendicontate nella presente Relazione, coerentemente con quanto stabilito dal Decreto e dagli *Standard* di rendicontazione adottati.

Per una migliore fruibilità delle informazioni che compongono la DNF, la seguente tabella evidenzia il raccordo tra i contenuti previsti dal Decreto e applicabili per il Gruppo e i capitoli della presente Relazione. Inoltre, al fine di agevolare il lettore, i capitoli o le sezioni che riportano le informazioni della DNF sono contrassegnati con uno specifico simbolo ().

⁴ Laddove il Gruppo non avesse ancora adottato policy relative agli ambiti richiamati dal D.Lgs. n. 254/2016, perché non ancora ritenuto necessario, sarà valutata la possibilità di provvedere nel medio-lungo termine. A questo proposito, si precisa che all'interno del documento, con il termine di *Politica* si fa riferimento a documentazione formalizzata e approvata, mentre se non formalizzata si fa riferimento a pratiche o prassi.

TABELLA DI RACCORDO CON IL D.LGS. 254/2016

Ambiti del D.Lgs.	Relazione finanziaria annuale		Rapporto di sostenibilità	GRI - CORE
	Tematica materiale	Riferimento	Riferimento	
Art. 3 c.1 lett. a Modello aziendale e governance		Lettera del Presidente Gruppo in sintesi Modello di <i>business</i> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari <i>Performance</i> economiche e finanziarie dei settori Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie Impegno per uno sviluppo sostenibile: approccio, impegni e politiche	GRI <i>Content Index</i> Impegno per le generazioni presenti e future - Coinvolgimento degli <i>stakeholders</i> Sistema di controllo interno - Sistemi di gestione	102-1 – 102-7 102-11 102-13 102-14 102-16 102-18
Art. 3 c.1 lett. b Politiche		Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica Impegno per uno sviluppo sostenibile: - Approccio, impegni e politiche - Sostenibilità ambientale - Esperienza del viaggio - Catena di fornitura sostenibile - Capitale umano - Impegno per la comunità Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo	Impegno per le generazioni presenti e future GRI <i>Content Index</i>	102-9 102-10 102-12 103-2 103-3 102-40 – 102-56
Art. 3 c.1 lett. c Modello di gestione dei rischi	Etica e integrità nel <i>business</i>	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - sistema di controllo interno e gestione dei rischi Fattori di rischio		102-15 201-2
Art. 3 c.2 lett. a, c Risorse energetiche e risorse idriche	Economia circolare Energia, cambiamento climatico e qualità dell'acqua	Sostenibilità ambientale	Impegno per le generazioni presenti e future - Sostenibilità ambientale Tabelle indicatori di <i>performance</i>	103-2 103-3 302-1 303-1 303-2 303-3
Art. 3 c.2 lett. b, c Emissioni di gas a effetto serra	Economia circolare Energia, cambiamento climatico e qualità dell'acqua	Sostenibilità ambientale	Impegno per le generazioni presenti e future - Sostenibilità ambientale Tabelle indicatori di <i>performance</i>	103-2 103-3 305-1 305-2

Art. 3 c.2 lett. d, c Gestione del personale	Valore dei dipendenti	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	Tabelle indicatori di performance GRI Content Index	102-8 103-2 103-3 401-1 402-1 403-1 – 403-7 403-9 404-3 405-1 406-1
Art. 3 c.2 lett. e Diritti umani	Etica e integrità nel business	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Fattori di rischio	GRI Content Index	103-2 103-3 412-3

Ambiti del D.Lgs.	Relazione finanziaria annuale	Rapporto di sostenibilità	GRI - CORE
	Tematica materiale	Riferimento	Riferimento
Art. 3 c.2 lett. f Trasparenza e lotta alla corruzione	Etica e integrità nel business	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) Fattori di rischio	103-2 103-3 205-2 415-1 419-1
Art. 3 c.1 lett. c Catena di fornitura	Filiera responsabile	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile	GRI Content Index 103-2 103-3 204-1 308-1 308-2 407-1 408-1 409-1 414-1
Art. 3 c.2 lett. d, c Comunità	Mobilità sostenibile	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Impegno per la comunità	GRI Content Index 103-2 103-3 413-1 413-2
Art. 3 c.3 Metodologia e principi		Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica Informazioni	102-46 102-47 102-48 102-49 102-54 102-56
Art. 10 c.1 lett. a Politiche in materia di diversità	Valore dei dipendenti	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	GRI Content Index 103-2 103-3 405-1

Di seguito si riporta una tabella di raccordo con riferimento a tematiche emerse nel corso del processo di analisi di materialità, ma non esplicitamente richiamate dal Decreto.

Altre tematiche materiali	Relazione finanziaria annuale		Rapporto di sostenibilità	GRI - CORE
	Tematica materiale	Riferimento	Riferimento	
Qualità del servizio	Qualità del servizio	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Esperienza del viaggio		103-2 103-3
Sicurezza delle persone	Sicurezza delle persone	Sicurezza del viaggio		103-2 103-3 416-1
Scarichi e rifiuti e altri impatti ambientali	Economia circolare	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	Tabelle indicatori di performance GRI Content Index	103-2 103-3 301-1 303-4 303-5 306-2 307-1
Comportamenti anticompetitivi	Etica e integrità nel business	Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), Altre informazioni		206-1
Privacy dei clienti	Privacy e sicurezza informatica	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi	GRI Content Index	418-1

La tabella GRI (GRI Content Index) con riferimento all'opzione "in accordance core", prevista dagli Standard di riferimento, è riportata come allegato al Rapporto di Sostenibilità del Gruppo. I riferimenti indicati nella tabella rimandano ai paragrafi della presente Relazione e, per alcuni approfondimenti, al Rapporto di Sostenibilità 2019, come evidenziato nella tabella di Raccordo sopra riportata. Inoltre, si segnala che, ai fini della compliance con il Decreto e con i GRI Standard, sono effettuati dei rimandi anche all'allegato del Rapporto di Sostenibilità "Tabelle indicatori di performance".

Ai sensi dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267/2018, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha incaricato come revisore designato KPMG SpA, attuale revisore legale, per lo svolgimento dell'attività di limited assurance sulla DNF. La relazione rilasciata da KPMG SpA è allegata al presente documento.



DNF MODELLO DI BUSINESS

Il nostro modello di business intende valorizzare i diversi capitali (finanziario, fisico, umano e relazionale, intellettuale e organizzativo, naturale)⁵ organizzando attività e processi per creare valore, nel medio e lungo termine, per tutti gli stakeholders.

LA NOSTRA VISION



⁵ Secondo il framework dell'IIRC - International Integrated Reporting Council.

Come negli altri settori delle *public utilities*, le attività del Gruppo sono soggette a specifica regolazione da parte di *authority* indipendenti nazionali e internazionali, a tutela del corretto funzionamento del mercato e dei diritti dei clienti.

Essere l'impresa di sistema che implementa un'offerta di servizi di mobilità e di logistica integrati e sostenibili, nel rispetto della sicurezza, sfruttando infrastrutture di trasporto in sinergia, creando valore in Italia e all'estero.

OPERIAMO

CENTRALITÀ DELLE PERSONE



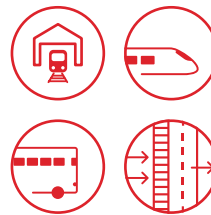
- › progettazione nuove infrastrutture
- › gestione, monitoraggio e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria/stradale e delle flotte (treno, tram e autobus)
- › definizione di servizi di trasporto intermodali
- › erogazione di servizi di trasporto passeggeri e merci (servizi a mercato⁽¹⁾ e servizi universali⁽²⁾)
- › monitoraggio e investimenti in sicurezza del viaggio



- › energy management
- › sistemi di gestione ambientale

QUALITÀ DEL SERVIZIO

RISULTATI



- › servizi regionali
- › servizi Alta Velocità
- › servizi intermodali
- › servizi di logistica integrata
- › nuove infrastrutture
- › servizi internazionali
- › servizi di ingegneria

IMPATTI



centralità dei bisogni delle persone



sicurezza delle persone



performance economica e investimenti



creazione di valore e competitività per il Paese



puntualità e regolarità del servizio



competenze e progresso tecnologico



attrattività e soddisfazione del personale



sostenibilità ambientale



⁽¹⁾ Servizi effettuati in piena autonomia commerciale e senza contributi pubblici.

⁽²⁾ Servizi di trasporto di pubblica utilità effettuati su richiesta dello Stato o delle Regioni che, sulla base di dei contratti di servizio, riconoscono all'impresa di trasporto dei corrispettivi a fronte del rispetto di requisiti stabiliti (frequenza, tariffe, livelli di prestazioni e fermate).

DNF RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO E GLI ASSETTI PROPRIETARI

Premessa

Il presente paragrafo della Relazione sulla Gestione descrive i principali lineamenti della *Corporate Governance* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane definiti dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito anche FS SpA), assolvendo peraltro agli specifici obblighi informativi previsti ai sensi dell'art. 123 bis del D.Lgs. 58/1998 - Testo Unico della Finanza (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari) avuto riguardo alle informazioni richieste dal comma 2 lettera b⁶. All'interno del paragrafo sono fornite, inoltre, le informazioni richieste dalla Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013 «in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione, e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'economia e delle finanze» con riferimento alla richiesta rivolta agli Emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati, di illustrare e motivare nella "Relazione sulla Corporate Governance e nel bilancio" le politiche di remunerazione adottate per gli Amministratori con deleghe, sulla base delle raccomandazioni del Dipartimento del Tesoro.

Profilo

La struttura del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane deriva da un processo di societizzazione (avviato nel 2000) che ha portato all'attuale assetto multisocietario con una Capogruppo, FS SpA, il cui oggetto sociale - come modificato, da ultimo, con delibera dell'assemblea del 5 giugno 2019 - è:

- la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale in ambito nazionale;
- lo svolgimento dell'attività di trasporto, anche aereo, di merci e di persone, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, l'attuazione e la gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti;
- lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi comprese espressamente quelle di servizi alla clientela e quelle volte alla valorizzazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività statutarie.

Per espressa previsione statutaria, le attività sociali vengono svolte principalmente, anche se non esclusivamente, attraverso società controllate e collegate. Alla Capogruppo, pertanto, fanno capo le società operative nei diversi settori della filiera e altre società di servizio e di supporto al funzionamento del Gruppo; società, tutte, che mantengono la propria specificità aziendale e autonomia gestionale nel perseguimento dei rispettivi obiettivi di *business*.

Relativamente alle attività di trasporto e di realizzazione e gestione della rete per il trasporto ferroviario, tenuto conto della normativa di liberalizzazione del mercato di matrice comunitaria, lo Statuto indica espressamente la necessità che le stesse facciano capo a distinte società controllate.

In tale contesto, la Capogruppo FS SpA, controllata interamente dallo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), ferme restando le autonome responsabilità giuridiche delle società partecipate, esplica prevalentemente attività di natura societaria tipiche di una *holding* (gestione partecipazioni, controllo azionario, ecc.), oltre ad attività di tipo industriale nello specifico ambito della gestione del patrimonio immobiliare. La stessa assicura inoltre l'indirizzo e il coordinamento delle politiche e delle strategie industriali delle società operative del Gruppo oltre che, sotto il profilo funzionale, dei processi trasversali attraverso un Sistema di Direzioni (la Capogruppo è strutturata in Direzioni Centrali); ciò al fine di definire le linee strategiche e favorire la condivisione delle decisioni.

La struttura di *Corporate Governance* di FS SpA e delle principali controllate è articolata secondo il sistema tradizionale: l'Assemblea dei Soci nomina un Consiglio di Amministrazione, cui compete la gestione (il CdA di FS SpA è attualmente composto da sette amministratori) e un Collegio Sindacale, cui competono i controlli (il Collegio di FS SpA è composto da tre sindaci effettivi e due supplenti). L'Assemblea nomina, inoltre, una società di revisione (attualmente KPMG SpA), con funzioni di revisione legale dei conti. A integrazione del sistema di *Governance*, alle sedute del Consiglio di Amministrazione

⁶ FS SpA è un Ente emittente obbligazioni quotate su mercati regolamentati dell'Unione Europea, avente l'Italia come Stato membro d'origine. Di conseguenza, è soggetta ai connessi obblighi normativi in Italia e nel paese di collocazione del prestito. Per converso, FS SpA non ha emesso azioni alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione: si avvale, pertanto, della facoltà prevista dal comma 5 dell'art. 123 bis di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, salvo, appunto, quelle previste dalla lettera b del comma 2 ossia le principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria.

e del Collegio Sindacale presenza il Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria, a norma dell'art. 12 della Legge n. 259/1958.

Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione: i) nomina un Amministratore Delegato; ii) può conferire deleghe al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, su materie delegabili ai sensi di legge; iii) costituisce comitati, ove necessario, con funzione consultiva e propositiva (sono stati costituiti due Comitati: il Comitato per la Remunerazione e le Nomine e il Comitato *Audit*, Controllo rischi e *Governance*); iv) nomina il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ex *lege* 262/2005. Il Consiglio nomina altresì un Direttore Generale (le funzioni di Direttore Generale sono state attribuite all'Amministratore Delegato).

Al 31 dicembre 2019, il capitale sociale di FS SpA ammontava a 39.204.173.802,00 di euro interamente versati.

Si fornisce, di seguito, una rappresentazione grafica della struttura di *Governance* di FS SpA riferita alla data del 31 dicembre 2019.



ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

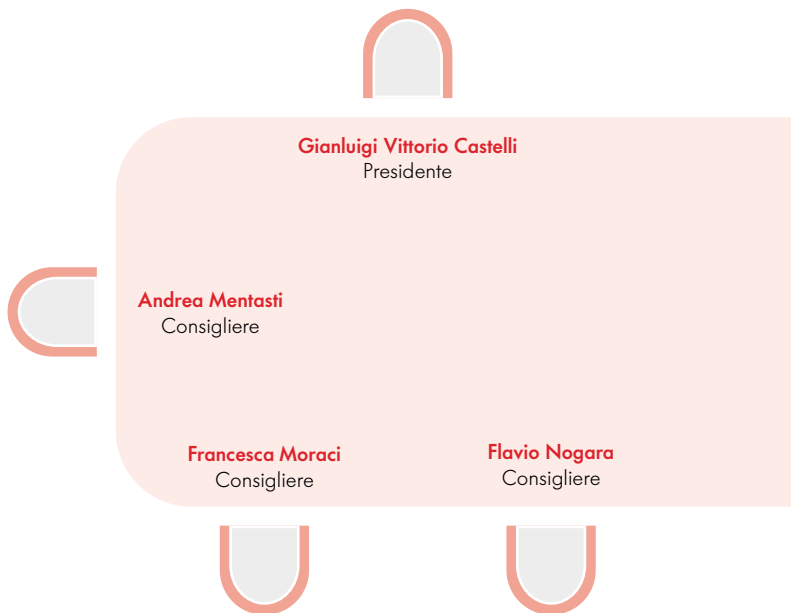
SOCIETÀ DI REVISIONE

KPMG SpA

COLLEGIO SINDACALE⁽⁰⁾



CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE



ORGANISMO DI VIGILANZA

Carlo Piergallini
Presidente

Gianfranco Cariola⁽⁰⁾
Gustavo Olivieri

COMITATO PER LA REMUNERAZIONE E LE NOMINE

Francesca Moraci
Presidente

Flavio Nogara
Vanda Ternau

MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO
AL CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA

Angelo Canale⁽⁰⁰⁾

Cristiana Rondoni
Sostituto

COMITATO AUDIT, CONTROLLO RISCHI E GOVERNANCE

Vanda Ternau
Presidente

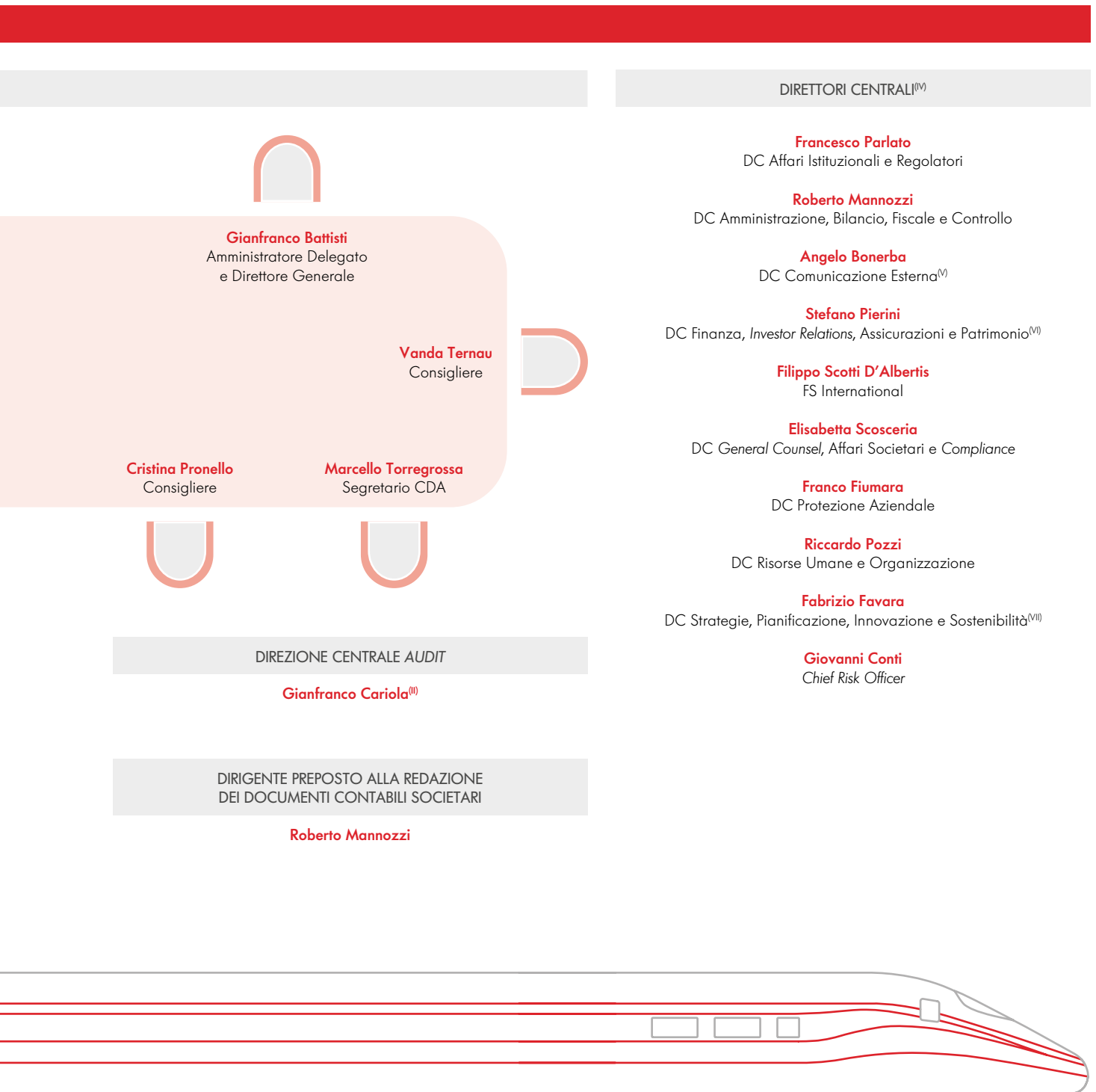
Flavio Nogara
Cristina Pronello



⁽⁰⁾ Composizione del Collegio Sindacale definita con delibera assembleare del 3 luglio 2019. Riguardo alla composizione precedente a tale data si rinvia al paragrafo descritto di cui infra.

⁽⁰⁰⁾ Gianfranco Cariola ha lasciato il Gruppo in data 30 novembre 2019. Con DOr n.92/P del 28 febbraio 2020 la titolarità della Direzione Centrale Audit è stata affidata a Sergio Romiti con decorrenza 1° marzo 2020.

⁽⁰⁰⁰⁾ A decorrere dal 1° gennaio 2020, così come deliberato nell'adunanza del 17-18 dicembre 2019, sono assegnate al Presidente di sezione Giovanni Coppola le funzioni di Delegato titolare al controllo della gestione finanziaria della Società a norma dell'art. 12 della Legge n. 259/195. Il Presidente Coppola sostituisce, pertanto, il Presidente Angelo Canale.



^(M) Con DOr n. 67/AD del 1° agosto 2019 è stata soppressa la Direzione Centrale Sistemi Informativi. Ciò in considerazione del progetto di conferimento parziale di FS SpA, approvato dall'Assemblea Straordinaria nella seduta del 28 maggio 2019, mediante l'assegnazione in favore di FS Technology del ramo d'azienda denominato Direzione Centrale Sistemi Informativi.

^(M) Con DOr n. 75/AD del 30 ottobre 2019, la struttura macro Relazioni Esterne, con la sottostante articolazione organizzativa, passa a operare alle dirette dipendenze del DC Media con decorrenza 1° novembre 2019. La DC Media cambia denominazione in DC Comunicazione Esterna.

^(M) Con DOr n. 70/AD del 6 settembre 2019, la DC Finanza, *Investor Relations* e Patrimonio ha cambiato denominazione in DC Finanza, *Investor Relations*, Assicurazioni e Patrimonio.

^(M) Con DOr n. 58/AD del 19 aprile 2019 la DC Strategie, Pianificazione e Sostenibilità ha cambiato denominazione in DC Strategie, Pianificazione, Innovazione e Sostenibilità.

ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea degli Azionisti di FS SpA è costituita dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze. Nel 2019 si è riunita cinque volte, di cui, quattro volte in sede ordinaria e una volta in sede straordinaria.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DI FS SPA

Composizione e nomina

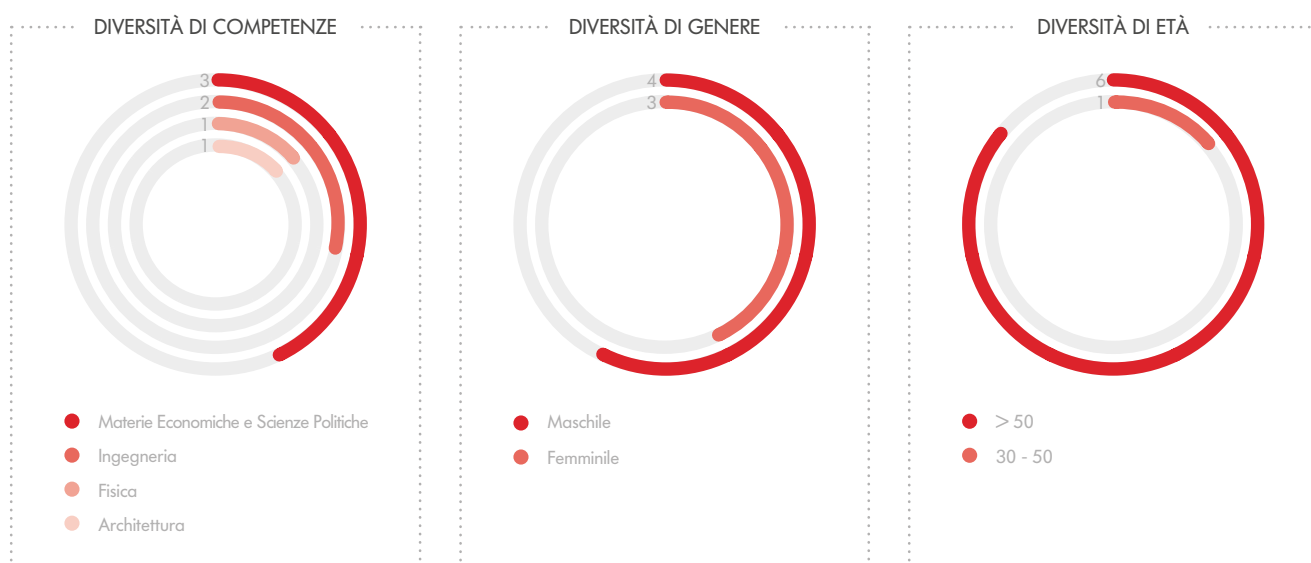
Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto, il Consiglio di Amministrazione (di seguito anche CdA) è composto da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di nove componenti, nominati dall'Assemblea degli Azionisti.

L'assunzione della carica di amministratore di FS SpA è subordinata al possesso di specifici requisiti di professionalità e onorabilità, nei termini previsti in espressa previsione statutaria (art. 10.6) anche con riferimento a quanto indicato dall'azionista MEF. Lo Statuto consente, inoltre, che gli Amministratori cui siano state delegate in modo continuativo, ai sensi dell'art. 2381, comma 2, Codice Civile, attribuzioni gestionali proprie del CdA possano rivestire la carica di Amministratore in non più di due ulteriori Consigli in società per azioni (non si considerano gli incarichi nelle società controllate o collegate); mentre per gli Amministratori cui non siano state delegate le attribuzioni di cui sopra è previsto che gli stessi possano rivestire la carica di Amministratore in non più di cinque ulteriori Consigli in società per azioni. Lo statuto prevede altresì che la composizione del Consiglio di Amministrazione deve garantire l'equilibrio tra i generi in attuazione della normativa applicabile, nel rispetto dei termini da essa previsti.

Con delibera dell'assemblea del 30 luglio 2018, sono stati nominati, quali componenti dell'Organo amministrativo, con un mandato della durata di tre esercizi e comunque sino alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio 2020, Gianluigi Vittorio Castelli (con funzioni di Presidente), Gianfranco Battisti, Andrea Mentasti, Francesca Moraci, Flavio Nogara, Cristina Pronello, Vanda Ternau.

Il Consiglio di Amministrazione, rispettivamente nelle sedute del 31 luglio 2018 e del 2 agosto 2018, ha nominato Gianfranco Battisti come Amministratore Delegato e Direttore Generale.

Nella seduta del 25 settembre 2018 il Consiglio, previa delibera assembleare, ha attribuito al Presidente specifiche deleghe come più avanti specificato. Quanto ai profili di diversità riscontrabili nella composizione dell'organo di gestione per il periodo di riferimento, anche ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 254/2016, si evidenzia quanto segue.



Cinque dei componenti del Consiglio di Amministrazione di FS SpA sono non esecutivi e indipendenti, secondo quanto valutato dallo stesso Consiglio di Amministrazione, sulla base delle dichiarazioni e informazioni rese dagli interessati e

prendendo a riferimento - pur in assenza di qualsiasi obbligo formale - quanto previsto dal Codice di Autodisciplina delle società quotate approvato da Borsa Italiana.

Ruoli e funzioni

L'Organo amministrativo di FS SpA, come costituito dalla richiamata Assemblea, opera come organo collegiale nella forma del Consiglio di Amministrazione.

Il CdA è responsabile della gestione della società e del compimento di tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale. A norma di Statuto, il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare su alcune materie altrimenti riservate all'Assemblea Straordinaria (quali fusioni per incorporazioni e scissioni parziali di società possedute almeno al 90% da FS SpA e a favore della medesima, istituzione e soppressione di sedi secondarie, adeguamento dello Statuto alle disposizioni normative), fermo restando, in ogni caso, la facoltà dell'Assemblea di deliberare sulle predette materie; infine, in coerenza con quanto disposto dall'art. 2410 del Codice Civile, il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare l'emissione di obbligazioni.

Ai sensi dello statuto, il CdA delega le proprie competenze, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 del Codice Civile, a uno dei suoi membri (Amministratore Delegato) e, previa delibera dell'Assemblea, può attribuire deleghe operative al Presidente sulle materie delegabili ai sensi di legge, indicate dall'Assemblea, determinandone in concreto il contenuto.

Il CdA di FS SpA viene convocato e presieduto dal Presidente e si riunisce di norma una volta al mese e, comunque, tutte le volte che lo giudichi necessario il Presidente o l'Amministratore Delegato o quando ne sia fatta motivata richiesta scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio Sindacale. Nel corso del 2019 si è riunito 25 volte.

Il CdA di FS SpA, nell'ambito della seduta del 31 luglio 2018, in continuità operativa con l'impostazione adottata per il precedente mandato, si è riservato specifici poteri conferendo, di conseguenza, all'Amministratore Delegato tutti i restanti poteri di amministrazione, fatti salvi quelli da attribuire al Presidente.

Il CdA, in particolare:

- si è riservato competenze esclusive su materie di importanza economica e strategica tra le quali, definizione - su proposta dell'Amministratore Delegato - delle linee strategiche della Società e del Gruppo; approvazione del *business plan* annuale e pluriennale e del *budget* annuale della Società e del Gruppo, predisposti dall'Amministratore Delegato; deliberazioni in merito alle operazioni finanziarie di maggior rilievo; deliberazioni, su proposta dell'Amministratore Delegato, di operazioni di acquisto/cessione e affitto di azienda, di operazioni di acquisizione/dismissione di partecipazioni societarie se superiori a una certa percentuale, nonché di operazioni straordinarie riguardanti le società direttamente partecipate. Il CdA ha, inoltre, confermato la propria competenza esclusiva in materia di nomina, su proposta motivata e documentata dell'Amministratore Delegato, degli organi di amministrazione e di controllo delle società controllate individuate come strategiche;
- ha, pertanto, conferito all'Amministratore Delegato tutti i poteri di amministrazione della Società - poteri che trovano esplicitazione, a mero titolo esemplificativo, in un apposito elenco - con esclusione delle attribuzioni del Presidente e di quelle che il CdA si è riservato in via esclusiva (oltre a quelle non delegabili a norma di legge); ai sensi dell'art. 12 dello Statuto, l'Amministratore Delegato cura, altresì, che l'assetto organizzativo e contabile sia adeguato alla natura e dimensioni dell'impresa e riferisce al CdA e al Collegio Sindacale almeno ogni tre mesi sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate.

Nella seduta del 25 settembre 2018, il CdA ha conferito al Presidente, ai sensi dell'art. 12, comma 3 dello Statuto, specifiche attribuzioni in materia di relazioni esterne e istituzionali in coordinamento con l'Amministratore Delegato e il coordinamento dell'attività di *Internal Auditing*.

Quanto al potere di rappresentanza di FS SpA, ai sensi dell'art. 13 dello Statuto, esso compete, disgiuntamente, al Presidente e all'Amministratore Delegato.

Comitati Consiliari

FS SpA limita ai casi necessari la costituzione di comitati con funzioni consultive o di proposta all'interno del CdA. La stessa si è pertanto dotata di due comitati, il Comitato *Audit*, Controllo Rischi e *Governance* e il Comitato per la Remunerazione e le Nomine - la cui istituzione è stata confermata, da ultimo, con la richiamata delibera del CdA del 31 luglio 2018. Composizione, funzionamento e compiti di detti comitati sono disciplinati in appositi regolamenti approvati dal CdA.

Comitato Audit, Controllo Rischi e Governance

I componenti di tale Comitato, come definiti nella richiamata delibera del CdA del 31 luglio 2018, sono: Vanda Ternau (Presidente), Flavio Nogara e Cristina Pronello; tutti consiglieri non esecutivi e indipendenti. Tale Comitato ha il compito di supportare, con attività propositive e consultive, le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, nonché quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche; nonché le valutazioni relative alla dimensione/composizione del Consiglio stesso, alla *Corporate Governance* della Società e del Gruppo e alla responsabilità sociale d'impresa.

Comitato per la Remunerazione e le Nomine

I componenti di tale Comitato sono Francesca Moraci (Presidente), Flavio Nogara e Vanda Ternau, tutti consiglieri non esecutivi e indipendenti. Tale Comitato ha compiti di natura propositiva e consultiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione con riferimento, tra l'altro a: criteri e procedure per la nomina dei dirigenti con responsabilità strategiche, e degli organi di amministrazione e controllo delle società controllate direttamente da FS SpA; cooptazione dei consiglieri di FS SpA; linee guida e criteri in tema di politica retributiva, nonché sui sistemi di incentivazione; remunerazione di Amministratore Delegato e Presidente di FS SpA (qualora a quest'ultimo siano attribuite deleghe operative).

Remunerazione degli Amministratori

Il CdA, su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine e sentito il parere del Collegio Sindacale, determina l'ammontare dei trattamenti economici ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile del Presidente e dell'Amministratore Delegato (comprensivi del compenso attribuito per la carica di amministratore) tenuto anche conto delle eventuali indicazioni dell'Assemblea.

I compensi deliberati per il Presidente e per l'Amministratore Delegato di FS SpA per le cariche da questi eventualmente rivestite nei CdA delle società del Gruppo FS Italiane vengono corrisposti direttamente a FS SpA medesima.

Infine, ai sensi dello Statuto, è fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza ai Consiglieri di Amministrazione e ai Sindaci ed è posto un limite all'importo della remunerazione che può essere riconosciuta ai componenti di Comitati con funzioni consultive o di proposta costituiti, ove necessario, all'interno del Consiglio.

Con riferimento al triennio 2018/2020, in FS SpA: i) i compensi per i Consiglieri di Amministrazione e il Presidente del CdA sono stati stabiliti dall'Assemblea nella summenzionata seduta del 30 luglio 2018; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, indicato al CdA il compenso massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire al Presidente, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile, nel caso di attribuzioni di deleghe; ii) nella seduta del 31 luglio 2018, il CdA ha deliberato per il dottor Battisti il compenso quale Amministratore Delegato (ai sensi dell'art. 2389, co. 3, cod. civ., comprensivo del compenso attribuito per la carica di amministratore); iii) nella seduta del 2 agosto 2018 il CdA ha deliberato per il Dott. Battisti il trattamento quale dirigente con l'incarico di Direttore Generale; iv) nella seduta del 25 settembre 2018, il CdA, a seguito delle decisioni dell'Assemblea, ha conferito deleghe sulle materie autorizzate dall'Assemblea e ha determinato l'ammontare complessivo del compenso del Presidente, Dott. Castelli. Entrambi i predetti compensi per il dottor Battisti, rispettivamente quale AD e quale DG, prevedono una parte fissa e una parte variabile; le parti variabili sono state parimenti collegate al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici, definiti dal CdA stesso su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine.

Ai componenti dei Comitati endoconsiliari è stato attribuito - in coerenza con le norme di Statuto - un compenso aggiuntivo pari al 30% del compenso determinato dall'Assemblea per i consiglieri.

⁷ Le componenti retributive per gli attuali Presidente e Amministratore Delegato e Direttore Generale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono state determinate in continuità con quanto già definito per gli stessi ruoli nel precedente mandato.

⁸ Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti al Presidente ai sensi dell'art. 2389, comprensivi dell'emolumento riportato nella tabella di cui sopra, sono pari a 238.000,00 euro, cui si aggiunge un importo massimo pari a 5.000,00 euro mensili lordi per la disponibilità di un alloggio a uso foresteria.

⁹ Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti all'Amministratore Delegato (AD) e Direttore Generale (DG) sono pari a 770.000,00 euro, comprensivi, per la carica di AD, dell'emolumento riportato nella tabella di cui sopra (parte fissa e parte variabile, quest'ultima da corrispondere al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici definiti dal CdA di FS SpA, su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine) e, per la posizione di DG, di 580.000,00 euro come parte fissa e 100.000,00 euro come parte variabile (quest'ultima da corrispondere al conseguimento del 100% di predefiniti obiettivi annuali aziendali oggettivi e specifici, definiti dal CdA di FS SpA su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine).

La tabella che segue, note incluse, dettaglia le componenti retributive complessive per le figure del Presidente e dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane⁷:

Presidente del Consiglio di Amministrazione ⁸	Emolumenti annuali mandato come Presidente
Compenso fisso: emolumento carica	50.000
Componente variabile	-
Amministratore Delegato e Direttore Generale ⁹	Emolumenti annuali mandato come Presidente
Compenso fisso: emolumento carica	65.000
Componente variabile	25.000



Criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione delle società controllate direttamente o indirettamente da FS SpA

Il CdA di FS SpA - in ossequio a quanto previsto dalle direttive MEF, nel rispetto in ogni caso della normativa vigente in tema di quote di genere e sulla base delle opportune scelte gestionali - ha elaborato alcuni criteri di ordine generale per la scelta dei candidati alla carica di componente dell'organo di gestione e di controllo delle società direttamente controllate, i quali determinano composizioni bilanciate sotto il profilo delle diversità.

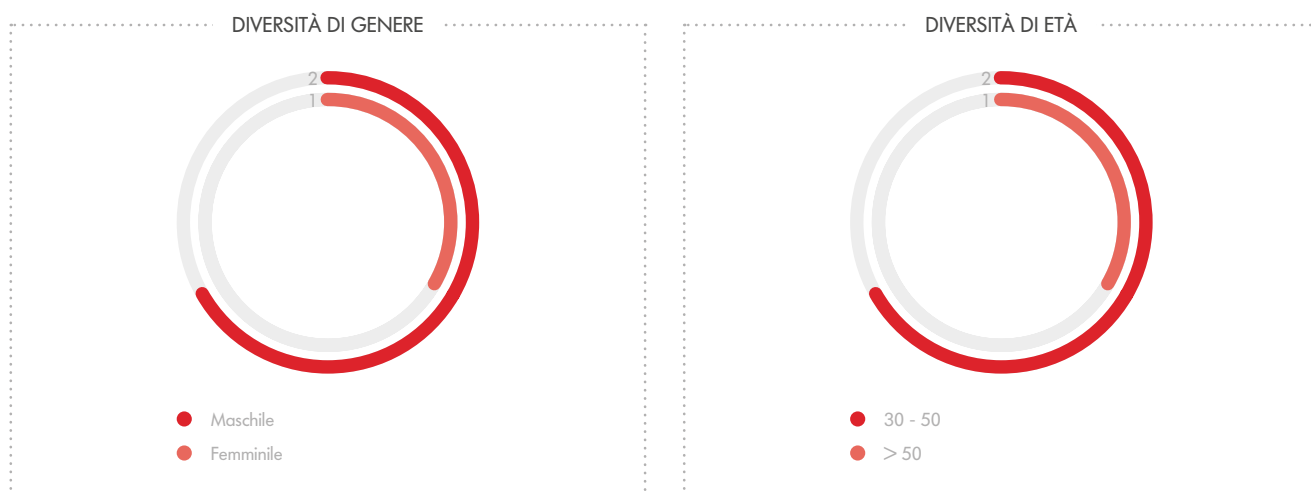
Ferrovie dello Stato Italiane, inoltre, in ossequio alla Direttiva MEF del 16 marzo 2017 che ha previsto procedure da utilizzare per i rinnovi degli organi sociali nelle società controllate indirettamente dal MEF, comunica, prima di procedere alla nomina dei componenti di tali organi, l'esito dell'istruttoria di carattere qualitativo e attitudinale dei potenziali candidati, comprensiva della verifica dei requisiti di eleggibilità, al MEF affinché il Dipartimento del Tesoro verifichi il rispetto dei criteri e delle procedure per la nomina.

Collegio Sindacale

Ai sensi dello Statuto, l'Assemblea nomina un Collegio Sindacale composto da tre sindaci effettivi; l'Assemblea è altresì chiamata a nominare due sindaci supplenti.

Con l'assemblea del 30 aprile 2019, convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio 2018, è giunto a naturale scadenza il mandato del Collegio Sindacale composto dai sindaci effettivi Carmine Di Nuzzo (Presidente), Susanna Masi e Roberto Ascoli, e dai sindaci supplenti Cinzia Simeone e Paolo Castaldi. L'Assemblea del 3 luglio 2019 ha, pertanto, nominato, per tre esercizi e, comunque, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2021, quali sindaci effettivi, Alessandra Dal Verme (Presidente), Susanna Masi e Gianpaolo Davide Rossetti; quali sindaci supplenti, Letteria Dinero e Salvatore Lentini.

Quanto ai profili di diversità riscontrabili nella composizione dell'organo di controllo per il periodo di riferimento, anche ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 254/2016, si evidenzia quanto segue.



Quanto alle competenze, un sindaco è dipendente del Ministero e gli altri due vantano solida esperienza nel mondo professionale. I due sindaci supplenti sono entrambi dipendenti del Ministero. Tutti i sindaci effettivi e un sindaco supplente sono laureati in Economia e Commercio e iscritti nel Registro dei revisori legali dei conti. Un sindaco supplente è laureato in giurisprudenza ed è iscritto nel Registro dei revisori legali dei conti.

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS SpA e sul suo concreto funzionamento.

Con la qualifica acquisita da FS SpA di EIP nei termini già precedentemente citati, il Collegio Sindacale della Capogruppo ha assunto anche il ruolo di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, di cui all'art. 19 del D.Lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti e infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, diversi dalla revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

Nel 2019, il Collegio di FS SpA si è riunito 17 volte e i sindaci hanno assistito a 2 riunioni assembleari e a 25 sedute del CdA.



IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI

Il sistema di controllo interno e gestione rischi (SCIGR) è l'insieme di strumenti, strutture organizzative, norme e regole aziendali volte a consentire una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal CdA, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, così come attraverso la strutturazione di adeguati flussi informativi volti a garantire la circolazione delle informazioni. Un efficace SCIGR favorisce l'assunzione di decisioni consapevoli e concorre ad assicurare la salvaguardia del patrimonio sociale, l'efficienza e l'efficacia dei processi aziendali, l'affidabilità dell'informativa finanziaria, il rispetto di leggi e regolamenti, dello Statuto Sociale e degli strumenti normativi interni. È opportuno precisare che, anche se complessivamente adeguato e funzionante, il SCIGR può fornire solo una "ragionevole sicurezza" sulla realizzazione degli obiettivi aziendali. Ciò in quanto il SCIGR ha come obiettivo la mitigazione del rischio attraverso la gestione dello stesso, non l'eliminazione del rischio insito in ciascun processo gestionale e di controllo. FS SpA utilizza il *CoSO Report* quale *framework* di riferimento, internazionalmente riconosciuto, per l'implementazione, l'analisi e la valutazione del SCIGR.

Il SCIGR si articola nei seguenti 3 livelli di controllo:

- I livello di controllo: diretto ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni e a garantire un'adeguata risposta ai correlati rischi. Rientra in tale attività anche la verifica periodica dell'efficacia e dell'efficienza del disegno e dell'effettiva operatività dei controlli al fine di: i) accertare che agiscano in funzione degli obiettivi a essi assegnati, ii) verificare che siano adeguati rispetto a eventuali cambiamenti intervenuti nella realtà operativa, iii) coglierne e promuoverne eventuali possibilità di miglioramento. La responsabilità di definire ed effettuare tali controlli è del *management*, opera a ogni livello della struttura organizzativa e si esplica nel quadro della gestione corrente.
- Il livello di controllo: volto a monitorare i principali rischi al fine di assicurare l'efficacia e l'efficienza del trattamento degli stessi, nonché a monitorare l'adeguatezza e operatività dei controlli (posti a presidio dei principali rischi). Fornisce inoltre supporto al primo livello nella definizione e implementazione di adeguati sistemi di gestione dei principali rischi e dei relativi controlli. È svolto dal *management* e da altre specifiche funzioni quali il *Risk Management*, la *Compliance* e il Dirigente Preposto.
- III livello di controllo: atto a fornire *assurance* indipendente e obiettiva sull'adeguatezza ed effettiva operatività del primo e secondo livello di controllo e in generale sul SCIGR nel suo complesso. È svolto da unità indipendenti, diverse da quelle operative, quali l'*Internal Audit*.

Di seguito una descrizione dei compiti e delle responsabilità dei principali soggetti coinvolti nel SCIGR.

Internal Audit

L'assetto organizzativo e di funzionamento dell'*Internal Audit* nel Gruppo, definito nel 2017, prevede:

- la presenza della funzione *Internal Audit* nella Capogruppo FS SpA e nelle società controllate di primo livello e consolidate con il metodo integrale. Quest'ultime valutano - in funzione delle specificità e dei rispettivi profili di rischio, sentita la Direzione Centrale *Audit* di FS SpA - l'assetto dell'*Internal Audit* delle società da esse controllate nel rispetto dei criteri di efficienza, fermo restando l'obiettivo dell'efficace presidio del proprio sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
- un ruolo di coordinamento - da parte della Direzione Centrale *Audit* di FS SpA - delle funzioni *Internal Audit* di Gruppo attraverso la: i) definizione e aggiornamento di indirizzi e metodologie di *audit*; ii) gestione della Famiglia Professionale dell'*Internal Audit*, in qualità di *Process Owner* di Gruppo.

Le funzioni *Internal Audit* sono a riporto gerarchico del Presidente del Consiglio di Amministrazione e funzionale dell'Amministratore Delegato e riferiscono anche al Comitato di *Audit* - ove istituito - nei termini stabiliti dalle disposizioni di ogni Società.

Nel Gruppo, l'*Internal Audit* svolge un'attività indipendente e obiettiva di *assurance* e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione. Assiste l'organizzazione nel perseguimento dei propri obiettivi tramite un approccio professionale sistematico, che genera valore aggiunto in quanto finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di *Corporate Governance*.

L'*Internal Audit* ha, pertanto, il compito di:

- verificare l'operatività e l'adeguatezza del SCIGR, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e di fornire valutazioni e raccomandazioni al fine di promuoverne l'efficienza e l'efficacia;
- fornire supporto specialistico al *management* in materia di SCIGR al fine di favorire l'efficacia, l'efficienza e l'integrazione

dei controlli nei processi aziendali e promuovere il costante miglioramento della *governance* e del *risk management*. Sono oggetto di *Internal Audit* tutte le funzioni, unità, processi e/o sottoprocessi, sistemi informatici aziendali, con riferimento ai rischi e conseguenti obiettivi di:

- efficacia ed efficienza dei processi aziendali;
- affidabilità dell'informativa finanziaria;
- rispetto delle leggi, regolamenti, statuto sociale e normative applicabili;
- salvaguardia del patrimonio sociale.

Le funzioni *Internal Audit* supportano operativamente l'Organismo di Vigilanza delle relative società nello svolgimento delle attività di vigilanza.

Risk Management

Ferma restando la centralità del *management* e delle strutture di presidio specialistico nelle attività di gestione e monitoraggio del rischio (come responsabili del monitoraggio di linea o primo livello di controllo), il Gruppo FS Italiane ha nel tempo strutturato diversi presidi di secondo livello che supportano il *management* nella definizione e nell'implementazione di adeguati sistemi di gestione e monitoraggio dei principali rischi e controlli (ad esempio il *Risk Management*, il Dirigente Preposto, l'Unità *Anti-Bribery&Corruption*, la *Compliance*, la *Data Protection*). In tale contesto, il *Chief Risk Officer* di Gruppo svolge un ruolo di coordinamento nella gestione complessiva del processo di governo del rischio di Gruppo oltre agli ambiti di riferimento delle funzioni inserite nel perimetro di competenza (*Risk Management* e *Data Protection Officer*).

In tale ambito, la Struttura organizzativa *Risk Management*, istituita con Disposizione Organizzativa n. 5/AD del 6 aprile 2018, assicura la progettazione, l'implementazione e il governo del modello integrato di *Enterprise Risk Management* e del processo di monitoraggio integrato del complesso dei rischi aziendali raccordando strategie, politiche, processi e meccanismi di funzionamento riguardanti l'individuazione, l'assunzione, la gestione, l'attenuazione, il monitoraggio e *reporting* dei principali rischi a cui l'azienda è esposta, curando la definizione del profilo di rischio della Capogruppo e coordinando i vari presidi di *risk management* di Gruppo.

Nel corso dell'anno 2019 è stato formalizzato il *Framework* di *Risk Management* del Gruppo FS Italiane che definisce ambiti, responsabilità, metodologie e strumenti per una gestione efficace del processo di identificazione, valutazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei rischi aziendali attuali e prospettici a supporto delle decisioni di *business* in un'ottica *risk based*. L'adozione di un *Framework* unico a livello di Gruppo consente di:

- definire il perimetro di applicazione del processo di *risk management*, individuando gli ambiti di azione e i processi decisionali in cui tale processo è declinato;
- individuare strumenti e modelli di valutazione e gestione dei rischi univoci e coerenti a livello di Gruppo, definendo le responsabilità di gestione e utilizzo degli stessi tra la Capogruppo e le società, in base alla tipologia di attività e all'ambito di azione in cui tali attività sono svolte;
- assicurare modalità di interpretazione, analisi e rappresentazione dei risultati delle attività di *risk management* comuni;
- promuovere la diffusione di una cultura aziendale maggiormente orientata alla gestione dei rischi;
- favorire la crescita della famiglia professionale, attraverso la diffusione di un linguaggio comune e l'adozione di percorsi finalizzati a garantire lo sviluppo delle competenze e della professionalità delle risorse coinvolte nel processo di *risk management*.

Compliance

La Struttura organizzativa *Compliance*, istituita con Disposizione Organizzativa n. 133/AD del 2 maggio 2016, monitora la normativa e le *best practices* nazionali e internazionali a cui il sistema delle regole aziendali e di Gruppo deve essere conforme, assicurando e fornendo alle strutture interessate il necessario supporto, per la definizione delle azioni da adottare per garantire la conformità alle nuove disposizioni di legge e regolamentari, nonché delle conseguenti implicazioni organizzative, strategiche e di *business*; verifica l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e procedure aziendali e di Gruppo alla normativa formulando proposte di adeguamento ai fini del loro corretto orientamento giuridico; assicura il supporto specialistico, in coordinamento con le altre competenti strutture aziendali, rispetto all'implementazione e gestione dei modelli di controllo interno e dei programmi di *compliance* relativi all'*Anti-Bribery&Corruption Management System* e all'*Antitrust Compliance Program* nonché, attraverso il coordinamento del *Team 231*, l'aggiornamento del Modello 231 di FS in relazione all'evoluzione della normativa di riferimento e a modifiche organizzative e di processo intervenute;

supporta i processi decisionali di *business* mediante l'analisi dei profili di *business* e *trade compliance* relativamente alle iniziative di sviluppo commerciale all'estero (*business partners*, consulenti e promotori commerciali), operazioni di M&A, sponsorizzazioni e altre iniziative strategiche. Con Disposizione di Gruppo n. 280/AD del 6 novembre 2019 è stato definito e diffuso il "Modello di *Compliance* del Gruppo FS Italiane" descrivendone gli aspetti organizzativi e i processi che ne regolano il funzionamento.

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di FS SpA

La figura del Dirigente Preposto, istituita a partire dal 2007 per richiesta dell'Azionista MEF, è diventata, dal 2013, a tutti gli effetti obbligatoria *ex lege*, ricadendo a pieno nell'ambito di applicazione dell'art. 154 *bis* del TUF, a seguito dell'emissione di prestiti obbligazionari quotati sul mercato irlandese (Programma EMTN *Euro Medium Term Notes*) in conseguenza della quale FS SpA ha assunto la configurazione di Ente di Interesse Pubblico (EIP), di cui all'art.16 del D.Lgs. 39/2010, in quanto società "Emittente Strumenti finanziari quotati".

L'attuale Dirigente Preposto di FS SpA, nominato da ultimo dal CdA di FS SpA il 27 marzo 2018 su proposta dell'Amministratore Delegato e con il parere favorevole del Collegio Sindacale, è Roberto Mannozi, Direttore Centrale Amministrazione bilancio Fiscale e Controllo della Capogruppo, e risulta in carica fino all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2020.

In relazione ai requisiti di nomina del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili l'art. 16 dello Statuto di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, oltre che il Regolamento delle attività del Dirigente Preposto, prevedono che il CdA nomini, previo parere obbligatorio, non vincolante, del Collegio Sindacale, per un periodo non inferiore alla durata in carica del CdA stesso e non superiore a sei esercizi, il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari. L'incarico può essere rinnovato.

Lo Statuto prevede inoltre che il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari debba possedere i requisiti di onorabilità previsti per gli Amministratori e che venga scelto secondo criteri di professionalità e competenza tra i dirigenti che abbiano maturato un'esperienza adeguata all'ampiezza e complessità dell'incarico e, comunque, di almeno tre anni¹⁰ nell'area amministrativa presso imprese o società di consulenza o studi professionali.

Al fine di dotare il Dirigente preposto di adeguati mezzi e poteri, commisurati alla natura e alla complessità dell'attività svolta, alle dimensioni della Società e del Gruppo, nonché di mettere in grado lo stesso di svolgere i compiti attribuiti, anche nell'interazione e nel raccordo con gli altri Organi e funzioni della Società, il 28 luglio 2015 venne approvato dal Consiglio di Amministrazione il già menzionato Regolamento delle attività del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

In considerazione della complessità organizzativa e operativa del Gruppo FS Italiane, con lo scopo di ottenere un rafforzamento e una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il CdA di FS SpA ritenne opportuno, fin dall'inizio, promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali controllate. Attualmente i Dirigenti Preposti sono nominati nelle seguenti società: RFI SpA, Trenitalia SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, Busitalia-Sita Nord Srl, Ferservizi SpA e Fercredit SpA. Risultano inoltre nominati anche il Dirigente Preposto in Anas SpA e nelle sue controllate Anas International Enterprise SpA (AIE), Quadrilatero Marche Umbria SpA, Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus SpA (SITAF).

Principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria, ai sensi dell'art. 123 *bis*, comma 2, lett. b del TUF (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari)

Il sistema di gestione dei rischi e di controllo interno sull'informativa finanziaria si pone l'obiettivo di fornire una ragionevole certezza sull'attendibilità, l'accuratezza, l'affidabilità e la tempestività dell'informativa finanziaria, e parallelamente che i processi di produzione della citata informativa, garantiscano il rispetto dei principi contabili internazionali (IAS/IFRS).

Il Dirigente Preposto di FS SpA definisce e aggiorna il Modello di controllo sull'informativa finanziaria del Gruppo (c.d. Modello 262) in coerenza con le previsioni del già citato art. 154 *bis* del Testo Unico della Finanza e sulla base di *standard* di riferimento internazionale (CoSO Report "*Internal Control – Integrated Framework*" pubblicato dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*").

¹⁰ Innalzati successivamente a sei nel Regolamento del DP.

Il modello, come già evidenziato, prevede la presenza di un Dirigente Preposto nella Capogruppo e di Dirigenti Preposti nelle principali società controllate. Il DP di FS SpA definisce e monitora il Piano di attività annuale per la *compliance* alla L. 262/2005 del Gruppo, sottoposto all'approvazione del Consiglio di Amministrazione di FS SpA - e per la parte di competenza ai Consigli delle controllate in cui è presente il DP - ed emana linee guida in termini di predisposizione delle procedure amministrativo-contabili, di verifica dell'adeguatezza e operatività delle stesse, nonché di rilascio delle Attestazioni inerenti al sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria. I DP di società implementano e mantengono il sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria societaria, con flussi di interscambio continui con il DP di Capogruppo. Di seguito sono descritte le fasi e i ruoli coinvolti nel processo di controllo sull'informativa finanziaria. Il modello, negli ultimi esercizi, è stato innovato nell'ottica dell'ulteriore allineamento alle *best practice* delle società quotate, per i seguenti aspetti, implementati progressivamente nel Gruppo:

- potenziamento del ruolo dei *Process Owner/Control Owner* ai fini della definizione, certificazione e mantenimento nel tempo di un adeguato sistema di controlli interni sull'informativa finanziaria;
- introduzione di una metodologia di valutazione dei rischi 262 basata sui criteri di impatto e probabilità, finalizzata a orientare tutte le fasi del processo.

Come indicato nella DdG 250/AD del 26 marzo 2018 "Modello di Controllo sull'Informativa Finanziaria del Gruppo FS Italiane" il processo di controllo sull'informativa finanziaria prevede le seguenti fasi: definizione del perimetro delle società/processi in c.d. ambito 262; mappatura dei processi; *risk & control assessment*; emanazione/revisione delle procedure; autocertificazione dell'adeguatezza e operatività dei controlli a cura dei *Control Owner/Process Owner* (meccanismo di *Self Assessment*); *test* indipendenti; valutazione carenze e gestione dei piani di azione; rilascio delle Attestazioni.

La fase di definizione del perimetro mira a individuare - in ottica *risk based* - le società e i processi rilevanti sui quali concentrare le attività di processo 262.

L'individuazione delle società è effettuata:

- sulla base della contribuzione delle diverse società a determinati valori del bilancio aggregato: Ricavi operativi, Attivo, Posizione finanziaria netta, Mezzi propri, EBITDA, Utile/Perdita di esercizio ante imposte;
- con l'integrazione di considerazioni di natura qualitativa sulla base dei profili di rischio.

Nell'ambito delle società rilevanti (in c.d. ambito 262) vengono successivamente identificati i processi significativi in base a un'analisi di fattori quantitativi (processi che concorrono alla formazione di voci di bilancio per importi superiori a una determinata percentuale dell'utile lordo o del patrimonio netto aggregato) e fattori qualitativi.

La fase di mappatura dei processi avviene, a cura delle strutture dei DP e, laddove non presenti, delle strutture dei Responsabili Amministrativi di società, in collaborazione con i *Process Owner* di competenza. I processi vengono mappati avendo come riferimento i documenti organizzativi e le prassi utilizzate all'interno dell'azienda. I processi sono mappati nelle Procedure Amministrativo-Contabili (PAC) composte da un *narrative* (documento descrittivo delle varie fasi del processo) e da una matrice dei controlli.

Nella fase di *risk & control assessment*, contestualmente alla redazione della PAC, viene effettuata dallo staff del Dirigente Preposto, di concerto con i *Process Owner*, la valutazione dei rischi 262 che insistono sul processo mappato sulla base di una metodologia quali - quantitativa legata ai parametri di impatto e probabilità, e a fronte di tali rischi sono individuati e valutati, in termini di adeguatezza, i controlli esistenti a copertura di detti rischi (alla data della presente Relazione i controlli totali mappati nelle procedure societarie sono circa 4800), e definite eventuali necessità di integrazione o miglioramento del disegno dei controlli. In questa fase sono anche individuati i c.d. controlli chiave e super chiave delle procedure - in coerenza con la valutazione dei rischi sottostanti - la cui assenza o mancata operatività potrebbe comportare un più rilevante rischio di errata informativa finanziaria. La valutazione dei rischi viene aggiornata con periodicità almeno annuale, a valle della pubblicazione dei bilanci.

Nella fase di emanazione/revisione delle procedure vengono formalizzate le PAC che regolamentano informazioni, dati e rilevazioni amministrativo-contabili, descrivendo in ordine logico e cronologico le attività necessarie a produrli o rilevarli, il sistema dei controlli interni e le relative modalità di effettuazione di quest'ultimi.

Le PAC possono avere rilievo di Gruppo, e in tal caso sono emanate dal DP di FS SpA, o rilievo aziendale e sono quindi emanate dallo stesso DP di FS SpA, per la Capogruppo, e dai DP o Responsabili amministrativi per le altre società in c.d. ambito 262, oltre a essere validate dai *Process Owner* di competenza. Sulle procedure societarie viene effettuata, prima dell'emanazione, un'attività di *quality assurance* da parte dello staff del DP di Capogruppo per verificarne la coerenza e conformità agli *standard* di Gruppo con il rilascio finale del visto di *quality assurance* da parte del DP di Capogruppo. Alla data della presente Relazione risultano emanate, all'interno del Gruppo FS Italiane, circa 350 PAC, societarie e di Gruppo. Le PAC sono comunicate alle principali funzioni aziendali/società controllate, al Vertice aziendale e a tutti gli

organi di controllo, oltre a essere pubblicate sul portale di Gruppo.

La fase di Self Assessment consiste nel processo di autocertificazione in merito all'adeguatezza del disegno e all'effettiva operatività dei controlli delle Procedure Amministrativo-Contabili nel periodo di riferimento a cura dei singoli *Control Owner/Process Owner*, attraverso la compilazione di questionari ricevuti tramite il sistema informativo di supporto al processo 262. I *Control Owner* rispondono ai questionari sul disegno e operatività dei singoli controlli, mentre i *Process Owner* validano le risposte dei *Control Owner* attestando la procedura nel complesso o per la parte di competenza.

Questo meccanismo prevede, dunque, il coinvolgimento costante dei vari livelli aziendali, attraverso adeguati flussi informativi, tali da rendere sempre più affidabile il processo di risalita delle informazioni e dei dati che affluiscono all'informativa finanziaria. Il processo di Self Assessment contribuisce, sulla base delle evidenze comunicate dagli owner dei processi, a mantenere, in maniera continuativa, aggiornato il sistema delle Procedure Amministrativo-Contabili.

Nella fase di Test Indipendenti vengono verificati il disegno e l'effettiva applicazione dei controlli, in base a *standard* e metodologie di *audit*. Il processo dei Test Indipendenti, svolto sotto il coordinamento dello staff del DP di Capogruppo, si compone delle seguenti sotto-fasi: 1) predisposizione di un piano periodico di verifiche per il Gruppo con l'individuazione delle tempistiche e dei *team* incaricati; 2) definizione delle modalità di esecuzione dei *test* (*script* di *test*); 3) esecuzione delle verifiche e formalizzazione degli esiti; 4) analisi e valutazione delle criticità emerse. Anche sugli *script* di *test*, viene di norma effettuata un'attività di *quality assurance* dallo staff del DP di Capogruppo, per verificarne la conformità agli *standard* di Gruppo. Le attività di *test* sono svolte, oltre che con risorse proprie dei DP, con il supporto delle funzioni *Audit* e con risorse della società Ferservizi SpA (con cui la Capogruppo stipula apposito contratto di *service*); si tiene inoltre conto anche dell'esito dei *test* svolti sui controlli 262 dalla Società di Revisione Legale dei Conti, nell'ambito del più ampio processo di revisione.

La fase di gestione dei piani di azione consiste nella individuazione delle azioni necessarie alla risoluzione delle carenze emerse - sia in termini di disegno che di operatività - in tutte le altre fasi del processo 262 (in particolare dal *test* indipendente e dal Self Assessment), nella definizione dei soggetti responsabili della loro implementazione e dei tempi di realizzazione. Gli *action plan* sono definiti dagli staff dei Dirigenti Preposti/Responsabili Amministrativi con i diversi *Owner* dei processi e la loro realizzazione è oggetto di monitoraggio continuo.

A conclusione del processo sin qui descritto, il DP della Capogruppo redige una Relazione sulle attività svolte nel periodo di riferimento che viene trasmessa al Consiglio di Amministrazione al momento dell'approvazione del progetto di bilancio, e rilascia a firma congiunta con l'Amministratore Delegato le Attestazioni sul bilancio individuale di esercizio e sul bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 bis, i cui contenuti sono definiti in base ai relativi schemi Consob.

Similmente i Dirigenti Preposti delle società controllate, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di ciascuna società, rilasciano l'Attestazione sui bilanci societari e redigono le proprie Relazioni per i rispettivi CdA.

I Responsabili Amministrativi delle altre società in ambito 262 (nelle quali non è nominato il Dirigente Preposto) rilasciano a firma congiunta con gli Amministratori Delegati, un'analoga attestazione sul bilancio con valenza interna. Il modello del Gruppo prevede inoltre, oltre a quelle citate, il rilascio di Attestazioni interne - con riferimento all'adeguatezza e funzionamento del sistema di controllo inerente l'informativa finanziaria societaria e di Gruppo - anche da parte dei Responsabili Amministrativi e Amministratori Delegati delle controllate non in ambito 262, dei Responsabili delle Direzioni Centrali della Capogruppo e degli *outsourcer* dei servizi amministrativi, informatici e di ogni altro servizio con impatto sull'informativa finanziaria.

Il processo inerente alla *compliance* alla Legge 262/2005 è svolto con il supporto del sistema informativo di Gruppo MEGA - Hopex.

La diffusione del Modello di controllo sull'informativa finanziaria nel Gruppo FS Italiane è perseguita attraverso attività di comunicazione e formazione con sessioni di aggiornamento sulle evoluzioni dei sistemi di controllo legati ai temi del *financial reporting*.

Relativamente ai rapporti tra DP e organi sociali (AD, CdA) e organi/funzioni di controllo (Collegio Sindacale anche nella sua funzione di Comitato per il Controllo Interno e Revisione Contabile, Comitato *Audit* Controllo Rischi e *Governance*, Organismo di Vigilanza, Società di Revisione Legale dei Conti, Funzione di *Internal Audit*, *Risk Management*, ecc.) il già citato Regolamento del Dirigente Preposto indica le interrelazioni e i flussi di *reporting*. Ciò con l'obiettivo di mettere a fattor comune i programmi di attività, gli esiti delle attività svolte e i piani di azione, al fine di produrre sinergie e ottimizzare il processo dei controlli. In relazione all'istituzione della Unità *Anti Bribery&Corruption* di FS SpA sono stati altresì introdotti specifici flussi informativi che prevedono, tra l'altro, la mappatura dei controlli 262 rilevanti ai fini del Modello Anticorruzione (*Anti Bribery&Corruption management system* di FS SpA).

Si specifica, inoltre, che a partire da quest'anno, a valle della introduzione del *Tax Control Framework* ovvero del Modello di controllo a specifica copertura del rischio fiscale (v. paragrafo successivo), e delle conseguenti attività inerenti alla integrazione dei Modelli 262/TCF sono state emanate, secondo la metodologia 262, anche le prime PAC/Fiscali/Fiscalizzate a copertura dei rischi fiscali.

Si evidenzia infine, a integrazione del Modello di *compliance* alla Legge 262/2005 sopra descritto e, più in generale, allo scopo di potenziare il sistema di controllo interno e gestione del rischio del Gruppo, l'attivazione dei Modelli di Gruppo "SoD – Segregation of Duties" e "ITGC - Information Technology General Controls". Il Modello SoD ha la finalità di attivare il controllo operativo sui processi, con particolare attenzione a quelli che concorrono alla formazione dell'informativa finanziaria, in modo da garantire che le responsabilità siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o allocazioni operative che concentrino attività critiche su un unico soggetto. Il Modello SoD ha, inoltre, la finalità di abilitare una visione omogenea e coerente dell'intero sistema autorizzativo per la gestione dei ruoli e delle utenze nei sistemi informativi. Il Modello ITGC ha l'obiettivo di definire i controlli interni sui processi IT finalizzati ad assicurare il continuo e corretto funzionamento dei sistemi applicativi aziendali sui quali vengono processati i dati che confluiscono nell'informativa finanziaria. Gli *IT General Controls* includono i controlli sulle fasi di sviluppo e manutenzione dei sistemi applicativi, di acquisto del *software*, di sicurezza degli accessi logici, ecc. Le funzioni IT societarie – per le principali controllate del Gruppo ove è implementato il Modello ITGC – rilasciano annualmente ai Dirigenti Preposti/Responsabili Amministrativi apposite attestazioni IT sul funzionamento dei sistemi a supporto dell'informativa finanziaria. Si specifica che per l'anno 2019, tenendo conto del mutato contesto organizzativo che ha visto la cessione del ramo d'azienda ICT delle principali società del Gruppo a FSTechnology (FS, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr), le attestazioni IT sono state rilasciate, per tali società, da FSTechnology.

Tax Control Framework

Ferrovie dello Stato Italiane ha aderito, insieme alle sue principali controllate Trenitalia e RFI, al regime di adempimento collaborativo introdotto dal D.Lgs. 5 agosto 2015, n. 128, rubricato "Disposizioni sulla certezza del diritto nei rapporti tra fisco e contribuente". L'adesione a tale regime opzionale, volto a promuovere una nuova forma di comunicazione e di cooperazione rafforzata tra l'Amministrazione finanziaria e i contribuenti, all'insegna della certezza del diritto e della semplificazione dei rapporti con il fisco, ha richiesto l'adozione di un efficace sistema di rilevazione, misurazione, gestione e controllo del rischio fiscale, inteso come "rischio di operare in violazione di norme di natura tributaria ovvero in contrasto con i principi o con le finalità dell'ordinamento".

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane, con delibera del 16 aprile 2019, ha approvato i documenti cardine del *Tax Control Framework*:

- la "Strategia Fiscale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" con l'obiettivo di gestire consapevolmente l'esposizione del Gruppo a un livello di rischio che è, e dovrà essere, il minore ragionevolmente possibile nell'intento di determinare il corretto livello di tassazione dovuto;
- il "Modello di Controllo Interno sulla rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" che è costruito in logica di piena ed efficiente integrazione con quello del Dirigente Preposto di Gruppo (Modello 262), individua i presidi e i controlli da adottare per la rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali insiti nei processi aziendali, definendo le modalità di gestione del processo di controllo nell'ambito del *Tax Control Framework*.

Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione

In coerenza con gli indirizzi e gli obiettivi strategici definiti dal Consiglio di Amministrazione:

- la Direzione Centrale Strategie, Pianificazione, Innovazione e Sostenibilità (DCSPIS), in un'ottica di generazione di valore - economico, ambientale e sociale - per tutti gli *stakeholders*, assicura la definizione delle strategie di Gruppo e il relativo processo di pianificazione, monitoraggio e controllo strategico, nonché il relativo processo di pianificazione e controllo investimenti e l'ottimizzazione e lo sviluppo del portafoglio dei *business* del Gruppo; in particolare, la DCSPIS assicura: l'elaborazione del Piano Industriale della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane attraverso il coordinamento e il supporto nel processo di sviluppo e consolidamento delle proposte/Piani delle singole strutture/società del Gruppo, per la successiva verifica e validazione da parte dell'Amministratore Delegato, e ne monitora l'attuazione;

- la Direzione Centrale Amministrazione, Bilancio, Fiscale e Controllo (di seguito DCABFC), assicura il sistema di Programmazione e Controllo di Gestione del Gruppo attraverso il processo di implementazione operativa delle strategie (processo di *budget*) e quello di consuntivazione e analisi dei risultati; in particolare, la DCABFC assicura: l'elaborazione del *budget* della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane definendo le linee guida inerenti lo svolgimento del processo di *budget* annuale e di controllo di gestione per il Gruppo e supportando le controllate nell'elaborazione dei relativi *budget*, e ne monitora l'attuazione;

L'attività di controllo di gestione si estende a quasi tutti gli aspetti dell'attività gestionale di FS SpA e del Gruppo, inglobando al suo interno varie tipologie di controllo:

- controllo strategico, che verifica se le strategie vengono implementate sulla base delle linee guida derivanti dal processo di pianificazione e se i risultati rispecchiano le attese presenti nei piani strategici;
- controllo direzionale, che verifica il raggiungimento degli obiettivi di breve periodo e quindi il perseguimento degli obiettivi di *budget*;
- controllo operativo, che monitora l'operatività e i livelli di efficienza dei processi.

Le attività di controllo direzionale e operativo - che si basano sulle analisi degli scostamenti, a fine mese, tra consuntivi e *budget* - permettono di verificare, con particolare attenzione alla fine di ogni trimestre, se le azioni poste in essere dalle strutture/società sono conformi a quanto programmato, di individuare le eventuali cause di scostamenti al fine di promuovere gli opportuni provvedimenti correttivi e di valutare le prestazioni dei soggetti responsabili secondo il Modello di controllo per responsabilità (*Management by Objectives*).

Società di Revisione Legale dei Conti

La revisione legale dei conti, sia della Capogruppo che delle società da questa controllate¹¹, è stata affidata a partire dall'esercizio 2014 alla KPMG SpA. In base alle disposizioni speciali applicabili, previste dal D.Lgs. 39/10 (artt. 16 e ss.), a seguito dell'acquisizione da parte di FS SpA dello status di Ente di Interesse Pubblico conseguente all'emissione nel 2013 del prestito obbligazionario quotato, l'incarico di revisione legale dei conti, prevede la durata di 9 esercizi (2014-2022). Al fine di preservare l'indipendenza della società di revisione, con la DdG 246/AD del 19 febbraio 2018, in coerenza con quanto previsto dal Regolamento UE n. 537/14 e dal D.Lgs. n. 135/2016 in materia di revisione legale dei conti, è stata formalizzata un'apposita procedura che definisce i principi e le modalità operative relative al conferimento di incarichi alla società di revisione o alle società del relativo *network*.

In base a tale procedura, in particolare, il Collegio Sindacale, al fine di verificarne la compatibilità, provvede a esprimere un preventivo parere vincolante circa l'affidamento da parte di società del Gruppo di incarichi aggiuntivi - diversi, quindi, dall'incarico principale di revisione - in favore del revisore ovvero di entità appartenenti al relativo *network*.

Il Magistrato Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA

Alle sedute del CdA e del Collegio Sindacale presenza il Magistrato Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA, a norma dell'art. 12 della Legge n. 259/1958.

Nell'adunanza del 14-15 aprile 2015 la Corte dei Conti ha conferito le funzioni di Magistrato Delegato al controllo della gestione finanziaria della Società al Presidente di Sezione Dr. Angelo Canale. Nell'adunanza del 22-23 novembre 2016, la Corte dei Conti ha conferito le funzioni di Magistrato Delegato sostituto al controllo della gestione finanziaria della Società al consigliere Cristiana Rondoni¹².

¹¹ Ad eccezione del gruppo Anas.

¹² A decorrere dal 1 gennaio 2020, così come deliberato nell'adunanza del 17-18 dicembre 2019, sono assegnate al Presidente di sezione Giovanni Coppola le funzioni di Delegato titolare al controllo della gestione finanziaria della Società a norma dell'art. 12 della Legge n. 259/195. Il Presidente Coppola sostituisce, pertanto, il Presidente Angelo Canale.

ULTERIORI INFORMAZIONI DI GOVERNO SOCIETARIO

Il Codice Etico

Il Codice Etico del Gruppo FS Italiane, aggiornato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 28 febbraio 2018, rappresenta la “carta dei diritti e dei doveri fondamentali” attraverso la quale il Gruppo enuncia e chiarisce le proprie responsabilità e impegni etico/sociali verso gli *stakeholders* interni ed esterni. Il Codice Etico del Gruppo FS Italiane, che le società del Gruppo sono tenute ad adottare con delibera dei rispettivi Consigli di Amministrazione, impegna gli Organi sociali, il *management*, il personale e tutti coloro che, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente, instaurano con le società del Gruppo rapporti e relazioni. Nel Codice sono indicati i valori fondamentali del Gruppo (quali integrità e onestà, responsabilità e consapevolezza, passione, coraggio e autocritica, ecc.) e gli *standard* di comportamento declinati per categoria di *stakeholder*. In particolare, il Codice contiene una sezione sui conflitti di interesse, in cui è previsto che devono essere evitate situazioni in cui interessi personali, attività esterne, interessi finanziari o rapporti di conoscenza siano in conflitto con gli interessi del Gruppo e che bisogna astenersi dall’assunzione di decisioni o dallo svolgimento di attività in conflitto con gli interessi del Gruppo nonché incompatibili con i doveri d’ufficio. È, inoltre, previsto che situazioni di potenziale conflitto di interessi siano comunicate senza indugio ai propri responsabili o al Comitato Etico della Società (vedi sezione “Altri Comitati”) per le decisioni in ordine all’effettiva esistenza di tale conflitto e per indicazioni in merito.

Al Codice Etico è data ampia diffusione sui siti *intranet* e *internet* del Gruppo FS Italiane. L’osservanza delle norme in esso previste è parte essenziale delle obbligazioni contrattuali del personale; e inoltre, i contratti stipulati dalle società del Gruppo prevedono l’adesione dei Terzi ai principi in esso contenuti.

Trattamento delle informazioni societarie

Il trattamento delle informazioni societarie all’interno del Gruppo FS avviene in conformità a quanto disposto dal Regolamento UE 569 del 2014 (*Market Abuse Regulation*) volto al contrasto dei fenomeni di abusi di mercato.

Nel corso del 2019 è proseguita l’attività inerente al trattamento delle informazioni societarie, iniziata nel 2016 con l’adozione da parte del Consiglio di Amministrazione di FS SpA nella seduta del 27 maggio 2016 del “Regolamento per la gestione interna e la comunicazione all’esterno delle informazioni privilegiate e per il trattamento delle informazioni riservate” (Regolamento *Insider*) e successivamente aggiornato e modificato nella seduta del 13 settembre 2017. Tale regolamento è a oggi recepito con Disposizione di Gruppo a firma dell’Amministratore Delegato e Direttore Generale n. 261/AD del 21 gennaio 2019¹³.

Il Regolamento *Insider* è finalizzato a evitare che vengano diffusi dati e informazioni di natura privilegiata e/o riservata riguardanti il Gruppo in modo intempestivo o prematuro al fine di prevenire il rischio che sull’azienda ricadano responsabilità, in seguito a comportamenti adottati da soggetti interni o ad essa correlati, che possano rappresentare fattispecie di reato previste dalla normativa vigente. Il Regolamento *Insider* definisce, pertanto, i principi, gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità sul trattamento e la gestione delle informazioni privilegiate e riservate del Gruppo. I soggetti quali gli amministratori, i sindaci e i dipendenti di FS SpA e delle sue controllate, i consulenti, nonché tutti coloro che per ragioni di ufficio o professionali hanno accesso regolarmente oppure occasionalmente a informazioni di natura privilegiata/riservata (c.d. *insider*) devono osservare gli obblighi comportamentali riportati nel regolamento. In applicazione del Regolamento *Insider* e in conformità con gli obblighi derivanti dal sopra menzionato *Market Abuse Regulation*, FS Italiane si è dotata anche di una “Procedura per la gestione interna del registro delle persone che hanno accesso alle informazioni privilegiate”, contenuta all’interno della stessa DdG n. 261/AD del 21 gennaio 2019, ove vengono stabilite le modalità operative per la tenuta del c.d. Registro *Insider*.

Sempre nell’ottica del contrasto ai fenomeni di abusi di mercato, il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane ha approvato nella seduta del 17 aprile 2018 il “Codice di comportamento per l’identificazione dei soggetti *Internal Dealing* e per la comunicazione delle operazioni da essi effettuate sugli strumenti finanziari di FS” (Codice *Internal Dealing*). Il Codice *Internal Dealing* definisce in particolare i principi, gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità dei Soggetti Rilevanti ai fini dello stesso, ossia i membri del Consiglio di Amministrazione, i Sindaci Effettivi e i Responsabili di Direzione Centrale di FS, nonché tutti gli altri soggetti che, previamente individuati dall’Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS,

¹³ In sostituzione della DdG 239/AD del 9 ottobre 2017.

abbiano regolare accesso a informazioni privilegiate concernenti, direttamente o indirettamente, FS e detengano il potere di adottare decisioni di gestione che possano incidere sull'evoluzione futura e sulle prospettive della Società. Analoghi obblighi ricadono anche sulle c.d. Persone Strettamente Legate ai soggetti di cui sopra.

Il Codice *Internal Dealing* è stato infine recepito con Disposizione di Gruppo a firma dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale n. 264/AD del 19 marzo 2019¹⁴.

Modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 e Organismi di Vigilanza

La Disposizione di Gruppo n. 209/P del 9 giugno 2016, che ha sostituito le precedenti in materia a partire dal 2002, prevede che le società del Gruppo FS Italiane adottino Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo idonei a prevenire i comportamenti illeciti previsti dal D.Lgs. 231/2001 e istituiscano un Organismo con il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei modelli e di proporre l'aggiornamento. La citata DdG prevede che gli Organismi di Vigilanza abbiano, di norma, forma collegiale¹⁵ e siano composti da un Presidente esterno, dotato di alte e specifiche competenze nella materia, da un dirigente della funzione *internal audit* e da un soggetto esterno al Gruppo con competenze giuridiche, o, in alternativa, da un componente del Collegio Sindacale. Al fine di garantire l'indipendenza degli Organismi, i loro componenti non possono avere incarichi analoghi presso società controllate o controllanti né essere legati da interessi o rapporti economici rilevanti alla società o alle controllate o controllanti. L'Organismo di Vigilanza di FS SpA è composto da due membri esterni, uno dei quali in qualità di Presidente, e da un membro interno, rappresentato dal responsabile della Direzione Centrale *Audit* di FS SpA. FS ha istituito, con CO n. 536/AD del 28 febbraio 2018, un Comitato Guida dedicato (Comitato Guida 231) con il compito di indirizzare i lavori e valutare le proposte del *Team 231*, istituito nel 2017 allo scopo di fornire in via permanente supporto tecnico specialistico alla Società per le attività di aggiornamento del Modello ex D.Lgs. n. 231/2001 di FS SpA, e garantire un flusso informativo periodico verso l'Amministratore Delegato e Direttore Generale, l'Organismo di Vigilanza e altri Organi di Controllo.

Le Politiche di Anticorruzione previste dall'azienda e i relativi meccanismi di segnalazione

Il Gruppo FS Italiane nella conduzione del *business* si ispira ai principi dell'integrità, dell'etica e dello "zero tolerance for corruption". L'impegno verso un agire aziendale improntato ai suddetti principi è stato perseguito da tempo con l'adozione del Codice Etico di Gruppo, del Modello 231 (adottato da FS SpA nel 2003) e l'emanazione di apposite "Linee guida per la prevenzione della corruzione tra privati nel Gruppo FS" (DdG n. 172) e ha portato, nel corso del 2017, all'adesione al *Global Compact* delle Nazioni Unite, il cui decimo principio impegna le imprese «a contrastare la corruzione in ogni sua forma».

A ulteriore consolidamento di tale impegno, sempre nel 2017 la Capogruppo FS SpA si è dotata, su base volontaria, di uno strumento unico di autoregolamentazione per la prevenzione dei fenomeni corruttivi, il c.d. *Framework* Unico Anticorruzione, articolato sul Modello 231 (per le ipotesi di corruzione – anche tra privati – di induzione indebita a dare o promettere utilità e concussione) e sull'*Anti Bribery&Corruption management system (ABC system)* predisposto in attuazione delle "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione" che costituiscono anch'esse parte integrante del *Framework* e che contengono i criteri direttivi per la realizzazione di un efficace sistema anticorruzione in FS SpA.

L'*ABC system* riguarda un concetto di corruzione c.d. in senso ampio - che comprende, oltre alle fattispecie di reato di corruzione attiva e passiva, diretta e indiretta, nei rapporti con esponenti della P.A. e nei rapporti con privati, situazioni di *mala gestio* – e prevede un set di strumenti di prevenzione specifici sui seguenti processi, considerati dalla normativa e dalle *best practices* di riferimento come maggiormente esposti al rischio di corruzione: "Acquisti e Appalti", "Conferimento di Incarichi di Consulenza", "Iniziativa di Sviluppo del *Business* nei Mercati Internazionali", "Quote Associative, Sponsorizzazioni, Co-marketing, Erogazioni Liberali e Omaggi" e "Risorse Umane".

L'*ABC system* prevede, tra le principali linee di intervento, una continua attività di comunicazione e formazione. Alle specifiche sessioni di formazione in aula svolte nel 2018 è seguito, nel 2019, il primo corso *e-learning* sull'*ABC system* cui si sono affiancate iniziative formative specifiche su singoli processi di FS SpA e ulteriori iniziative nell'ambito dell'attività di indirizzo e coordinamento verso le società del Gruppo.

¹⁴ In sostituzione della DdG 254/AD del 17 maggio 2018.

¹⁵ La DdG n. 209/P del 9 giugno 2016 prevede che le società del Gruppo "di piccole dimensioni", caratterizzate da minore complessità organizzativa e/o dimensionale, possono istituire un Organismo monocratico, composto da un soggetto esterno al Gruppo dotato di alte e specifiche competenze nella materia.

L'ABC system è un processo dinamico e si arricchisce progressivamente di ulteriori processi di rischio e strumenti di prevenzione alla luce, tra l'altro, dell'evoluzione della normativa e delle *best practice*, dei flussi informativi attivati con i diversi attori e delle verifiche e monitoraggio interni, dell'attività di *Risk Assessment*.

Sotto il profilo della *Governance*, l'ABC system individua attori, ruoli e responsabilità del processo di attuazione, sviluppo, aggiornamento, monitoraggio e controllo dello stesso, nonché i correlati flussi informativi e di coordinamento.

Tra i principali attori rientra l'Unità *Anti Bribery&Corruption* che, tra le altre attività, monitora l'ABC system nell'ottica di promuoverne il miglioramento continuo, supporta i *Process Owners* nell'identificazione dei rischi e nella definizione dei relativi strumenti di prevenzione e monitora il recepimento e il rispetto delle misure previste dall'ABC system.

Nel Codice Etico del Gruppo, aggiornato a febbraio 2018, è prevista la possibilità di segnalare al Comitato Etico della società di appartenenza notizie di fatti che in buona fede si ritengano potenzialmente illeciti, irregolari o comunque contrari al Codice Etico tramite i seguenti canali: posta elettronica, posta ordinaria, altri strumenti di comunicazione messi a disposizione dalla società. È assicurata la tutela della riservatezza dell'identità del segnalante e dei segnalati, nonché dell'onorabilità di questi ultimi. Inoltre, il Gruppo si impegna ad applicare una politica di tolleranza zero contro le ritorsioni nei confronti di chi effettui una segnalazione.

A giugno 2019 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato la procedura per la gestione delle segnalazioni di FS, finalizzata a dare attuazione alla L. n. 179/2017 (cd. Legge sul *whistleblowing*). La procedura disciplina il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni da chiunque inviate o trasmesse su fatti e comportamenti ritenuti illeciti o contrari alla legge, al Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001, all'*Anti Bribery&Corruption management system* e al Codice Etico del Gruppo FS Italiane. Al riguardo, è in corso di realizzazione il sistema informativo a supporto del *whistleblowing*.

Le informazioni riportate nel presente paragrafo, rispondono anche a quanto richiesto dall'art. 3, comma 2, lettera f) del D.Lgs. 254/2016.

Programma di Compliance Antitrust

Anche a seguito della progressiva apertura alla concorrenza dei mercati che caratterizzano il settore dei trasporti (sia a livello europeo, che nazionale), le imprese del Gruppo FS Italiane si sono confrontate sempre più insistentemente con l'applicazione della normativa *antitrust*, il cui rispetto costituisce uno dei principi ispiratori del Codice Etico di Gruppo.

Il Gruppo FS Italiane si è impegnato nell'analisi e sensibilizzazione del personale sulle tematiche *antitrust* e ha inteso intensificare la promozione della cultura della prevenzione dei rischi *antitrust* e, più in generale, della concorrenza, sviluppando un Programma di *Compliance Antitrust* (Programma) che tiene conto delle evoluzioni, sotto il profilo concorrenziale, intervenute nei settori di riferimento, nonché degli orientamenti espressi dalle autorità di concorrenza e delle *best practices* sviluppate in materia, come peraltro sintetizzate nelle linee guida sulla *Compliance Antitrust* adottate dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con Delibera n. 27356 del 25 settembre 2018. Il Programma di *Compliance Antitrust* del Gruppo si compone di una serie di regole, *standard* di comportamento e di attività ed è vincolante per tutte le società del Gruppo, che sono tenute a declinarli nella rispettiva realtà aziendale e adottando proprie Comunicazioni Organizzative in materia. Nell'ambito di tale Programma, è stata predisposta un'edizione rinnovata del Manuale di *compliance antitrust* che, oltre a descrivere i limiti imposti dalla normativa *antitrust* nazionale ed europea, traccia le regole di condotta che ogni dipendente del Gruppo è tenuto a osservare al fine di garantire il pieno rispetto della suddetta disciplina. Il Manuale è corredato da un Codice di condotta *antitrust*, che consiste in un *vademecum* operativo, in cui sono declinate in modo semplice e chiaro le principali regole di comportamento da adottare in caso di iniziative rilevanti ai sensi della normativa *antitrust*, nel corso di ispezioni condotte da un'autorità di tutela della concorrenza e nella gestione di una procedura a evidenza pubblica nel ruolo di stazione appaltante.

Parti Correlate

Il Dirigente Preposto di FS SpA ha emanato una Procedura Amministrativo-Contabile di Gruppo per le Operazioni con Parti Correlate per le quali è obbligatorio fornire informativa in bilancio. La suindicata procedura, e le altre - procedure societarie successivamente emanate sullo schema della Capogruppo, chiariscono altresì che tutte le operazioni con Parti Correlate di FS SpA e delle sue controllate debbano essere attuate secondo criteri di correttezza sostanziale e procedurale; inoltre le procedure prevedono che i contratti debbano prevedere le modalità di determinazione del prezzo dell'operazione e l'esplicita valutazione circa la sua congruità economica rispetto ai valori di mercato di operazioni

similari, ovvero in caso contrario l'esplicita dichiarazione di condizioni diverse rispetto a quelle di mercato (e deve esserne fornita la motivazione). Le procedure prevedono infine che le operazioni infragruppo debbano effettuarsi sulla base di valutazioni di reciproca convenienza economica e le condizioni da applicare devono essere definite tenuto presente l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo FS Italiane.

I dirigenti con responsabilità strategiche, gli Amministratori e i Sindaci effettivi nonché i membri degli Organi di controllo interno di ciascuna delle società del Gruppo FS Italiane dichiarano periodicamente, attraverso un sistema di attestazioni definito proceduralmente, se abbiano posto in essere - direttamente o indirettamente - operazioni con la società in cui operano o/e sue controllate e se le stesse siano o non siano state concluse a normali condizioni di mercato.

Comitati non Consiliari

Sotto il profilo organizzativo interno FS SpA si è dotato di altri Comitati con funzioni di indirizzo e di supporto al Vertice, i cui componenti sono nominati tra i titolari *pro tempore* di talune funzioni aziendali.

Il Comitato Etico, istituito con Disposizione di Gruppo n. 50/AD del 30 gennaio 2006 e aggiornato nella composizione con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 28/AD del 15 luglio 2019, è un organismo con ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme del Codice Etico del Gruppo FS Italiane cui sono affidati i seguenti compiti: chiarire mediante pareri consultivi il significato e l'applicazione del Codice Etico; esaminare le segnalazioni e le notizie ricevute, attraverso i canali di comunicazione definiti, promuovendo le verifiche più opportune in coerenza con quanto previsto dalle disposizioni aziendali in materia; garantire la massima riservatezza del segnalante, dei soggetti e dei fatti segnalati, utilizzando criteri e modalità di gestione delle informazioni e dei documenti idonei a tutelare l'identità e l'onorabilità dei soggetti sopra citati, fatti salvi gli obblighi di legge; supportare le competenti strutture aziendali nella definizione di iniziative comunicative e/o formative del personale, aventi per oggetto il Codice Etico e i suoi aggiornamenti; esaminare eventuali necessità di modifiche/integrazioni del Codice Etico di Gruppo proposte dai Comitati Etici delle società del Gruppo; coordinarsi e mantenere flussi informativi con l'Organismo di Vigilanza della Società nominato ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 per gli aspetti di reciproco interesse; informare periodicamente il Consiglio di Amministrazione della società di appartenenza sulle attività svolte con particolare riferimento alla gestione delle segnalazioni ricevute.

Il Comitato Investimenti di Gruppo, istituito con Disposizione di Gruppo n. 89/AD dell'8 febbraio 2007 e successivamente modificato con le Disposizioni di Gruppo n. 120/AD del 10 novembre 2008 e n. 186/AD del 24 dicembre 2014 per il presidio strategico del processo degli investimenti/disinvestimenti, è un organo consultivo dell'Amministratore Delegato che fornisce indirizzi in materia di investimenti e disinvestimenti, orientando il processo di pianificazione del Gruppo FS Italiane, formula il parere di conformità (strategica ed economico-finanziaria) del Piano degli Investimenti e dei Disinvestimenti di Gruppo (con esclusione di quelli inclusi nel Contratto di Programma - parte Investimenti), valida l'elenco degli investimenti e disinvestimenti rilevanti individuati dalla Direzione Centrale Strategie, Pianificazione, Innovazione e Sostenibilità sulla base delle proposte delle società del Gruppo, segue l'evoluzione del relativo Piano di Gruppo e propone eventuali azioni correttive nella sua esecuzione. Con specifico riferimento a FS SpA, il Comitato valida l'elenco dei programmi/progetti di investimento/disinvestimento a rilevanza societaria e monitora l'evoluzione del Piano aziendale degli Investimenti e dei Disinvestimenti.

Il Comitato per la Sicurezza delle Informazioni e dei Sistemi Informativi di Gruppo, istituito con Disposizione di Gruppo n. 168/AD del 25 novembre 2013 e la cui composizione è stata aggiornata con Disposizione di Gruppo n. 238/AD del 9 ottobre 2017, è un organo consultivo intersocietario per il monitoraggio delle iniziative in materia, in coerenza con quanto indicato dalla Disposizione di Gruppo n. 167/AD del 25 novembre 2013. In particolare, il Comitato indirizza le strategie di sicurezza delle informazioni del Gruppo FS Italiane, formula proposte alle società del Gruppo per la rilevazione dei processi di *business* critici in relazione ai rischi emergenti in materia di uso e gestione delle risorse informatiche, monitora le iniziative in materia, valuta e approva le proposte in materia di regolamentazione delle valutazioni e certificazioni in ambito sicurezza delle informazioni e dei sistemi informativi.

Il Comitato SoD (Segregation of Duties), istituito con Disposizione di Gruppo n. 184/AD del 22 dicembre 2014 e aggiornato con Disposizione di Gruppo n. 188/AD del 23 gennaio 2015 con ruolo consultivo e di indirizzo in materia di segregazione dei compiti. Al Comitato SoD di FS SpA è attribuito il compito di definire, validare e presidiare la Matrice dei Rischi SoD di Gruppo. Il Comitato, inoltre analizza e monitora l'implementazione delle opportune modalità di intervento per la gestione/risoluzione dei rischi SoD (azioni di *remediation*) rilevati trasversalmente a più processi di *staff* delle società del Gruppo.

Il Comitato Pari Opportunità del Gruppo FS Italiane è un organismo aziendale bilaterale e paritetico istituito ai sensi del CCNL della Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane. Il Comitato ha lo scopo di promuovere iniziative e azioni positive finalizzate a offrire alle lavoratrici condizioni organizzative e di distribuzione del lavoro più favorevoli, anche al fine di conciliare vita lavorativa e famiglia. Il Comitato è articolato in un comitato nazionale e 15 comitati territoriali.

Il Comitato Iniziative Estero, costituito con Disposizione di Gruppo n. 206/AD del 5 maggio 2016 e modificato con DdG n. 224 del 20 aprile 2017, cui sono affidati i seguenti compiti: validare le iniziative/progetti di sviluppo all'estero rilevanti per il Gruppo individuati sulla base delle proposte/segnalazioni delle società e/o dell'attività di scouting delle competenti funzioni aziendali; definire, per le iniziative/progetti rilevanti per il Gruppo, le modalità di partecipazione (ivi comprese le risorse coinvolte nei *Team* di progetto); validare, per i progetti rilevanti per il Gruppo, la strategia di alleanza per la partecipazione alle gare e le eventuali *partnership* per il presidio locale; monitorare l'evoluzione dello stato di avanzamento dei progetti rilevanti di Gruppo posti in essere, sulla base degli aggiornamenti periodici e valutare l'opportunità di eventuali azioni correttive.

Il Comitato Crediti, istituito con Disposizione di Gruppo n. 210/AD del 23 giugno 2016, e la cui composizione è stata aggiornata con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 13/AD del 5 ottobre 2018, con il compito di monitorare l'andamento dei crediti di Gruppo, evidenziando eventuali criticità e promuovendo i necessari interventi correttivi, e di valutare l'esposizione consolidata per controparte e le eventuali possibilità di compensazione.

Il Comitato di Sostenibilità, istituito con Disposizione di Gruppo n. 211/AD del 1° luglio 2016, e aggiornato nella composizione e nei compiti con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 25/AD del 22 marzo 2019, per garantire l'integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie economico-finanziarie del Gruppo nonché la promozione dei principi e dei valori dello sviluppo sostenibile, in un'ottica di creazione di valore per tutti gli *stakeholders* cui sono affidati i seguenti compiti: svolgere il ruolo di *advisory board* nei confronti dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale, in qualità di Presidente del Comitato di Sostenibilità, in merito ai temi di integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie di Gruppo; identificare l'ambizione strategica desiderata di Gruppo, i valori aziendali e i principi di sostenibilità e predisporre la *vision* di Gruppo e i relativi *commitment* per ciascuna dimensione della sostenibilità per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione; identificare le modalità di dialogo, ascolto e coinvolgimento degli *stakeholders* nonché le modalità di condivisione dei risultati e le azioni da intraprendere; valutare, con le funzioni competenti, le ricadute in termini ambientali e sociali delle scelte strategiche di investimento e dei rischi connessi che possono influenzare le *performance* di Gruppo; garantire allineamento e sinergie con gli altri Comitati aziendali promuovendo i principi della sostenibilità; analizzare e valutare la matrice di materialità di Gruppo e la *gap analysis*, a livello di Gruppo, da sottoporre all'Amministratore Delegato e Direttore Generale per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione; predisporre la Politica di Sostenibilità di Gruppo da sottoporre all'Amministratore Delegato e Direttore Generale per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione; definire la proposta di obiettivi e *target* di sostenibilità di medio-lungo periodo del Gruppo da sottoporre all'Amministratore Delegato e Direttore Generale per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione; analizzare e valutare le eventuali iniziative di natura strategica a supporto delle Società; valutare le *performance* di sostenibilità del Gruppo, i contenuti del Rapporto di Sostenibilità di Gruppo e fornire indicazioni e principi per la pianificazione delle attività volte al loro miglioramento.

Il Comitato attuazione Quarto Pacchetto Ferroviario istituito con DdG n. 244/AD del 24 gennaio 2018, con il compito di: valutare nel dettaglio la nuova normativa e i riflessi sulle attività del Gruppo FS Italiane; monitorare l'evoluzione dell'attività di recepimento delle direttive negli altri Stati membri dell'UE; coordinare la predisposizione delle posizioni del Gruppo FS Italiane in funzione all'adozione dei testi legislativi di recepimento nazionale.

Il Comitato Guida 231 istituito, come già in precedenza indicato, con CO n. 536/AD del 28 febbraio 2018 con il compito di indirizzare i lavori e valutare le proposte del *Team 231* e garantire un flusso informativo periodico verso l'Amministratore Delegato e Direttore Generale, l'Organismo di Vigilanza e altri Organi di Controllo.

Il Comitato Tutela Aggressioni istituito con Comunicazione Organizzativa n. 538/AD del 10 maggio 2018 con il compito di garantire tutela legale al personale aziendale che, vittima di atti di aggressione - anche verbale e/o differita, attraverso qualsiasi mezzo di comunicazione - da parte di soggetti Terzi al Gruppo FS Italiane, sia noti sia ignoti, in occasione dello svolgimento della propria prestazione lavorativa e/o comunque in riferimento alla stessa, ovvero intervenendo a salvaguardia di beni appartenenti al Gruppo FS Italiane o di personale da questo dipendente, ovvero di persone all'interno dei luoghi ferroviari o, in generale, del Gruppo, decida di adire le vie legali.

Il Green Bond Working Committee, istituito con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 2/DCRUO del 27 marzo 2018 e aggiornato nella composizione con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 24/DCRUO del 15 marzo 2019,

con il compito di attuare, mantenere e aggiornare ove necessario il *Green Bond Framework*, con particolare riguardo alle attività di individuazione e valutazione dei cd. *Eligible Green Project*, anche dialogando con le controparti coinvolte nell'analisi di *greenness* dei progetti e nell'implementazione delle procedure di *reporting* e gestione dei *proceeds* delle emissioni.

Il *Comitato Plesso di Villa Patrizi*, istituito con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 33/DCRUO-DCFIRAP del 10 settembre 2019 con il compito di: promuovere il confronto tra i soggetti Proprietario, Gestore Immobiliare e Società Locatarie per una più efficace ed efficiente gestione dei complessi temi immobiliari, in particolare per gli aspetti della logistica delle stanze, della modalità di attuazione delle misure previste dal regolamento, di gestione della manutenzione e alle tematiche che si evidenziano a seguito del costante aggiornamento tecnologico del plesso e delle variazioni organizzative delle società; promuovere comitati di supervisione su tematiche specifiche che coinvolgono le società interessate.

Tutela dei Diritti Umani

FS Italiane promuove la tutela dei diritti umani tra dipendenti, clienti, cittadini, fornitori e *business partner*, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile e operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e delle Convenzioni fondamentali dell'*International Labour Organization*.

Nella "Politica di Sostenibilità", emessa nel 2019, tra i principi alla base dell'operato del Gruppo FS risaltano il rispetto dei diritti umani e l'impegno a contribuire alla creazione di una filiera responsabile. Impegno ribadito anche nel Codice Etico (che guida il Gruppo nei rapporti con gli *stakeholders*). Il Gruppo, inoltre, promuove ambienti di lavoro aperti e inclusivi, contrasta ogni comportamento discriminatorio o lesivo della persona, previene qualsiasi forma di lavoro irregolare, sostiene politiche rivolte al benessere psicofisico del personale.

Dal 2017, il Gruppo aderisce al *network del Global Compact* dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare *business* 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Tali principi integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nella Politica di Sostenibilità, nel Codice Etico, nel Modello 231 e nelle "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione e *Anti Bribery&Corruption management system*". In particolare, il Gruppo, con l'adesione al *Global Compact*, si è formalmente impegnato a:

- sostenere e rispettare le disposizioni internazionali in materia dei diritti umani;
- assicurare di non essere corresponsabile nell'abuso delle norme in materia di diritti umani.

L'impegno del Gruppo nel prevenire ogni forma di violazione dei diritti umani si esplicita anche attraverso:

- l'utilizzo di clausole contrattuali *standard* e specifiche¹⁶ sul rispetto dei diritti umani, tra cui la sottoscrizione del Codice Etico del Gruppo, inserite nei contratti stipulati con i fornitori, e l'introduzione¹⁷ di un criterio premiale relativo al profilo di sostenibilità del fornitore;
- la promozione di un percorso di miglioramento nella gestione della *supply chain* grazie alla partecipazione ai lavori nell'ambito di *Railponsible*, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario;
- la tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità o con ridotta mobilità. Il Gruppo dispone, in 301 stazioni, di un servizio di assistenza per assicurare ai viaggiatori con disabilità fisiche, sensoriali o motorie che ne compromettano la mobilità in modo temporaneo o permanente, il diritto a spostarsi in modo agevole. Punto di riferimento per l'organizzazione del servizio è costituito dalle Sale Blu presenti nelle 14 principali stazioni italiane;
- la tutela dei diritti delle persone disagiate che trovano riparo nelle stazioni ferroviarie. Da anni è attivo un progetto di solidarietà realizzato in collaborazione con enti locali e terzo settore attraverso la concessione in comodato d'uso gratuito di locali, all'interno o nei pressi delle stazioni ferroviarie, ad associazioni ed enti che si occupano di marginalità ed emergenza sociale¹⁸.

¹⁶ Con particolare riguardo agli affidamenti di appalti e concessioni di lavori e servizi ad alta intensità di manodopera, il Gruppo FS Italiane applica le "clausole sociali", disposizioni che impongono il rispetto di determinati *standard* di protezione sociale e del lavoro, al fine di promuovere la stabilità occupazionale del personale impiegato.

¹⁷ RFI SpA, a partire dal secondo semestre 2017, ha avviato l'introduzione nelle gare di un criterio premiale, che include, tra gli elementi di valutazione, il rispetto dei diritti umani (lotta contro lavoro minorile e lavoro forzato, lotta contro discriminazione, sostegno dei diritti fondamentali dell'uomo); prendendo spunto da questa iniziativa di RFI, è stato avviato il progetto "*Supply Chain Sustainable Management*" per il miglioramento del profilo di sostenibilità dei fornitori del Gruppo FS.

¹⁸ Per approfondimenti si veda paragrafo "Impegno per uno sviluppo sostenibile - Impegno per la comunità".

PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DEL GRUPPO

Premessa

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari del Gruppo sono stati predisposti schemi riclassificati di stato patrimoniale e Conto economico, come rappresentati nelle pagine seguenti, diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-UE adottati dal Gruppo FS Italiane. Tali schemi riclassificati contengono indicatori di *performance*, che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dai *business*. I metodi utilizzati per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella precedente sezione, "Legenda e Glossario".

Inoltre, per consentire una migliore comprensione dei commenti sull'andamento economico dell'anno 2019 e delle variazioni registrate rispetto al precedente esercizio, è utile ricordare che, a partire dal 1° gennaio 2019, è entrato in vigore il nuovo principio contabile IFRS 16 sul *Leasing* che, come meglio descritto nel seguito, ha significativamente rivisto la rappresentazione dei *leasing* finanziari introducendo un solo modello contabile. Il Gruppo FS, in linea con il mercato di riferimento e con i principali *peers*, ha optato per la transizione al nuovo principio utilizzando il metodo *modified retrospective* che vede i dati comparati del 2018 non rideterminati e quindi contabilizzati secondo i precedenti principi contabili e interpretazioni. I margini riflettono pertanto la diversa contabilizzazione dei contratti di *leasing* tra i periodi a confronto con un impatto positivo sui costi operativi per 130 milioni di euro a fronte di un incremento degli ammortamenti di 118 milioni di euro e degli oneri finanziari di 20 milioni di euro, con un effetto netto complessivo, negativo sul risultato di periodo, pari quindi a 8 milioni di euro.

La tabella che segue sterilizza gli effetti dell'adozione dell'IFRS 16 sul 2019 in modo da mettere in evidenza, in continuità di principi contabili applicati, le variazioni economiche legate al solo andamento del *business*:

valori in milioni di euro

	2019	Effetti adozione IFRS 16	2019 proformato*	2018	Variazione	%
RICAVI OPERATIVI	12.435		12.435	12.072	363	3,0
COSTI OPERATIVI	(9.826)	(130)	(9.956)	(9.596)	(360)	(3,8)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	2.609	(130)	2.479	2.476	3	0,1
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.780)	118	(1.662)	(1.762)	100	5,7
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	829	(12)	817	714	103	14,4
Saldo della gestione finanziaria	(176)	20	(156)	(97)	(59)	(60,8)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	653	8	661	617	44	7,1
Imposte sul reddito	(60)		(60)	(58)	(2)	3,4
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	(9)		(9)		(9)	100,0
RISULTATO NETTO DI PERIODO	584	8	592	559	33	5,9

*Al netto degli effetti IFRS 16.

Il confronto dei dati, in costanza di principi contabili, vede confermato il buon andamento delle attività core, riflesso sia nella crescita dei ricavi che nell'incremento dei principali margini economici, EBITDA ed EBIT.

Nell'anno 2019 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane mostra infatti, ancora una volta, nei numeri e negli indicatori di performance, la piena tenuta dei business frutto delle scelte strategiche di volta in volta operate dal management sia in termini di consolidamento delle attività core, che di espansione in altri settori operativi e aree geografiche, il tutto sostenuto da un mutato scenario macroeconomico e sociale che ormai riconosce la centralità del sistema di mobilità e la sua connessione diretta al benessere e allo sviluppo del sistema-Paese.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Lo schema consolidato riclassificato nel seguito riportato include invece, coerentemente con il bilancio consolidato, gli effetti contabili dell'IFRS 16 al 31 dicembre 2019 mentre, come precisato in precedenza, i dati del periodo comparato non sono stati rideterminati, così come previsto dalle opzioni di transizione adottate dal Gruppo FS Italiane (*modified retrospective*).

valori in milioni di euro

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari	2019	2018	Variazione	%
RICAVI OPERATIVI	12.435	12.072	363	3,0
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.957	11.560	397	3,4
Altri proventi	478	512	(34)	(6,6)
COSTI OPERATIVI	(9.826)	(9.596)	(230)	(2,4)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	2.609	2.476	133	5,4
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.780)	(1.762)	(18)	(1,0)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	829	714	115	16,1
Saldo della gestione finanziaria	(176)	(97)	(79)	(81,4)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	653	617	36	5,8
Imposte sul reddito	(60)	(58)	(2)	(3,4)
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE	593	559	34	6,1
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	(9)		(9)	(100,0)
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	584	559	25	4,5
RISULTATO NETTO DI GRUPPO	573	540	33	6,1
RISULTATO NETTO DI TERZI	11	19	(8)	(42,1)

L'anno 2019 chiude con un **Risultato netto** di esercizio pari a 584 milioni di euro, a fronte dei 559 milioni di euro registrati nel medesimo periodo dell'esercizio precedente, con una variazione positiva in termini percentuali pari al 4,5.

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)**, a dimostrazione della citata tenuta operativa dei *business* del Gruppo, aumenta di 133 milioni di euro, pari al +5,4%, con un valore che si attesterebbe comunque in crescita, pur minima, rispetto all'esercizio precedente (+3 milioni di euro) al netto degli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16.

I **Ricavi operativi** fanno registrare un incremento pari a 363 milioni di euro (+3,0%), a seguito della crescita dei Ricavi da servizi di trasporto per 230 milioni di euro, dei Ricavi da servizi di infrastruttura per 133 milioni di euro e degli Altri ricavi da contratti con la clientela per 18 milioni di euro. Di fatto, questi ultimi vengono nei numeri complessivamente assorbiti dall'andamento negativo degli Altri ricavi e proventi nel 2019, anch'esso pari a 18 milioni di euro.

In dettaglio, tutte le componenti specificatamente riferite ai **Ricavi da servizi di trasporto** (+230 milioni di euro) fanno registrare variazioni positive:

- i ricavi del servizio passeggeri su ferro *Long Haul* aumentano per un importo pari a 85 milioni di euro – quasi del tutto ascrivibili alla componente mercato – per effetto principalmente di politiche di rafforzamento dell'offerta (+2,2% in termini di treni km) messe in atto dalla principale società di trasporto del Gruppo; i ricavi *Long Haul* - servizio universale, mentre da un lato beneficiano degli effetti positivi connessi con il progressivo *upgrade* del prodotto offerto (+12 milioni di euro), dall'altro risentono della diminuzione dei corrispettivi a valere sul Contratto di Servizio Universale in applicazione di quanto previsto dal contratto stesso in termini di rimodulazione e slittamento degli investimenti (-14 milioni di euro);
- i ricavi del servizio passeggeri su ferro Regionale aumentano per un importo pari a 65 milioni di euro. La variazione è principalmente riconducibile ai trasporti eseguiti in Italia, +69 milioni di euro, parzialmente compensati dalla diminuzione dei traffici operati su territorio estero. In ambito nazionale, nel corso del 2019, Trenitalia SpA ha visto proseguire con successo la propria attività negoziale volta alla sottoscrizione di Contratto di Servizio con le Regioni (nel 2019 la società ha sottoscritto contratti per affidamento diretto per 15 anni con le Regioni Campania, Marche, Toscana e Calabria, mentre con procedura a evidenza pubblica si è aggiudicata il servizio ferroviario regionale per il nodo metropolitano di Torino – periodo 2019/2028). A ciò si aggiungono gli effetti positivi dell'incremento dei passeggeri km (+1,8%), della maggiore puntualità dei treni, dell'innalzamento dell'indice di gradimento del viaggio nel suo complesso, con dati di *customer satisfaction* in progressivo miglioramento;
- i ricavi del trasporto merci su ferro aumentano per un importo pari a 17 milioni di euro, principalmente a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento della società Rom Rail Transport Srl (+14 milioni di euro);
- i ricavi da trasporto passeggeri su gomma aumentano per un importo pari a 62 milioni di euro. Si segnalano le ottime *performance* del gruppo Busitalia la cui crescita, in termini di fatturato, è principalmente riconducibile alla componente estera del gruppo stesso. In dettaglio, a contribuire ai risultati positivi è la società olandese Qbuzz BV con un +66 milioni di euro di fatturato trainato, per circa 50 milioni di euro, dall'acquisizione di nuove concessioni e bacini di utenza (di cui 47 milioni di euro riferiti al servizio TPL nella nuova provincia di Zuid-Holland partito il 9 dicembre 2018). Il settore risente, tuttavia, dell'uscita dall'area di consolidamento, a far data dal 7 marzo 2019, della società Busitalia Sime SpA (-12 milioni di euro);
- infine, i ricavi del settore navigazione aumentano per un importo pari a 1 milione di euro.

I **Ricavi da servizi di infrastruttura** si incrementano rispetto al periodo precedente per un importo pari a 133 milioni di euro. La variazione è riconducibile più che proporzionalmente alle società del gruppo Anas (+118 milioni di euro), in conseguenza dell'andamento dei lavori sulla rete stradale in concessione, e alla società RFI SpA, la quale fa registrare un incremento, pari a 13 milioni di euro, dei ricavi da pedaggio quale risultato dell'aumento dei volumi di traffico in termini di treni km, cui si uniscono le modifiche del sistema tariffario regolato dall'ART.

Gli **Altri ricavi da contratti con la clientela** (+18 milioni di euro) accolgono prevalentemente l'aumento dei Ricavi da vendita di immobili e terreni *trading* connessi a programmi di dismissione (+6 milioni di euro), i Ricavi consuntivati sulla commessa relativa alla Metro di *Riyadh* (+32 milioni di euro), compensati da maggiori accantonamenti finalizzati a fronteggiare rischi contrattuali con le Regioni (-10 milioni di euro), nonché da minori Ricavi da manutenzione di materiale rotabile per -13 milioni di euro.

Nell'ambito degli **Altri ricavi e proventi**, complessivamente pari a -18 milioni di euro, si segnala la registrazione, nello scorso esercizio, del provento non ripetibile derivante dallo stralcio dei debiti chirografari della procedura di concordato della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl per un importo pari a 63 milioni di euro. A parziale compensazione, nel 2019, si è registrata la plusvalenza generata dalla vendita della società Centostazioni Retail SpA per 28 milioni di euro, nonché l'incremento della voce Ricavi per contributi per 11 milioni di euro.

I **Costi operativi** dell'esercizio 2019 si attestano a 9.826 milioni di euro, in aumento di 230 milioni di euro (+2,4%) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, per effetto:

- dell'incremento dei costi netti del personale (+92 milioni di euro; +1,9%), legato prevalentemente alla crescita dell'organico medio cui ha fatto fronte l'effetto derivante dal *turnover* realizzato nel corso dell'esercizio;
- dell'incremento degli altri costi netti (+138 milioni di euro; +2,9%), dove essenzialmente, agli aumentati costi per servizi (+370 milioni di euro), si contrappongono minori costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (-108 milioni di euro), e minori costi per godimento beni di Terzi (-117 milioni di euro, di cui -130 milioni di euro per effetto dell'applicazione del già citato principio contabile internazionale IFRS 16).

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)**, per effetto della dinamica dei ricavi e costi operativi sopra descritti, si attesta nel periodo a 2.609 milioni di euro, con una variazione positiva di 133 milioni di euro, pari a +5,4%.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a 829 milioni di euro (714 milioni di euro al 31 dicembre 2018) in crescita per un importo pari a 115 milioni di euro. Tuttavia, si torna a segnalare che gli ammortamenti, pari a 1.712 milioni di euro (+9%), risultano nell'anno corrente maggiorati per effetto dell'adozione del principio contabile IFRS 16 (+118 milioni di euro), al netto del quale si sarebbero altrimenti manifestati in linea con l'esercizio precedente. Tale effetto risulta compensato sia dalle svalutazioni e perdite di valore, sia dagli accantonamenti, che registrano entrambi un *trend* migliorativo; le prime, subiscono un decremento pari a 65 milioni di euro rispetto al 2018, riconducibile al decremento delle svalutazioni operate nel periodo sulle voci Immobili, impianti e macchinari; i secondi, evidenziano un valore positivo pari a 22 milioni di euro (-36 milioni di euro nel 2018), essenzialmente per i rilasci effettuati dalle società del Gruppo sul Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito.

Il **Saldo della gestione finanziaria**, che mostra un onere netto di 176 milioni di euro, peggiora di 79 milioni di euro (-81,4%) rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente come conseguenza, principalmente, di maggiori oneri finanziari (65 milioni di euro, di cui 20 iscritti per effetto dell'IFRS 16 e 34 milioni di euro derivanti principalmente dall'attualizzazione del credito verso la società Strada dei Parchi a seguito dell'emendamento che ha stabilito il differimento temporale del rimborso delle rate 2017 e 2018 al 2030), minori utili da partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto (10 milioni di euro), maggiori accantonamenti riferiti alla componente interessi calcolata con riferimento a contenziosi con i fornitori di opere stradali (11 milioni di euro).

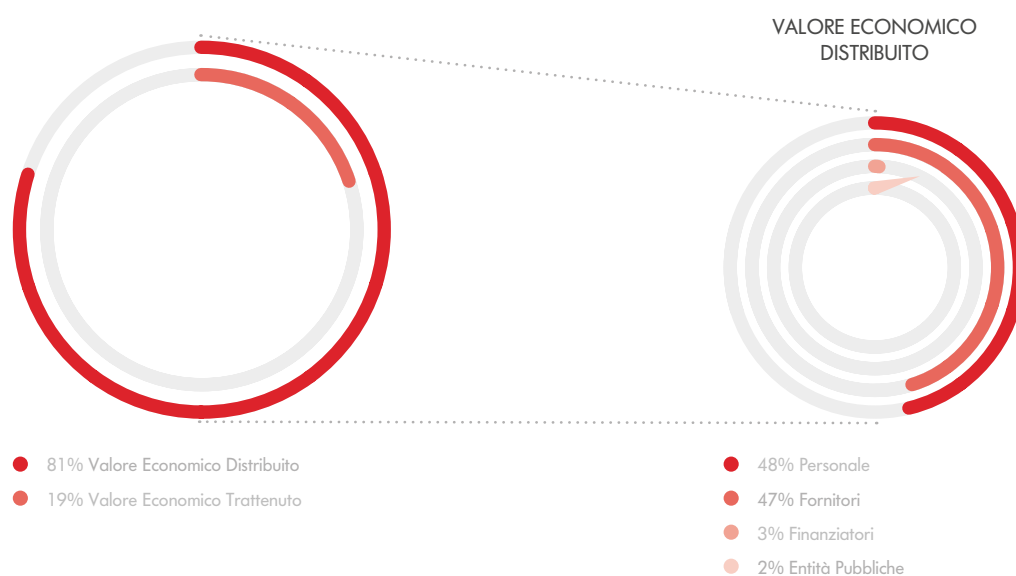
Le **Imposte sul reddito** ammontano a 60 milioni di euro, con una variazione in aumento pari a 2 milioni di euro legata fondamentalmente alla dinamica delle imposte correnti (+20 milioni di euro), delle imposte differite/anticipate (-29 milioni di euro) e delle rettifiche relative a esercizi precedenti (+11 milioni di euro).

Il **Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita**, pari a -9 milioni di euro, si riferisce al risultato conseguito dalla società Netinera Werke GmbH, in procinto di essere ceduta nel corso del 2020. La cessione ha finalità strategiche e risponde all'obiettivo di uscita da segmenti a minore redditività.

DNF Nel seguito, in aggiunta ai commenti precedenti e in ottemperanza a quanto richiesto dal D.Lgs. 254/2016, si riporta la tabella del valore economico direttamente generato e di quello distribuito dal Gruppo FS Italiane che evidenzia la modalità con cui lo stesso è stato redistribuito agli *stakeholders*. Il Gruppo riconosce l'importanza di un'equilibrata distribuzione del valore generato dalla propria attività nei confronti dei propri *stakeholders*, valore che gli stessi, direttamente o indirettamente, hanno contribuito a produrre. Attraverso l'analisi del valore economico distribuito si evidenzia il flusso di risorse indirizzato ai propri dipendenti, ai propri fornitori di beni, servizi e capitali, alla Pubblica Amministrazione e alle comunità nelle quali il Gruppo stesso è presente.

valori in milioni di euro

Tabella del valore economico direttamente generato e di quello distribuito	2019		2018		2017	
Valore economico direttamente generato	12.536	100%	12.196	100%	9.369	100%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.957		11.560		8.993	
Proventi diversi	579		636		376	
Valore economico distribuito	10.202	81%	9.877	81%	7.202	77%
Costi operativi per materie e servizi	4.813		4.679		2.754	
Costo del personale	4.945		4.853		4.178	
Pagamenti ai finanziatori	286		221		176	
Pagamenti a entità pubbliche	158		124		94	
Valore economico trattenuto	2.334	19%	2.319	19%	2.167	23%
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	1.780		1.762		1.595	
Altri costi diversi e imposte	(30)		(2)		20	
Risultato netto di esercizio	584		559		552	



Si precisa infine che il valore non distribuito dal Gruppo (circa 2,3 miliardi di euro nel 2019, in linea con il dato 2018, mentre era 2,2 miliardi di euro nel 2017), è trattenuto sostanzialmente sotto forma di investimenti in autofinanziamento e accantonamenti a riserve, per essere reinvestito a garanzia della continuità e della sostenibilità del *business* nel medio – lungo periodo e quindi indirettamente, nel caso del Gruppo FS, a ulteriore beneficio di parte degli *stakeholders* (come i dipendenti e la collettività, ad esempio mediante la crescita nella qualità dei servizi tra cui quello universale).

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO RICLASSIFICATO

valori in milioni di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	(262)	(324)	62
Altre attività nette	2.928	2.378	550
Capitale circolante	2.666	2.054	612
Capitale immobilizzato netto	51.132	50.986	146
Altri fondi	(4.303)	(4.622)	319
Attività nette possedute per la vendita e gruppi in dismissione	482		482
CAPITALE INVESTITO NETTO	49.977	48.418	1.559
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	677	(555)	1.232
Posizione finanziaria netta a medio-lungo	6.982	7.210	(228)
Posizione finanziaria netta	7.659	6.655	1.004
Mezzi propri	42.318	41.763	555
COPERTURE	49.977	48.418	1.559

Il **Capitale investito netto** di Gruppo, pari a 49.977 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2019 di 1.559 milioni di euro per effetto dell'incremento del **Capitale circolante** (+612 milioni di euro), del **Capitale immobilizzato netto** (+146 milioni di euro), delle **Attività nette possedute per la vendita e gruppi in dismissione** (+482 milioni di euro) e del decremento degli **Altri fondi** (+319 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a un valore negativo di 262 milioni di euro, presenta una variazione in aumento di 62 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente ed è il risultato di variazioni contrapposte principalmente riferite a:

- maggiori crediti relativi al Contratto di Servizio (CdS) verso le Regioni (+101 milioni di euro) e al Contratto di Servizio verso il MEF (+38 milioni di euro). Tale variazione è dovuta sostanzialmente all'incremento del credito maturato da Trenitalia connesso alla dinamica delle regolazioni finanziarie dei corrispettivi;
- maggiori crediti commerciali pari a +206 milioni di euro relativi principalmente: a un incremento dei crediti per il trasporto passeggeri su ferro (+74 milioni di euro), all'incremento dei crediti per l'avvio operativo delle attività commerciali connesse alla commessa estera METRO Riyadh (+38 milioni di euro); all'incremento degli acconti a fornitori (+183 milioni di euro) prevalentemente per il servizio elettrico e per lavori e alla riclassifica di 99 milioni di euro (gruppo SITAF) alla voce Attività nette per la vendita e gruppi in dismissione come meglio dettagliato nel seguito.
- maggiori rimanenze e attività da contratto per lavori in corso su ordinazione (+96 milioni di euro), principalmente riferibili:
 - › alla produzione delle officine nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per la costruzione di cuori, deviatori e altre apparecchiature relative all'infrastruttura ferroviaria (+123 milioni di euro),

- › alle vendite effettuate nell'esercizio al netto delle svalutazioni operate al fine di allineare il valore contabile degli asset destinati alla vendita al relativo valore di mercato (-26 milioni di euro) e
- › all'incremento delle attività da contratto per lavori in corso su ordinazione (+6 milioni di euro) essenzialmente per i lavori già effettuati sulle strade regionali per i contratti relativi alle commesse in corso per le quali i costi sostenuti, più i margini netti rilevati, eccedono la fatturazione di avanzamento dei lavori;
- maggiori debiti commerciali (-377 milioni di euro) riferibili principalmente:
 - › agli investimenti realizzati nel corso dell'esercizio per l'acquisto di nuovo materiale rotabile (-244 milioni di euro),
 - › ai maggiori debiti verso fornitori relativi al *business* informatico/tecnologico (-101 mila euro) quale effetto della dinamica dei pagamenti riconducibile alla fase di *start up* dell'attività della nuova società FSTechnology SpA,
 - › ai maggiori stanziamenti per lavori effettuati sulla rete autostradale (-108 milioni di euro),
 - › ai minori debiti verso fornitori (+55 milioni di euro) connessi in particolare ai pagamenti effettuati nel corso dell'anno principalmente per gli investimenti effettuati sulla rete ferroviaria e
 - › alla riduzione dei debiti commerciali di Ferrovie Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (+21 milioni di euro) in particolare per il pagamento dei creditori privilegiati e della prima *tranche* (pari al 65,45%) dei creditori chirografari presenti tra i debiti verso fornitori così come previsto dal piano di concordato preventivo.

Le **Altre attività nette**, che si attestano a un valore di 2.928 milioni di euro, registrano, invece, un incremento pari a 550 milioni di euro che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato:

- di maggiori crediti netti iscritti verso il MEF, il MIT e altri Enti/Amministrazioni dello Stato (+762 milioni di euro), quale effetto della rilevazione per competenza dei nuovi contributi, al netto degli incassi, e della variazione degli acconti di periodo allocati ai progetti avviati;
- del decremento dei crediti netti IVA (-163 milioni di euro), ascrivibile allo *split payment* e alla liquidazione IVA riferita al periodo da 2011 al 2017 e dal decremento delle attività per imposte anticipate (-8 milioni di euro);
- di maggiori altri debiti e crediti netti (-41 milioni di euro) essenzialmente per l'adeguamento del fondo collegato alle attività di copertura del contenzioso lavori riferibile agli interventi finanziati attraverso i contributi, nonché per maggiori altri debiti per il personale e per l'adeguamento del fondo delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione.

Il **Capitale immobilizzato netto**, che si attesta a un valore di 51.132 milioni di euro, presenta un incremento di 146 milioni di euro, la cui movimentazione è sostanzialmente legata:

- all'incremento degli investimenti di periodo, pari a 6.943 milioni di euro, compensato dai contributi in conto impianti rilevati per competenza pari a 4.116 milioni di euro, dagli ammortamenti del periodo per 1.712 milioni di euro e dalle alienazioni e perdite di valore per 88 milioni di euro;
- alla variazione dell'area di consolidamento dovuta alle acquisizioni dell'esercizio e alle operazioni straordinarie, con un effetto sul capitale immobilizzato pari a 21 milioni di euro, oltre che all'incremento del valore delle partecipazioni pari a 21 milioni di euro principalmente per i risultati conseguiti nell'anno dalle società partecipate;
- alle riclassifiche complessivamente pari a -1.513 milioni di euro imputabili quasi esclusivamente alla contabilizzazione ad attività nette possedute per la vendita e gruppi in dismissione del gruppo SITAF;
- ai maggiori asset (+586 milioni di euro) per effetto della contabilizzazione dei diritti d'uso come previsto dal già citato IFRS 16 *Leases*, al 1° gennaio 2019 (la movimentazione dell'anno dei *leasing* IFRS 16 pari a +350 milioni di euro è inclusa nei commenti delle voci precedenti).

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in diminuzione pari a 319 milioni di euro, ascrivibile quasi interamente agli utilizzi del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti per le liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio e le anticipazioni corrisposte, nonché alla variazione positiva del fondo imposte e degli altri fondi rischi.

Le **Attività nette possedute per la vendita e gruppi in dismissione** sono pari a 482 milioni di euro e accolgono i valori del gruppo SITAF qui riclassificati a seguito delle sentenze del 28 ottobre 2019 n. 7392/2019 e n. 7393/2019 del Consiglio di Stato che ha dichiarato l'inefficacia del contratto di cessione azionaria stipulato a suo tempo tra Comune di Torino, Provincia di Torino e Anas, come meglio spiegato successivamente, nelle Note esplicative.

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento netto di 7.659 milioni di euro e registra nel corso dell'anno

un incremento di 1.004 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018. Tale variazione è essenzialmente correlata all'effetto netto:

- della diminuzione del conto corrente di tesoreria (+219 milioni di euro), nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal MEF per il Contratto di Programma per l'infrastruttura ferroviaria;
- del decremento del credito finanziario verso MEF (+592 milioni di euro) per effetto degli incassi dell'anno;
- del decremento dei finanziamenti da banche (-232 milioni di euro) riconducibile principalmente all'effetto contrapposto dell'incremento della provvista a breve e dei rimborsi per prestiti destinati all'acquisto di materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale, cui si aggiunge il decremento della stessa provvista a breve per il pagamento dei debiti privilegiati del concordato preventivo di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl;
- dell'incremento dei prestiti obbligazionari (+999 milioni di euro) riferibile sostanzialmente alla sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* per un ammontare di valore nominale complessivo di 1.130 milioni di euro a copertura dei fabbisogni del Gruppo, alla nuova emissione obbligazionaria in *private placement* finalizzata con Eurofima SA di valore nominale pari a 200.000 mila euro a tasso variabile e durata pari a 15 anni cui si contrappongono i rimborsi del prestito obbligazionario Eurofima SA di valore nominale pari a 343.000 mila euro;
- del decremento dei debiti verso altri finanziatori (-865 milioni di euro) sostanzialmente per effetto della riclassifica IFRS 16 *compliant* dei debiti per contratti di *leasing* preesistenti (402 milioni di euro) che trova riscontro principalmente nell'incremento delle altre passività finanziarie correnti e non correnti e nel rimborso dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e Alta Velocità), la cui copertura finanziaria è assicurata dai contributi quindicennali rimborsati nel corso del 2019. Si rileva inoltre la riclassifica dei debiti finanziari di gruppo SITAF ad attività nette possedute per la vendita e gruppi in dismissione per 255 milioni di euro;
- dell'incremento degli acconti per opere da realizzare (+202 milioni di euro) in relazione alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi alla società Anas SpA;
- dell'incremento delle attività finanziarie per accordi per servizi in concessione (-108 milioni di euro) determinata dall'effetto netto tra l'incremento dei crediti esigibili connesso alla produzione di periodo, che si riferiscono all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, e il decremento generato dagli incassi dell'esercizio per i rimborsi dai Ministeri o enti di riferimento;
- dell'incremento delle altre attività e passività finanziarie (+204 milioni di euro) dovuto principalmente alla movimentazione delle passività per *leasing* ovvero per nuovi *leasing* contabilizzati secondo il nuovo principio contabile IFRS 16 (641 milioni di euro), per i *leasing* finanziari ex IAS 17 riclassificati in questa voce, come già spiegato sopra. Si evidenzia inoltre che nel corso dell'esercizio sono stati riclassificati alla voce Attività nette possedute per la vendita e gruppi in dismissione, 799 milioni di euro relativi al gruppo SITAF.

I **Mezzi propri** passano da 41.763 milioni di euro a 42.318 milioni di euro, con una variazione positiva per 555 milioni di euro, per effetto principalmente:

- dell'incremento dell'utile del periodo pari a 584 milioni di euro;
- dell'incremento netto delle riserve di valutazione per Utili o perdite attuariali per benefici ai dipendenti e variazione *fair value* su derivati - *Cash Flow Hedge* pari a 9 milioni di euro;
- della variazione netta dei debiti e crediti per derivati per complessivi -38 milioni di euro.

PROSPETTO DI RACCORDO AL 31.12.2019 E AL 31.12.2018

Prospetto di raccordo al 31.12.2019 e al 31.12.2018 tra il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA e il bilancio consolidato relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto.

valori in milioni di euro

	31 dicembre 2019		31 dicembre 2018	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane SpA	39.859	227	39.633	62

Utili/(Perdite) di esercizio delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del Gruppo degli Utili/(Perdite) di esercizio e di quelli precedenti	2.856	598	1.995	344
- elisione svalutazione partecipazioni	237	116	467	381
- storno dividendi	(4)	(156)	(4)	(154)

Totale	3.089	558	2.458	571

Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	79	18	67	31
- storno utili infragruppo	(600)	(66)	(533)	(41)
- storno imposte da consolidato fiscale	(52)	(85)	33	(92)
- altre	(105)	(79)	33	9

Totale	(678)	(212)	(400)	(93)

- Riserve da valutazione	(428)		(437)	
- Riserva per differenze di traduzione				

PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	41.842	573	41.254	540

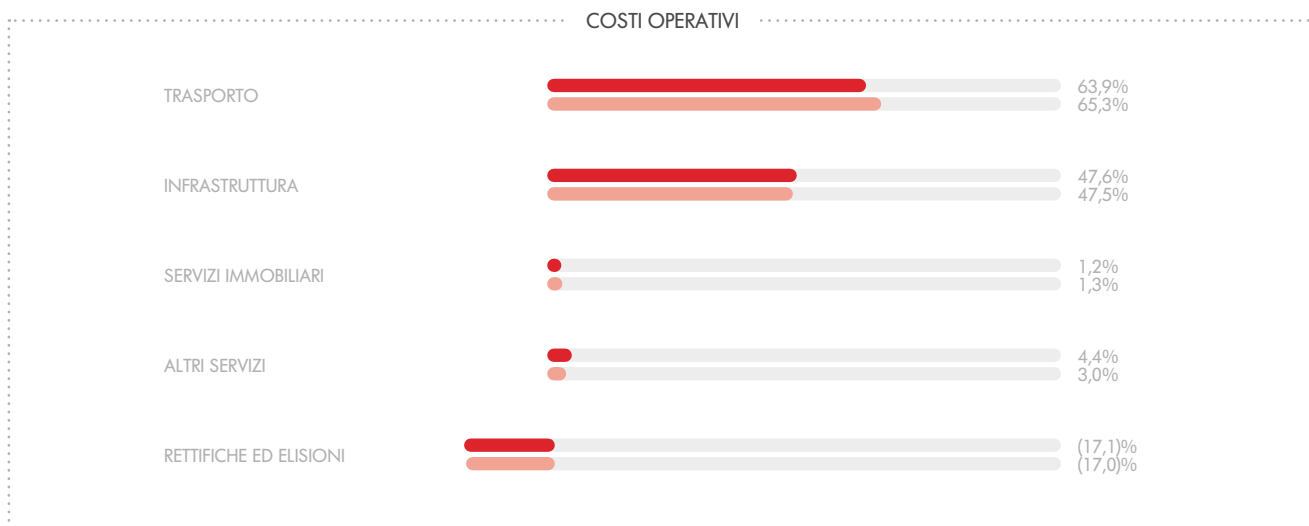
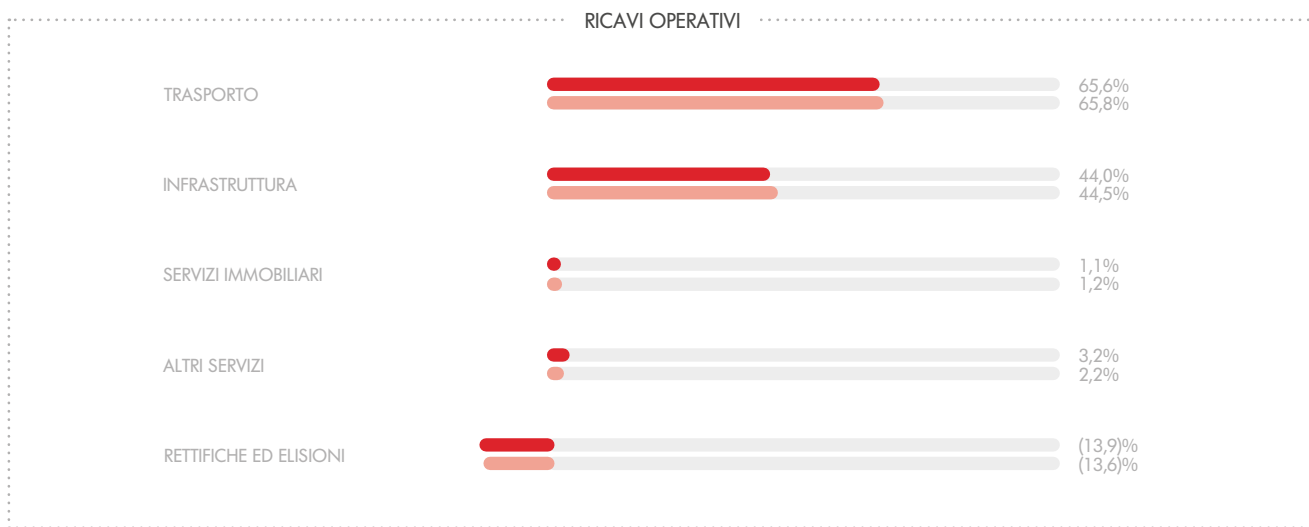
- Patrimonio Netto di competenza dei Terzi (escluso Utile/Perdita)	437		424	
- Utile di competenza dei Terzi	11	11	19	19

PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	448	11	443	19

TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	42.290	584	41.697	559

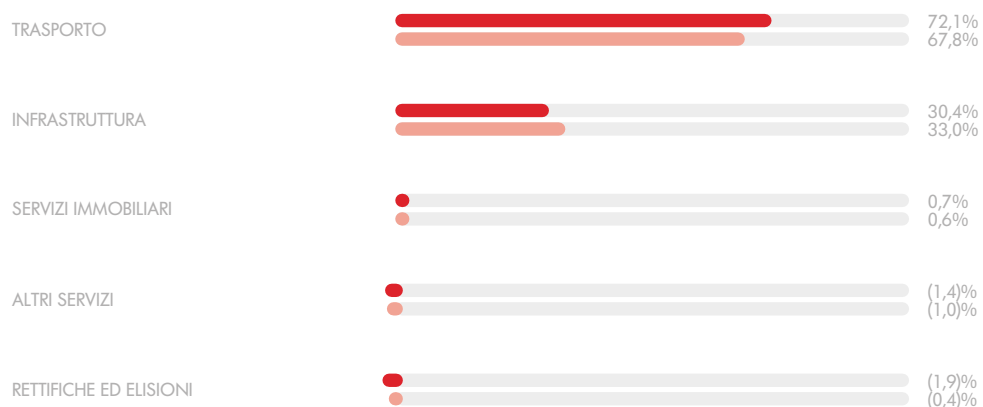
PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DEI SETTORI

Di seguito, l'analisi dell'andamento gestionale del Gruppo FS Italiane viene commentata con riferimento alle *performance* dei quattro settori operativi che caratterizzano il suo *business* (Trasporto, Infrastruttura, Servizi Immobiliari e Altri Servizi) che, nella rappresentazione grafica sottostante, sono sintetizzate con riguardo alle rispettive quote percentuali, 2019 e 2018, di Ricavi e Costi operativi, EBITDA, Risultato netto e Capitale investito netto.

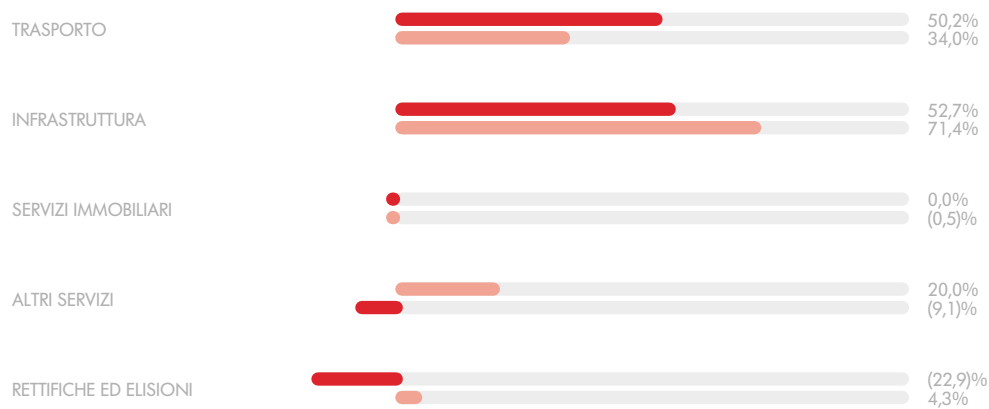


● 2019
● 2018

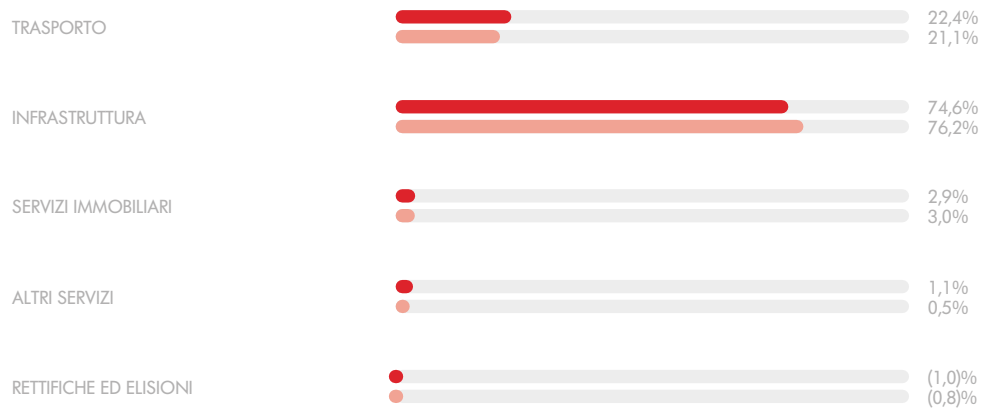
EBITDA



RISULTATO NETTO



CAPITALE INVESTITO NETTO



● 2019
● 2018

SETTORE TRASPORTO

Nel Settore Trasporto operano le società del Gruppo FS Italiane che svolgono attività di trasporto passeggeri e/o merci su ferro, su strada o via mare.

Più in particolare, nel trasporto su rotaia opera principalmente Trenitalia SpA, che si occupa dei servizi per la mobilità di viaggiatori sia in ambito nazionale che internazionale, gestendo sia le tratte regionali che quelle nazionali, tra cui spicca il servizio di Alta Velocità. Contribuiscono ai risultati del Settore anche il gruppo tedesco Netinera Deutschland, che svolge attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco attraverso circa 40 società partecipate; TrainOSE SA che opera in Grecia tra Atene e Salonicco; Trenitalia c2c Ltd che effettua il trasporto passeggeri nel mercato inglese e la Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE) come concessionaria dei servizi ferroviari e automobilistici in Puglia.

Le società che si occupano prevalentemente di trasporto merci sono invece quelle riconducibili al c.d. "polo Mercitalia", operative a livello nazionale e internazionale, tra cui il gruppo TX Logistik (presente prevalentemente in Germania, Austria, Svizzera e Danimarca).

Il Settore Trasporto comprende anche i servizi di mobilità viaggiatori su gomma sia su tratte metropolitane sia su tratte a media-lunga percorrenza, che vengono effettuati dal gruppo formato da Busitalia-Sita Nord Srl e le sue partecipate e, anche in questo ambito, dalla già citata FSE Srl.

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.937	7.683	254	3,3
Altri proventi	223	259	(36)	(13,9)
Ricavi operativi	8.160	7.942	218	2,7
Costi operativi	(6.278)	(6.263)	(15)	(0,2)
EBITDA	1.882	1.679	203	12,1
Risultato operativo (EBIT)	467	336	131	39,0
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	293	190	103	54,2

	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Capitale investito netto	11.196	10.213	983

Il Settore Trasporto chiude il 2019 con un **Risultato netto del periodo** positivo per 293 milioni di euro in significativo incremento di 103 milioni di euro rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente.

I **Ricavi operativi** del Settore ammontano a 8.160 milioni di euro e registrano un significativo aumento (+218 milioni di euro) rispetto al 2018, sostanzialmente attribuibile alla crescita dei ricavi da servizi di trasporto (+231 milioni di euro circa) solo in parte mitigata dalla presenza nel 2018 della quota parte attribuibile al *business* del trasporto dello stralcio dei debiti chirografari di Ferrovie Sud Est pari a 38 milioni di euro (Decreto del Tribunale Ordinario di Bari del 09/04/2018 che ha fissato la data dell'omologa del Concordato Preventivo in data 06/06/2018).

In particolare, con riferimento all'incremento dei ricavi operativi (+218 milioni di euro), al netto della suddetta partita straordinaria del 2018, si evidenziano *performance* positive nei seguenti *business* del Trasporto:

- *Long Haul* Passeggeri su ferro (+86 milioni di euro), quale risultato di una strategia, nel segmento a mercato, sempre più focalizzata a soddisfare al meglio i bisogni dei clienti mediante rafforzamento dell'Offerta, azioni su *Pricing* e *Revenue Management* e impulso sui canali di vendita, il tutto supportato da una campagna di comunicazione e di sviluppo dei servizi ancillari;
- *Short Haul* Passeggeri su ferro - Regionale (+70 milioni di euro) quale conseguenza, da un lato, dell'entrata a regime degli effetti economici dei nuovi contratti di servizio sottoscritti con le Regioni (Lazio, Liguria, Puglia e Friuli Venezia Giulia) oltre che per maggiori servizi aggiuntivi conseguenti al crollo del Ponte Morandi e, dall'altro, all'incremento dei passeggeri km (concentrato in massima parte nelle Regioni Piemonte, Liguria, Friuli, Emilia Romagna, Lazio, Calabria, Puglia e Sicilia) come effetto di azioni volte sia a una maggiore attenzione verso le esigenze dei clienti supportata dall'introduzione del *Customer Care Regionale* (Assistenza e Sicurezza) sia al contrasto di forme di evasione ricorrenti iniziate già dalla fine dello scorso esercizio. Un ulteriore elemento che ha contribuito alla crescita dei ricavi è riconducibile allo sviluppo di iniziative correlate all'utilizzo dei treni regionali per il turismo;
- *Short Haul* Passeggeri su Gomma (+69 milioni di euro) principalmente legato alla piena manifestazione delle nuove concessioni aggiudicate nel corso del 2018 in Olanda dove la controllata Qbuzz BV ha attivato a fine dello scorso anno il servizio regionale TPL in concessione fra Geldermalsen e Dordrecht (linea Merwedelingelijn) cosiddetta concessione DMG; inoltre nel corso del 2019, è stato confermato il rinnovo della concessione dell'area di Groningen - Drenthe (entrambe con contratti di durata rispettivamente di 8 e 10 anni), vantando la flotta bus più *green* d'Europa grazie all'elevata incidenza di autobus elettrici presenti in flotta;
- Merci e Logistica (+18 milioni di euro) principalmente per l'acquisizione della controllata Rom Rail Transport nel 2019 (maggiori volumi di trasporto registrati) e per l'avvio nel 2019 dei servizi della *Business Unit Fast* a partire da ottobre 2018 curato da MIL per trasportare le merci sulle linee AC/AV con nuove locomotive elettriche che, grazie a sistemi frenanti autogenerativi e all'innovativo sistema "Eco-mode" assicurano consumi energetici significativamente inferiori rispetto agli *standard* attuali.

L'**EBITDA** del Settore Trasporto si attesta nel 2019 a un valore positivo di 1.882 milioni di euro registrando un incremento di 203 milioni di euro rispetto al medesimo periodo del 2018 generato per 130 milioni di euro dalla crescita dei margini dei *Business* (in particolare quelli del Trasporto Passeggeri su ferro *Long Haul* a Mercato e *Short Haul* Regionale) e per 111 milioni di euro dall'effetto dell'applicazione dal 1° gennaio 2019 dell'IFRS 16, parzialmente compensato dalla già sopra citata presenza nel 2018 della componente positiva relativa allo stralcio dei debiti chirografari di FSE, pari a 38 milioni di euro.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a 467 milioni di euro in incremento di 131 milioni di euro rispetto all'anno precedente. Il miglioramento registrato a livello di EBIT ricomprende l'effetto combinato dell'incremento degli ammortamenti per l'effetto generato dall'applicazione dal 2019 dell'IFRS 16 (142 milioni di euro) parzialmente compensato da minori svalutazioni e accantonamenti effettuati nel 2019 rispetto al 2018.

I **Proventi e oneri finanziari**, negativi per 108 milioni di euro, presentano un aumento di 17 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2018 prevalentemente per l'incremento degli oneri generato dall'IFRS 16.

Le **Imposte sul reddito** del Settore ammontano nel 2019 a un valore negativo di 57 milioni di euro in lieve peggioramento (2 milioni di euro) rispetto allo scorso anno.

FINANZIAMENTI E CONTRATTI CORRELATI DEL SETTORE TRASPORTO

Finanziamento *intercompany* TrainOSE SA

In data 27 marzo 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla controllata TrainOSE SA un finanziamento *intercompany* per l'acquisizione del 100% del capitale sociale di ROSCO SA e per i fabbisogni iniziali relativi a dotazione di macchinari e *standard* di sicurezza sul lavoro. Il finanziamento ha un importo massimo pari a 25 milioni di euro e scadenza 29 dicembre 2028.

Finanziamento *intercompany* Firenze City Sightseeing Srl

In data 8 aprile 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso a Firenze City Sightseeing Srl un finanziamento *intercompany* di importo pari a 255 mila euro e scadenza 28 dicembre 2023, garantito da Busitalia-Sita Nord Srl, per finanziare l'acquisto di un bus e dei relativi accessori di bordo.

Rinegoziazione delle condizioni applicate al debito di METRO 5 SpA

Lo scorso 29 aprile 2019, con il supporto di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, METRO 5 SpA ha concluso, con un margine inferiore di oltre il 40% rispetto a quello applicabile in precedenza, il processo di rinegoziazione delle condizioni applicate ai circa 500 milioni di euro di debito finanziario con scadenza 2035. Il processo di rinegoziazione del debito è iniziato nella prima metà del 2018, dopo l'ingresso di FS SpA nell'azionariato della società con il 36,7%. I vantaggi derivanti dalla rinegoziazione sono stati condivisi e ripartiti tra METRO 5 SpA e il Comune di Milano. Quest'ultimo beneficia dunque di una riduzione del Canone di Disponibilità per oltre 1 milione di euro all'anno e circa 40 milioni di euro fino al termine della concessione nel 2041. Il debito era in capo, per quasi il 70%, a nove primarie banche nazionali e internazionali (BNP Paribas, IMI, Monte dei Paschi di Siena, Société Générale e UniCredit che hanno agito in qualità di *Working MLA* oltre a BBVA, Credit Agricole, Natixis e UBI), a Cassa Depositi e Prestiti e, per la parte restante, a investitori istituzionali sottoscrittori di titoli obbligazionari.

Finanziamento *intercompany* Mercitalia Logistics SpA

In data 5 giugno 2019 e 31 luglio 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla controllata Mercitalia Logistics SpA due finanziamenti *intercompany* a medio-lungo termine per coprire specificatamente le esigenze patrimoniali della controllata TX Logistik AG. I finanziamenti hanno importo massimo rispettivamente pari a 56 milioni di euro e 83 milioni di euro, e scadenza 30 giugno 2024. Le operazioni si inquadrano nell'ambito di quanto approvato sia con delibera del Consiglio di Amministrazione di FS SpA che di Mercitalia Logistics SpA per l'allungamento delle durate dei finanziamenti delle società del polo Mercitalia, al fine di riequilibrare il rapporto fra relativi fonti e impieghi, anche in termini di corrispondenza di durate fra gli *asset* e il debito acceso.

Finanziamento *intercompany* Busitalia-Sita Nord Srl

In data 30 luglio 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha ristrutturato il finanziamento *intercompany* concesso alla controllata Busitalia-Sita Nord Srl in occasione dell'acquisizione della società di trasporto pubblico olandese Qbuzz BV nell'agosto 2017, allungandone la durata al fine di riequilibrare il rapporto fra fonti e impieghi, anche in termini di corrispondenza di durate fra gli *asset* e il debito acceso. Il finanziamento ha un importo pari a 36,9 milioni euro e scadenza 28 dicembre 2026.

Finanziamento *intercompany* Mercitalia Rail Srl

In data 31 luglio 2019 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla controllata Mercitalia Rail Srl un finanziamento *intercompany* a medio-lungo termine per la copertura del capitale investito netto. Il finanziamento ha un importo pari a 107 milioni di euro e scadenza 30 giugno 2024. L'operazione si inquadra nell'ambito di quanto approvato sia con delibera del Consiglio di Amministrazione di FS SpA che di Mercitalia Rail Srl per l'allungamento delle durate dei finanziamenti delle società del polo Mercitalia, al fine di riequilibrare il rapporto fra relativi fonti e impieghi, anche in termini di corrispondenza di durate fra gli *asset* e il debito acceso.

Finanziamenti e garanzie connesse al franchise West Coast in UK

In data 13 agosto 2019 First Trenitalia West Coast Rail (*joint venture* costituita al 70% da FirstGroup e al 30% da Trenitalia UK Ltd) si è aggiudicata il franchise di servizi ferroviari *West Coast Partnership*. Al fine di soddisfare i requisiti finanziari richiesti dal *Department for Transport* (DfT), Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla JV (in qualità di *Guarantor* di Trenitalia UK Ltd e pro quota con FirstGroup) un finanziamento di importo complessivo pari a 30 milioni di sterline – la

quota di competenza di FS SpA, pari a 9 milioni di sterline, è stata erogata a dicembre 2019 – e si è attivata per il rilascio di garanzie bancarie, manlevate per un importo pari a 24 milioni di sterline circa.

Finanziamento *intercompany* Qbuzz BV

In data 15 ottobre 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso a Qbuzz BV (controllata indiretta di Busitalia-Sita Nord Srl) due finanziamenti *intercompany* a medio-lungo termine per un importo complessivo pari a 85 milioni di euro e scadenza 28 dicembre 2027, per finanziare gli investimenti in bus e treni previsti dalla concessione DMG, aggiudicata nel febbraio 2018 e iniziata nel dicembre 2018. I finanziamenti sono garantiti dalla *sub-holding* Busitalia-Sita Nord Srl.



SETTORE INFRASTRUTTURA

Nel Settore Infrastruttura opera sia Rete Ferroviaria Italiana SpA, la cui *mission* prevede il ruolo principale di gestore nazionale dell'infrastruttura ferroviaria curando la manutenzione, l'utilizzo e lo sviluppo della rete stessa e dei relativi sistemi di sicurezza, oltre a gestire le attività di ricerca e sviluppo in ambito ferroviario, nonché a garantire i servizi di collegamento via mare con le isole maggiori, sia la società Anas SpA che, con le sue controllate, gestisce la rete stradale e autostradale italiana di interesse nazionale. In minore quota, legata ad aspetti dimensionali, contribuisce ai risultati del Settore Italferr SpA, la società di ingegneria del Gruppo. Le altre società che si occupano di infrastruttura all'interno del Gruppo, in via esclusiva o accessoria, sono: FSE Srl; Brenner Basis Tunnel SE; Tunnel Ferroviario del Brennero SpA (TFB); Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT); Grandi Stazioni Rail SpA e Metropark SpA.

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.139	5.017	122	2,4
Altri proventi	329	357	(28)	(7,8)
Ricavi operativi	5.468	5.374	94	1,7
Costi operativi	(4.675)	(4.557)	(118)	(2,6)
EBITDA	793	817	(24)	(2,9)
Risultato operativo (EBIT)	455	455		
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	308	399	(91)	(22,8)

	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Capitale investito netto	37.292	36.884	408

Il Settore Infrastruttura chiude il periodo in esame con un **Risultato netto** positivo per 308 milioni di euro in decremento di 91 milioni di euro rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente.

I **Ricavi operativi** ammontano a 5.468 milioni di euro, in crescita rispetto ai valori del 2018 di 94 milioni di euro. La variazione è principalmente dovuta dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori ricavi di Anas SpA da Contratto di Servizio Infrastruttura Stradale per 50 milioni di euro;
- incremento dei ricavi di RFI SpA per 23 milioni di euro composto principalmente da maggiori ricavi da Contratto di Programma - parte Servizi, dalla plusvalenza realizzata a seguito della vendita della società Centostazioni Retail SpA e da maggiori ricavi da pedaggio (variazione dei volumi di traffico in termini di treni km e incidenza delle modifiche del sistema tariffario approvato con Delibera ART n. 43/2019);
- riduzione dei ricavi a causa della presenza nel 2018 della quota parte attribuibile al *business* infrastrutturale dello stralcio dei debiti chirografari di Ferrovie Sud Est pari a 25 milioni di euro e dei ricavi di Centostazioni SpA, pari a 15 milioni di euro, fusa in RFI con l'atto di scissione dell'11 giugno 2018.

L'**EBITDA** del Settore Infrastruttura si attesta, nel 2019, a un valore positivo di 793 milioni di euro e registra un decremento di 24 milioni di euro rispetto al 2018 sostanzialmente per la presenza nello scorso anno di partite positive non ricorrenti (rilascio di oneri accantonati da Anas in esercizi precedenti; sopravvenienza attiva da stralcio di debiti di FSE Srl)

parzialmente compensata dal miglioramento generato dall'applicazione dell'IFRS 16 per 18 milioni di euro.

L'**EBIT** del Settore Infrastruttura si attesta nel periodo in esame a un valore positivo di 455 milioni di euro, allineato al valore del 2018. L'arretramento a livello di EBITDA viene a essere neutralizzato principalmente dal saldo positivo sugli accantonamenti dei due anni di RFI SpA per 38 milioni di euro, a cui si contrappone l'incremento degli ammortamenti generati dall'applicazione del principio contabile IFRS 16 per 18 milioni di euro.

I **Proventi e oneri finanziari**, negativi per 107 milioni di euro, evidenziando un peggioramento rispetto al 2018 di 76 milioni di euro attribuibile sostanzialmente agli impatti economici sul credito detenuto da Anas SpA verso la società concessionaria Strada dei Parchi SpA determinati dall'emendamento previsto all'art. 9 *tricies semel* del D.L. n. 123/2019, che ha stabilito il differimento temporale delle rate 2017 e 2018 al 2030.

Le **Imposte sul reddito** del Settore ammontano nel 2019 a un valore negativo di 40 milioni di euro e evidenziano un peggioramento rispetto al 2018 di 15 milioni di euro, sostanzialmente per la presenza nel 2019 di partite non ricorrenti (principalmente il contenzioso fiscale di RFI SpA per 14 milioni di euro).



SETTORE SERVIZI IMMOBILIARI

Nel Settore Servizi Immobiliari opera principalmente la società FS Sistemi Urbani Srl che si occupa dei servizi di *asset management*, commercializzazione e valorizzazione, del patrimonio non funzionale del Gruppo.

Contribuisce ai risultati del Settore, solo per la sua attività di gestione immobiliare, anche la Capogruppo che, oltre a fornire gli indirizzi strategici in materia immobiliare e di *asset allocation* (ad es. scissioni, fusioni, conferimenti in società veicolo, ecc.) alle società del Gruppo, si occupa della vendita degli immobili e dei terreni di *trading* facenti parte degli asset immobiliari di sua proprietà.

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	138	140	(2)	(1,4)
Altri proventi				
Ricavi operativi	138	140	(2)	(1,4)
Costi operativi	(119)	(125)	6	4,8
EBITDA	19	15	4	26,7
Risultato operativo (EBIT)	6	(6)	12	(200,0)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		(3)	3	(100,0)

	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Capitale investito netto	1.425	1.458	(33)

Il Settore Servizi Immobiliari chiude il 2019 con un **Risultato netto del periodo** in pareggio, in miglioramento di 3 milioni di euro rispetto al 2018.

La variazione è principalmente dovuta a maggiori plusvalenze nette generate dalle vendite operate nel periodo da FS Sistemi Urbani Srl.



SETTORE ALTRI SERVIZI

Nel Settore Altri Servizi opera Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nel suo ruolo di *holding* del Gruppo e per le attività che non rientrano nella gestione immobiliare sopra descritta, che indirizza e coordina le politiche e le strategie industriali delle società operative facenti parte del Gruppo. Le altre società del Settore sono: Ferservizi SpA, che gestisce in *outsourcing*, per le principali società del Gruppo, le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario; Fercredit SpA la cui attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del *credit factoring* e del *leasing* sul mercato *captive*, nonché all'espansione delle operazioni di *consumer credit* per i dipendenti del Gruppo; Italcertifer SpA, che si occupa della conduzione di attività di certificazione, valutazione e prove riferite a sistemi di trasporto e infrastrutturali e, dall'esercizio corrente, FSTechnology SpA, il *Service Provider* per il Gruppo FS, deputata a governare la strategia ICT di Gruppo.

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	367	244	123	50,4
Altri proventi	29	17	12	70,6
Ricavi operativi	396	261	135	51,7
Costi operativi	(432)	(285)	(147)	(51,6)
EBITDA	(36)	(24)	(12)	>200
Risultato operativo (EBIT)	(65)	(62)	(3)	>200
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	117	(51)	168	>200
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione	
Capitale investito netto	548	231	317	

Nel 2019 il Settore Altri Servizi ha realizzato un **Risultato netto del periodo** positivo per 117 milioni di euro con un incremento rispetto al precedente esercizio di 168 milioni di euro.

I **Ricavi operativi**, pari a 396 milioni di euro, registrano una crescita di 135 milioni di euro, attribuibile per 120 milioni di euro alle attività di FSTechnology SpA, operativa da agosto 2019, per 32 milioni di euro a FS Corporate per l'avvio delle attività operative della commessa METRO *Riyadh* e della plusvalenza realizzata dalla vendita della società Centostazioni Retail SpA, parzialmente compensate dalla riduzione per circa 17 milioni di euro dei ricavi di Ferservizi SpA sostanzialmente dovuta all'attuazione di una revisione dei corrispettivi contrattuali verso i clienti.

L'**EBITDA** si attesta nel 2019 a un valore negativo di 36 milioni di euro in peggioramento di 12 milioni di euro rispetto al precedente esercizio principalmente in relazione ai maggiori costi di FSTechnology SpA.

L'**EBIT** si attesta nel 2019 a un valore negativo di 65 milioni di euro sostanzialmente in linea con quanto registrato del 2018.

Il **Saldo della gestione finanziaria** è positivo nel 2019 per 37 milioni di euro e risulta in miglioramento di 138 milioni di euro rispetto al 2018 sostanzialmente per la presenza lo scorso anno delle svalutazioni delle partecipazioni delle società

operative del Polo (Mercitalia Rail Srl e TX Logistic AG, entrambe partecipate da Mercitalia Logistic) pari a 128 milioni di euro.

Le **Imposte sul reddito** del Settore Altri Servizi ammontano nel 2019 a un valore positivo di 145 milioni di euro in incremento di 33 milioni di euro rispetto al valore del medesimo periodo dello scorso anno. Si ricorda che tale posta accoglie, nell'ambito delle attività tipiche della Capogruppo, gli effetti positivi derivanti dalla gestione del consolidato fiscale.

FINANZIAMENTI E CONTRATTI CORRELATI DEL SETTORE ALTRI SERVIZI

Delibera nuovi *bond* e finanziamenti

In data 16 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha deliberato l'emissione di nuovi prestiti obbligazionari a valere sul Programma EMTN quotato presso la Borsa valori di Dublino, riservati agli investitori istituzionali per un importo complessivo massimo di 1 miliardo e 750 milioni di euro. I proventi raccolti sul mercato dei capitali di debito saranno destinati – anche mediante nuovi *green bond* - all'acquisto di nuovi treni per il trasporto regionale e per quello a media e lunga percorrenza, di nuove locomotive per il trasporto merci e per il completamento dell'infrastruttura ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità.

Aggiornamento del *Green Bond Framework*

In data 1° luglio 2019 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha pubblicato il suo *Green Bond Framework* aggiornato. I nuovi treni regionali *Rock* e *Pop* sono stati confermati fra gli *Eligible Green Projects*, unitamente ai treni Alta Velocità ETR1000 e le locomotive elettriche e i carri di ultima generazione, con relativi adeguamenti tecnologici, per il trasporto merci. La *Second Party Opinion*, rilasciata dall'agenzia specializzata *Sustainalytics*, ha inoltre confermato la robustezza e la credibilità del *Framework* di FS Italiane e il suo allineamento ai *Green Bond Principles* 2018.

Emissione obbligazionaria *green* – Serie 10 EMTN

In data 9 luglio 2019 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha collocato il suo secondo *green bond*, per l'ammontare di 700 milioni di euro a valere sul Programma EMTN. Il titolo ha cedola fissa pari all'1,125% e durata pari a 7 anni. L'emissione si inquadra nell'ambito del suddetto *Green Bond Framework*. Con questa operazione, FS Italiane è la prima emittente *corporate* a finanziare anche l'acquisto di materiale rotabile per il trasporto merci con *green bond* e la prima emittente italiana ad aver ottenuto la certificazione dalla *Climate Bonds Initiative* (CBI), organizzazione *no profit* che promuove a livello mondiale la finanza sostenibile come strumento per contrastare i cambiamenti climatici. Banca IMI, BNP Paribas, CITI, Crédit Agricole CIB, UniCredit, hanno agito in qualità di *Joint Lead Managers and Joint Bookrunners* nel collocamento dei titoli. L'emissione si inquadra nell'ambito dei complessivi suddetti 1,75 miliardi di euro, deliberati il 16 aprile 2019 dal CdA di FS SpA per la copertura dei fabbisogni del Gruppo FS per investimenti nel 2019. I proventi del *bond* sono oggetto di due distinti *intercompany loan* in favore di Trenitalia SpA (in misura prevalente pari a circa l'80% dell'operazione) e di Mercitalia Rail SpA, in linea con le rispettive delibere di Consiglio e come approvato in seno al *Green Bond Working Committee* di FS SpA.

Emissione obbligazionaria *green* – Serie 11 EMTN

In data 1 agosto 2019 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha collocato, tramite *private placement*, un titolo obbligazionario con cedola fissata all'1,035%, dell'ammontare di 100 milioni di euro e durata pari a 10 anni, a valere sul suo Programma EMTN quotato presso l'*Irish Stock Exchange*. L'emissione è stata curata da UniCredit Bank AG, in qualità di *Sole Bookrunner*. I proventi del *bond*, a seguito della conversione a tasso variabile tramite un *Interest Rate Swap*, sono stati oggetto di *intercompany loan* in favore di RFI SpA, per il finanziamento del completamento dell'Alta Velocità.

Finanziamento *intercompany* FSTechnology SpA

In data 6 dicembre 2019 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla controllata FSTechnology SpA un finanziamento *intercompany* di importo pari a 100 milioni di euro e scadenza 26 dicembre 2026, per finanziare gli investimenti in *software*, *hardware*, *network* e servizi professionali previsti all'interno del *business plan*.

Emissione obbligazionaria in *private placement* con Eurofima

In data 19 dicembre 2019 FS Italiane SpA ha finalizzato con Eurofima, l'istituto sovranazionale che finanzia il materiale rotabile delle società ferroviarie europee, una nuova emissione obbligazionaria in *private placement*. Sono stati sottoscritti titoli obbligazionari di FS SpA per 200 milioni di euro a tasso variabile e durata pari a 15 anni. I proventi del *bond* sono oggetto di *intercompany loan* in favore di Trenitalia SpA per il finanziamento del trasporto regionale.

Aggiornamento programma EMTN ed emissioni obbligazionarie – Serie 12 e 13 EMTN

In data 23 dicembre 2019 FS Italiane SpA ha collocato, in *private placement*, due titoli obbligazionari (serie 12 e serie 13) a valere sul Programma EMTN (7 miliardi di euro) quotato all'*Irish Stock Exchange* e aggiornato a Londra il 17 dicembre 2019. La serie 12 con importo di 140 milioni di euro e durata pari a 10 anni, è stata emessa alla pari con tasso variabile indicizzato all'Euribor 6M maggiorato di uno *spread* pari a 90 bps. La serie 13 con importo di 190 milioni di euro e durata pari a 4,5 anni, è stata emessa alla pari con tasso variabile indicizzato all'Euribor 6M maggiorato di uno *spread* pari a 52 bps. UniCredit Bank (serie 12) e BNP Paribas (serie 13) hanno agito in qualità di *Sole Bookrunner*. I proventi del *bond* sono oggetto di due distinti *intercompany loan* in favore di RFI SpA (per 140 milioni di euro) e Mercitalia Rail Srl e Mercitalia Logistics SpA (per 190 milioni di euro), rispettivamente destinati agli investimenti per la rete Alta Velocità e nel settore merci.



LE PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Conto economico

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione	%
Ricavi operativi	188	180	8	4
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	174	165	9	5
- Altri ricavi	14	15	(1)	(7)
Costi operativi	(264)	(237)	(27)	(11)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(76)	(57)	(19)	(33)
Ammortamenti	(25)	(24)	(1)	(4)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1)	(16)	15	94
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(102)	(97)	(5)	(5)
Proventi e oneri finanziari	176	31	145	468
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	74	(66)	140	212
Imposte sul reddito	153	128	25	20
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	227	62	165	266

Il **Risultato netto** dell'esercizio 2019 si attesta a un valore positivo di 227 milioni di euro, con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 165 milioni di euro, attribuibile principalmente alla componente finanziaria (+145 milioni di euro) e alla componente fiscale (+25 milioni di euro), in parte compensate dall'andamento della componente operativa (-19 milioni di euro).

La riduzione del **Margine operativo lordo (EBITDA)** è il risultato di un aumento dei Ricavi operativi (+8 milioni di euro) al quale è seguito un incremento dei Costi operativi (-27 milioni di euro), legati a quanto più chiaramente indicato nel seguito.

L'incremento dei **Ricavi operativi** è determinato prevalentemente dalla riduzione dei ricavi da Gestione Immobiliare (canoni di locazione, sfruttamento commerciale delle stazioni, *facilities* sulle Grandi Stazioni e vendita immobili e terreni di *trading*), per circa 6 milioni di euro, compensata dall'aumento dei ricavi da contratto con i clienti. In particolare per questi ultimi si è verificato un effetto combinato generato dalla riduzione dei canoni di utilizzo brevetti, delle vendite di immobili e terreni di *trading* e dei servizi resi dalla Capogruppo e dall'aumento di ricavi da commesse estere, complessivamente per circa 14 milioni di euro. L'incremento dei **Costi operativi** è dovuto principalmente ai maggiori Costi per servizi, in particolare dei costi per servizi amministrativi e informatici (+17 milioni di euro), per consulenze (+3 milioni di euro) e altri servizi connessi a commesse estere (+21 milioni di euro), che si contrappongono alle minori variazioni registrate nelle rimanenze di immobili e terreni di *trading* (-14 milioni di euro).

La riduzione del **Risultato operativo (EBIT)**, oltre a quanto descritto in precedenza, è attenuata dalle minori svalutazioni registrate sugli investimenti immobiliari e sulle altre attività immateriali, dalle minori rettifiche di valore apportate sui crediti (anche considerando gli effetti derivanti dell'applicazione del principio IFRS 9), mentre gli ammortamenti di periodo

crescono di circa 1 milione di euro.

Il miglioramento del **Saldo dei proventi e oneri finanziari** è imputabile principalmente ai seguenti fattori:

- un incremento dei proventi finanziari (+11 milioni di euro) dovuti principalmente alla plusvalenza realizzata dalla vendita della società Centostazioni Retail SpA;
- un decremento degli oneri finanziari (-134 milioni di euro) dovuto, principalmente, alle minori svalutazioni di partecipazioni in società del Gruppo (-128 milioni di euro rispetto al 2018), cui si contrappongono maggiori svalutazioni in applicazione del principio contabile IFRS 9 (+1 milione di euro).

Le **Imposte sul reddito** presentano un incremento complessivo di 25 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente ai maggiori proventi da consolidato fiscale (+34 milioni di euro), iscritti a fronte di maggiori imposte IRES trasferite dalle società del Gruppo nel corso degli anni e utilizzate nell'esercizio, per le quali non è ritenuta probabile una successiva remunerazione, alle minori rettifiche registrate sulle imposte di esercizi precedenti (+3 milioni di euro), alla riduzione dell'IRES corrente (+1 milione di euro) e alla variazione negativa registrata nelle imposte anticipate e differite (-13 milioni di euro).

Stato patrimoniale riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	377	389	(12)
Altre attività nette	219	77	142
Capitale circolante	596	466	130
Immobilizzazioni tecniche	536	549	(13)
Partecipazioni	38.099	38.072	27
Capitale investito netto	38.635	38.621	14
TFR	(8)	(9)	1
Altri fondi	(310)	(419)	109
TFR e Altri fondi	(318)	(428)	110
Attività nette detenute per la vendita e gruppi in dismissione	0	22	(22)
CAPITALE INVESTITO NETTO	38.913	38.681	232
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(476)	(728)	252
Posizione finanziaria netta a medio-lungo	(472)	(220)	(252)
Posizione finanziaria netta	(948)	(948)	0
Mezzi propri	39.861	39.629	232
COPERTURE	38.913	38.681	232

Il **Capitale investito netto**, pari a 38.913 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2018 di 232 milioni di euro per l'effetto combinato dell'incremento del **Capitale circolante** (130 milioni di euro), degli **Altri fondi** (110 milioni di euro), del **Capitale immobilizzato netto** (14 milioni di euro) e del decremento delle **Attività nette detenute per la vendita e gruppi in dismissione** (-22 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, pari a 377 milioni di euro, subisce un decremento nel corso dell'esercizio di 12 milioni di euro attribuibile essenzialmente al decremento delle rimanenze per immobili e terreni di *trading* principalmente dovute alle svalutazioni effettuate nel periodo.

Le **Altre attività nette** subiscono un incremento di 142 milioni di euro, derivante principalmente dall'aumento netto dei crediti e debiti IVA.

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 38.635 milioni di euro e registra una variazione positiva di 14 milioni di euro rispetto all'esercizio 2018 riconducibile all'incremento netto delle partecipazioni per l'acquisto delle partecipazioni in FSTechnology SpA (27 milioni di euro) e in FS International (1 milione di euro), a fronte di una riduzione delle attività immateriali per 13 milioni di euro dovuta al conferimento alla controllata FSTechnology SpA di asset rientranti nel perimetro IT.

Il decremento degli **Altri fondi** (110 milioni di euro) è imputabile principalmente al decremento delle passività per imposte differite per 100 milioni di euro e alla riduzione del Fondo rischi e oneri per 9 milioni di euro, quest'ultimo dovuto essenzialmente a nuovi accantonamenti per 8 milioni di euro a fronte di utilizzi e rilasci per 17 milioni di euro.

La **Posizione finanziaria netta** non registra variazioni e rimane pari a 948 milioni di euro al 31 dicembre 2019. Le variazioni registrate tra il breve e il medio-lungo termine riguardano: nel breve un decremento di 252 milioni di euro dovuto a un incremento di crediti finanziari verso società del Gruppo, parzialmente compensati da maggiori debiti per prestiti obbligazionari (quote a breve), finanziamenti dalle banche e da altri finanziatori; nel medio-lungo un incremento sempre di 252 milioni di euro dovuto a maggiori debiti per prestiti obbligazionari (quote a medio-lungo), compensati da una riduzione di debiti verso altri finanziatori, verso banche e un incremento di crediti finanziari verso società del Gruppo.

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 232 milioni di euro dovuto essenzialmente all'utile complessivo registrato nell'esercizio (227 milioni di euro).

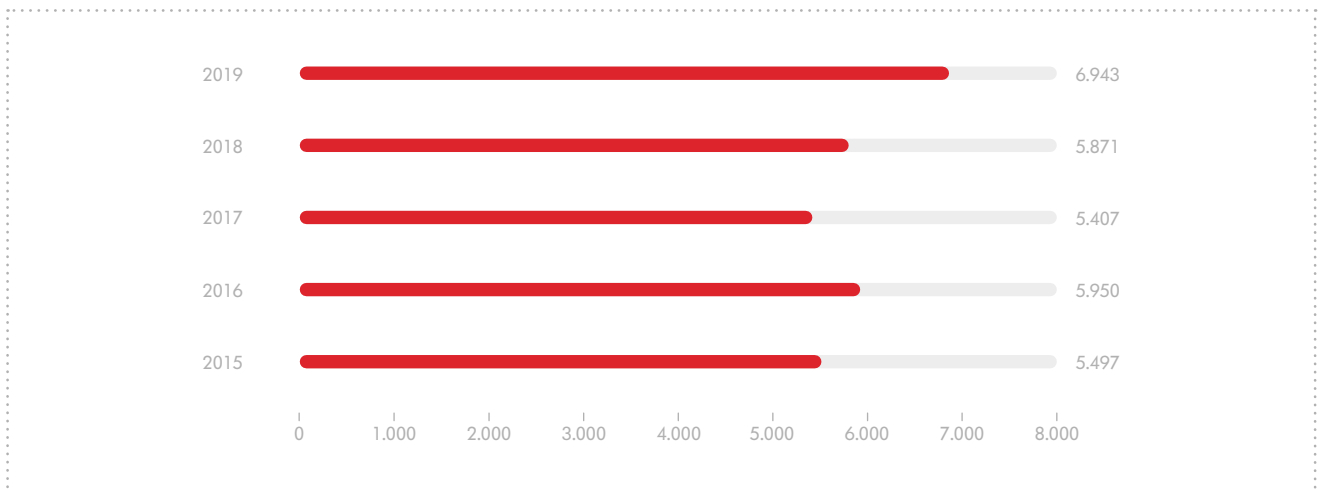


INVESTIMENTI

Nel corso del 2019 gli investimenti italiani in beni strumentali (al netto delle costruzioni) sono cresciuti a un ritmo molto inferiore a quello degli anni precedenti (+1,6% vs +3,4% del 2018), con un andamento congiunturale negativo, caratterizzato da una lieve espansione nei primi due trimestri, seguita da una caduta nel terzo trimestre e una lieve ripresa per il quarto. Il settore dei mezzi di trasporto è cresciuto nel 2019 a un ritmo simile all'anno precedente (+6% vs +5,5% del 2018), con la medesima congiuntura negativa degli investimenti in beni strumentali nel complesso (espansione nei primi due trimestri, seguita da una caduta nel terzo trimestre). Gli investimenti in costruzioni, invece, si sono caratterizzati per un ciclo espansivo in crescita e hanno mostrato una lieve accelerazione rispetto al 2018 (+3,3% vs +2,5% del 2018), sia nella componente residenziale sia in quella non residenziale.

In un contesto di stagnazione per il nostro Paese, il Gruppo FS Italiane è riuscito, in controtendenza, a dare continuità alle azioni di forte sviluppo degli investimenti e ha mantenuto, dal 2012 a oggi, un livello dell'indice Investimenti/Ammortamenti mediamente superiore a 1, garantendo la sostituzione del capitale che di anno in anno diventa obsoleto. Inoltre ha mostrato, anche per il 2019, un *trend* della spesa per investimenti in crescita, confermandosi tra i principali investitori in Italia, sostenendo lo sviluppo e il rinnovo del settore trasporti, infrastruttura e logistica.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2019 ammonta a 6.943 milioni di euro, di cui 2.827 milioni di euro in autofinanziamento e 4.116 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche, con un incremento del 18,2% rispetto all'analogo dato di fine 2018.



Guardando ora ai c.d. "investimenti tecnici", il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha sviluppato e gestito nel 2019 volumi per circa 8,1 miliardi di euro¹⁹, di cui il 96% in Italia (+8% rispetto alla fine del 2018, quando il dato era pari a 7,5 miliardi di euro).

Circa il 75% degli investimenti tecnici ha riguardato il settore operativo Infrastruttura, nel cui ambito i progetti di RFI SpA hanno inciso per 4.679 milioni di euro, di cui 4.584 milioni di euro per la rete Convenzionale/AC e 95 milioni di euro per la rete AV/AC Torino-Milano-Napoli e quelli del gruppo Anas per 1.308 milioni di euro. Circa il 24% degli investimenti è invece relativo al settore operativo Trasporto, per interventi dedicati al comparto passeggeri su ferro e su gomma, sia in Italia che all'estero, e al comparto merci. In particolare Trenitalia SpA registra investimenti per 1.451 milioni di euro (inclusivi della manutenzione ciclica), il gruppo Mercitalia per 174 milioni di euro circa, il gruppo Busitalia per 192 milioni di euro, la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl per 10 milioni di euro e le rimanenti società operanti

¹⁹ Gli investimenti tecnici, la cui definizione è contenuta nel paragrafo "Legenda e glossario", ricomprendono, rispetto al dato degli Investimenti contabili consolidati, precedentemente citato, anche gli investimenti contabilizzati secondo l'IFRIC 12 di Anas SpA e FSE SpA (per circa 1,3 miliardi di euro) e per la differenza gli investimenti delle società di scopo non consolidate con il metodo integrale (es.: TELT, BBT, ecc.).

all'estero per 64 milioni di euro (Netinera, c2c, Thellò e TrainOSE). Nel settore Immobiliare e Altri servizi si concentra quindi il restante ammontare degli investimenti del Gruppo, realizzati principalmente da FS Sistemi Urbani e da Ferrovie dello Stato Italiane per la manutenzione e valorizzazione dei rispettivi asset immobiliari e per i progetti ICT.

INVESTIMENTI SULL'INFRASTRUTTURA

In dettaglio RFI SpA ha realizzato sulla rete ferroviaria nazionale investimenti per 4.679 milioni di euro destinati per:

- il 47% alla sicurezza, tecnologie e mantenimento in efficienza. Da segnalare che 247 milioni di euro sono dedicati a interventi in tecnologie d'avanguardia;
- il 53% alla realizzazione di opere relative al superamento dei colli di bottiglia, ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete Convenzionale/AC, al completamento della linea Alta Velocità Torino-Milano-Napoli e alle grandi opere da realizzarsi per lotti costruttivi.

Nel corso del 2019 le attività progettuali (intese come Progettazioni Definitive) hanno interessato:

- sala SCC di Napoli, nell'ambito del progetto ACC di Napoli Centrale;
- interventi di piazzali per l'ACCM Parma-Piacenza;
- centralizzazione delle cabine di Impianto e Segnalamento di Verona;
- raddoppio della tratta Chieti-Interporto Valpescara in riferimento alla relazione Roma-Pescara e dell'intera tratta Pescara-Chieti per l'avvio dell'iter approvativo (Conferenza di Servizi);
- raddoppio della tratta Ponte San Pietro-Bergamo-Montello e della tratta Mantova-Piadena;
- sistemazione delle stazioni di Assisi ed Ellera nell'ambito della 1^a fase di potenziamento della linea Foligno-Terontola;
- elettrificazione della tratta Catanzaro-Crotone-Sibari e della tratta Lamezia-Catanzaro Lido relativamente alla linea Jonica;
- lotto 3 Lercara-Caltanissetta Xirbi, lotto 4 Caltanissetta Xirbi-Enna-Dittaino e la tratta Catenanuova-Dittaino nell'ambito del nuovo collegamento Palermo-Catania;
- ripristino della linea Caltagirone-Gela;
- collegamento ferroviario con il porto di Brindisi e con l'aeroporto di Brindisi;
- nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio;
- realizzazione del nuovo PM Cargnacco (ACC, soppressione PL, armamento e trazione elettrica), di 2^a fase del Nodo di Udine e di Piano Regolatore Generale di 1^a fase con riconfigurazione dell'apparato ACC;
- barriere Antirumore a Firenze (area 5), completamento della Linea diretta P.ta Susa-P.ta Nuova e delle nuove fermate di Quaglia e Le Gru del Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino;
- ACCM sulla tratta Formia-Villa Literno (interventi di piazzale), ACCM sulla tratta Formia-Villa Literno (interventi di Armamento, Trazione Elettrica e di PRG e interventi di Cabina) nell'ambito del potenziamento tecnologico della linea Roma-Napoli (via Formia);
- variante di val di Riga, fermate di Varna e Naz-Sciaves e PRG di Bressanone e opere di 1^a fase dello scalo di Torino Orbassano.

Le principali attivazioni infrastrutturali hanno riguardato:

- le fasi 3 e 6 (variante definitiva) di Acri sulla tratta Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello;
- l'attivazione del 2° binario relativo all'adeguamento del PRG di Rocca Imperiale nell'ambito della linea Jonica;
- l'attivazione della configurazione definitiva del nuovo Piano Regolatore Generale di Follonica con il ripristino in esercizio anche del III binario di stazione;
- la fase 3 del raddoppio tra Pistoia e Montecatini;
- l'attivazione provvisoria di un tratto del futuro binario pari tra Lunghezza e Bagni di Tivoli, nell'ambito del progetto di raddoppio della Lunghezza-Guidonia;
- l'attivazione del sottopasso nella stazione di Padova per il progetto di Quadruplicamento Padova-Mestre;
- l'attivazione del doppio binario di accesso al terminal di Genova Voltri Mare.

Le principali attivazioni di carattere tecnologico hanno riguardato:

- l'attivazione della Fase 1 ACEI nell'ambito della sistemazione del Piano Regolatore Generale di Bari C.le;
- l'ACCM nella tratta Fara Sabina-Civita per il progetto di potenziamento tecnologico del nodo di Roma;
- l'estensione del SCCM sulla tratta Torino Lingotto-Trofarello-Carmagnola per il potenziamento tecnologico della linea Torino-Padova.

La stazione ferroviaria rimane, in linea con gli obiettivi strategici del Piano di Impresa 2019-2023, la protagonista di un progetto di mobilità che privilegia la modalità pubblica, condivisa e attiva, per favorire lo *shift* modale e contribuire al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità di medio-lungo periodo.

Pertanto, sono stati individuati due macro progetti di investimento per le stazioni strettamente integrati tra loro:

- il progetto “*Easy station*”, orientato alla qualità degli spazi fisici e dei servizi d’informazione al pubblico attraverso il miglioramento della fruibilità, accessibilità, sicurezza, funzionalità e decoro e integrazione con altri mezzi di trasporto, nonché informazione sugli arrivi e le partenze;
- il nuovo progetto “*Smart station*”, orientato all’evoluzione dei *terminal* viaggiatori in nodi centrali del nuovo paradigma di sviluppo del territorio costituito dalle *smart cities*, che vuole sviluppare un’infrastruttura digitale all’interno della stazione attraverso:
 - › il servizio “*Wi-life station*”, un Portale Virtuale di Stazione per informazioni di viaggio e altre utilità;
 - › il progetto “*Tornelli 2.0*” per la validazione di *e-ticket* e il controllo automatizzato degli accessi ai binari anche a fini di *security*.

Nel corso del 2019 sono stati elaborati studi di fattibilità in ambito “*Easy e Smart*”, relativi alle stazioni di Treviso, Pescara e Frosinone, con il ridisegno degli spazi di stazione in ottica di ampliamento della connettività e del bacino di attrazione della clientela, per individuare spazi e nuove funzioni connesse al viaggio e non, ed è stato avviato lo studio di fattibilità della stazione di Benevento.

Con riferimento agli interventi sulla rete stradale gestita dal gruppo Anas, sono stati sviluppati interventi per un valore di 1.308 milioni di euro, di cui il 44% circa è stato dedicato alla realizzazione di nuove opere, il 53% al mantenimento in efficienza dell’infrastruttura stradale esistente e la rimanente parte principalmente ad altri interventi sulle dotazioni tecnologiche e informatiche.

Le principali attivazioni in ambito infrastruttura stradale hanno riguardato le seguenti Province:

- Firenze: SS 223 - adeguamento a 4 corsie tratto Grosseto-Siena;
- Napoli: SS 268 del Vesuvio raddoppio da 2 a 4 corsie di alcuni tratti;
- Reggio Calabria: costruzione della variante all’abitato di Palizzi Marina;
- Bari: SS 96-99 - adeguamento direttrice Bari-Matera nel tratto Altamura-Matera e nel tratto da fine variante di Toritto a Modugno.

Attività del Commissario Straordinario

Per quanto attiene alle attività del Commissario Straordinario di seguito si riepilogano le principali ordinanze dell’anno:

- ordinanza n. 42, con la quale è stato approvato il Progetto Definitivo del 2° lotto Hirpinia-Orsara ai fini dell’indizione della relativa Conferenza di Servizi;
- ordinanza n. 43, con la quale è stato approvato il Progetto Esecutivo del Sottovia di Dugenta nell’ambito del progetto di Raddoppio della tratta Canello-Frasso Telesino;
- ordinanza n. 44, con la quale è stato approvato il Progetto Definitivo del 3° lotto San Lorenzo Maggiore-Vitulano nell’ambito del progetto di Raddoppio della tratta Frasso Telesino-Vitulano, per un costo complessivo pari a 321 milioni di euro;
- ordinanza n. 45, con la quale è stato approvato in linea economica, il Progetto Definitivo del 2° lotto Teleso-San Lorenzo Maggiore nell’ambito del progetto di Raddoppio della tratta Frasso Telesino-Vitulano a valle della positiva conclusione dell’*iter* autorizzativo sul Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti, nel quale trova copertura finanziaria tale fase realizzativa per un costo complessivo pari a 379 milioni di euro;
- ordinanza n. 46, con la quale è stato approvato il Progetto Definitivo del Raddoppio della tratta Orsara-Bovino ai fini dell’indizione della Conferenza di Servizi.

INVESTIMENTI NEL TRASPORTO FERROVIARIO

Nell'ambito del trasporto ferroviario, come già accennato, Trenitalia SpA ha investito nel 2019 circa 1.451 milioni di euro, destinandone il 56% all'acquisto di materiale rotabile, il 6% alla riqualificazione del materiale in esercizio, il 13% all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi, al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione e il restante 25% alla manutenzione ciclica.

I principali progetti di investimento distinti per area di *business* sono:

- Trasporto Passeggeri *Long Haul* Servizi a mercato (407 milioni di euro). Nel corso dell'anno sono stati consegnati i primi 8 ETR700 (71 milioni di euro), sono stati corrisposti anticipi sul progetto di acquisto di 14 nuovi ETR1000 (45 milioni di euro) e sono stati poi completati gli investimenti sul progetto di acquisto degli ETR1000 già consegnati per 70 milioni di euro. Le attività di *revamping* hanno riguardato interventi finalizzati all'omologazione dell'ETR1000 ai fini dell'immissione in servizio sulla tratta Alta Velocità Parigi-Milano (6 milioni di euro) e al miglioramento del *comfort* a bordo e adeguamento del sistema antincendio (10 milioni di euro) degli ETR500. In particolare l'installazione dell'impianto automatico di rilevazione ed estinzione degli incendi ha interessato 13 treni. Gli interventi sugli impianti hanno previsto la definizione del nuovo piano di lavoro che include il potenziamento e l'attrezzaggio nel nuovo IMC Torino smistamento (29 milioni di euro circa), la riorganizzazione e l'ampliamento dell'IMC di Milano Martesana e di Napoli (21 milioni di euro circa) per la manutenzione e il ricovero degli ETR1000 ed ETR500 e l'aumento della capacità manutentiva a Roma San Lorenzo (0,5 milioni di euro). Sono continuati, inoltre, i lavori di efficientamento energetico sugli impianti verdi di Roma San Lorenzo, Napoli e Milano Martesana (3 milioni di euro circa). In ambito ICT le attività hanno riguardato principalmente i sistemi di vendita (quali il *Revenue Management*, la piattaforma CRM-*Customer Relationship Management* e il sistema PICO) per circa 13 milioni di euro, oltre ai sistemi di produzione per circa 6 milioni di euro (in particolare le attività si sono concentrate sui sistemi di bordo delle flotte ETR700 ed ETR1000, per il miglioramento della disponibilità della connessione *internet* e dei contenuti multimediali).

Nell'anno, circa 126 milioni di euro sono stati dedicati alla manutenzione ciclica del materiale rotabile;

- Trasporto Passeggeri *Long Haul* Servizio Universale (105 milioni di euro). Gli interventi hanno riguardato principalmente la trasformazione di 17 loco E402A in E401 (per circa 14 milioni di euro) e l'*upgrade* di 14 carrozze *intercity* (per circa 5 milioni di euro) attraverso la riqualificazione degli impianti tecnologici e del *layout* interno. Sono in corso gli interventi di *upgrade* dei sistemi tecnologici di bordo con l'installazione dell'ERTMS sulle locomotive E401, E402, E403 e sulle semipilota per effettuare i servizi commerciali sulla linea DD Firenze-Roma. Proseguono interventi di manutenzione ciclica per circa 80 milioni di euro;
- Trasporto Passeggeri Regionale (888 milioni di euro). Nell'ambito del rinnovo della flotta per il trasporto regionale sono stati consegnati i primi 25 treni *Pop* (184 milioni di euro), i primi 23 treni *Rock* (356 milioni di euro), l'ultimo treno *Jazz* del progetto di acquisto di 12 unità (6 milioni di euro) e sono stati corrisposti anticipi sul progetto di acquisto di treni Bimodali. Proseguono inoltre le attività a chiusura dei progetti di acquisto di carrozze Vivalto (38 milioni di euro). Sono stati restituiti all'esercizio 28 treni TAF (circa 15 milioni di euro) dopo interventi di *face-lift* finalizzati all'incremento del *comfort*. Proseguono le attività di *revamping* e *restyling* inerenti le flotte Minuetto e Vivalto al fine di garantire sia un miglior *comfort* di viaggio sia il pieno rispetto delle norme ambientali e di sicurezza (32 milioni di euro circa). Nell'anno, circa 159 milioni di euro sono stati destinati alla manutenzione ciclica del materiale rotabile;
- Investimenti trasversali ai *Business*. Nell'ambito di tale categoria proseguono gli investimenti di tipologia informatica con particolare riferimento a interventi in ambito *Security and Compliance*, "Tecnologia e infrastruttura", "Vendita" e "Sistemi" a supporto dei processi di *reporting* e di amministrazione prevalentemente per:
 - › un insieme di iniziative che consentiranno di predisporre strumenti di IT *Governance* con lo scopo di consentire il monitoraggio e il governo dei rischi operativi e della qualità dei dati, la direzione dell'evoluzione strategica del parco applicativo (supporto alle decisioni) e l'efficientamento dei processi (per circa 11 milioni di euro);
 - › adeguare, modificare ed evolvere i sistemi di controllo di gestione al fine di poter misurare gli effetti economici delle nuove iniziative intraprese e accompagnare le scelte manageriali (4 milioni di euro);
 - › i sistemi di vendita dedicati ai mercati esteri (7 milioni di euro);
 - › interventi inerenti lo sviluppo dei sistemi informativi a supporto di tutti i processi di Trenitalia SpA (3 milioni di euro).

Di seguito si riporta una tabella con le consegne dei principali progetti di acquisto e i rilasci in esercizio del materiale rotabile sottoposto a interventi di ristrutturazione.

NUOVO MATERIALE		MATERIALE RISTRUTTURATO	
	n. mezzi		n. mezzi
Locomotive		Locomotive	17
Passeggeri <i>Long Haul</i>		Passeggeri <i>Long Haul</i> SUP	17
Regionale		Regionale	
Carrozze/carri		Carrozze/carri	14
Passeggeri <i>Long Haul</i>		Passeggeri SUP	
Convogli	57	<i>InterCity</i> IC270 (Servizio universale)	14
Passeggeri <i>Long Haul</i>		Convogli	41
ETR 700	8	Passeggeri <i>Long Haul</i>	
Regionale		ETR 500	13
Treni Rock	23	Regionale	
Treni Pop	25	Treni TAF	28
Treni Jazz	1		

INVESTIMENTI NEL TRASPORTO SU GOMMA

Nell'ambito del Trasporto su gomma, di seguito le principali consegne completate:

- 34 autobus in Veneto;
- 104 autobus in Campania (di cui 94 usati);
- 38 autobus in Umbria;
- 12 autobus per i servizi di Ataf;
- 430 autobus (di cui 141 riscattati dalla società di *leasing*) per i servizi di Qbuzz;
- Nell'ambito dei servizi a mercato, sono stati consegnati 35 autobus in Umbria, e 1 presso la sede di Roma di Italferr SpA, impiegati per il noleggio.

INVESTIMENTI NEL TRASPORTO MERCI E LOGISTICA

Nell'ambito del Trasporto merci e logistica (gruppo Mercitalia), prosegue l'importante piano di rinnovo della flotta. Di seguito le principali consegne per società:

- Mercitalia Rail Srl: 40 carri SHIMMNS e 40 loco TRAXX DC3;
- Mercitalia Intermodal SpA: 25 carri Bi-modulo Tasca-T3000 per il trasporto di semirimorchi mega, *container* e casse mobili.

FINANZIAMENTO DEGLI INVESTIMENTI

I Contratti di Programma per la gestione delle attività manutentive (CdP-S) e per la gestione degli investimenti infrastrutturali (CdP-I)

In coerenza con quanto stabilito dal CIPE nella Delibera n. 4 del 2012, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria RFI SpA sottoscrive con il MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) due distinti atti contrattuali, così articolati:

- Contratto di Programma - parte Investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare la programmazione sostenibile e le relative modalità di finanziamento degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e del rispetto di livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, ottemperando alle innovazioni introdotte dalle disposizioni normative e in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria;
- Contratto di Programma - parte Servizi (CdP-S), finalizzato a disciplinare in maniera unitaria il finanziamento delle attività di manutenzione della rete (ordinaria e straordinaria) e delle attività di *Safety, Security* e navigazione ferroviaria.

Il Contratto di Programma - parte Investimenti (CdP-I)

Il nuovo Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti approvato nel mese di marzo 2019 da parte del MIT/MEF (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Ministero dell'Economia e delle Finanze) ha completato il suo *iter* approvativo con la registrazione da parte della Corte dei Conti avvenuta in data 9 maggio 2019.

Nella stessa data RFI SpA ha inviato ai Ministeri competenti uno schema di aggiornamento congiunto del contratto per le annualità 2018 e 2019 al fine di recepire gli stanziamenti recati dalle Leggi di bilancio 2018 e 2019, nel frattempo intercorse, in un unico processo autorizzativo, per avviarne rapidamente l'operatività.

Contestualmente e parallelamente, su indicazione del Governo, al fine di sostenere la crescita economica, l'occupazione e i tempi di infrastrutturazione, è stato delineato un "Piano accelerato di investimenti" che è stato presentato al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 26 marzo 2019 e che riguarda un paniere di interventi individuati sulla base degli obiettivi strategici (Trasporto Pubblico Locale, Territorio e Ambiente, Tecnologie) e per i quali si prevede una riduzione dei tempi di approvazione attraverso la figura del Commissario; tale Piano è stato il lavoro preparatorio al D.L. n. 32/2019 (c.d. "Sblocca Cantieri"), convertito in Legge n. 55 del 14 giugno 2019. Il suddetto provvedimento, stabilisce che al fine di consentire il celere riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, i progetti "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole", "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" e "Potenziamento Genova-Campasso" siano unificati in un Progetto unico e siano interamente finanziati nell'ambito delle risorse del Contratto di Programma di RFI SpA. La Legge, inoltre, autorizza l'avvio della realizzazione del sesto lotto costruttivo della "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi", mediante utilizzo delle risorse già assegnate a RFI SpA stessa.

In data 12 luglio 2019 RFI SpA ha trasmesso ai Ministeri competenti una nuova versione dello schema di aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma - parte Investimenti 2017-2021, che ha recepito le osservazioni formulate in sede di istruttoria. Con la Delibera n. 37 del 24 luglio 2019, il CIPE ha espresso parere favorevole su tale schema di aggiornamento. La registrazione da parte della Corte dei Conti è avvenuta in data 29 dicembre 2019. L'*iter* di approvazione del Contratto prevede, previo controllo di legittimità della Corte dei Conti sul parere espresso dal CIPE e pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale (G.U.), l'esame da parte delle competenti Commissioni Parlamentari per l'acquisizione del relativo parere prima di procedere alla sottoscrizione dell'Atto. Successivamente dovrà essere emesso il Decreto interministeriale MIT/MEF di approvazione del Contratto che sarà oggetto di registrazione da parte della Corte dei Conti.

A completamento del quadro relativo alle fonti di finanziamento si ricorda che il 26 ottobre 2019 è stato emanato il D.L. n. 124 c.d. "Decreto Fiscale" recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria" (convertito con Legge n. 157 del 19 dicembre 2019) con il quale è stata autorizzata la spesa di 460 milioni di euro per l'anno 2019 per il finanziamento del Contratto di Programma - parte Investimenti 2017-2021; il 27 dicembre 2019 è stata emanata la Legge n. 160 "Bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022" (c.d. Legge di bilancio 2020) che contiene ulteriori provvedimenti.

Il Contratto di Programma - parte Servizi (CdP-S)

Dopo il perfezionamento del Contratto di Programma 2016-2021 - parte Servizi, avvenuto il 2 ottobre 2017, il quadro delle risorse originariamente contrattualizzato si è modificato e il mutato quadro finanziario sarà oggetto di recepimento nell'ambito di un apposito atto di aggiornamento del Contratto.

I Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS)

In data 12 marzo 2019 si sono riuniti i Comitati di Coordinamento di cui all'art. 6 dei Contratti Istituzionali di Sviluppo

delle Diretrici ferroviarie Napoli-Bari-Lecce/Taranto, Messina-Catania-Palermo e Salerno-Reggio Calabria, nell'ambito dei quali è avvenuta la presa d'atto della modifica del quadro finanziario dei CIS ed è stato delegato il Comitato di Attuazione e Sorveglianza, a riformularne l'aggiornamento.

In particolare sul CIS Napoli-Bari-Lecce/Taranto, alla luce dei nuovi appostamenti a vario titolo previsti sugli interventi, è stato elaborato il nuovo quadro che costituisce l'Allegato 1 del Contratto, in cui è stata razionalizzata la macro infrastruttura Napoli-Bari, suddividendola in: Nodo di Napoli, Napoli-Bari, Nodo di Bari, Bari-Lecce, Bari-Taranto, Foggia-Potenza. I Comitati di Attuazione e Sorveglianza si sono regolarmente riuniti a gennaio e dicembre 2019 per la valutazione dell'avanzamento delle attività progettuali e dei lavori in corso.

Il Contratto di Programma di Anas

Nella seduta del 24 luglio 2019 il CIPE ha approvato l'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma (CdP) 2016-2020 fra MIT e Anas SpA, che include tra l'altro un piano per la manutenzione straordinaria dei ponti, viadotti e gallerie e un piano per Cortina (Mondiali del 2021 e Olimpiadi del 2026).

Il CdP rimodulato consente di passare da 23,4 miliardi di euro a un totale di 29,9 miliardi di euro di investimenti così suddivisi: 15,9 miliardi di euro, pari al 53% del complessivo, per la manutenzione programmata, adeguamento e messa in sicurezza e 14 miliardi di euro, pari al 47%, destinati a nuove opere e completamenti itinerari.

Nell'ambito del piano complessivo degli investimenti circa il 52% interesserà le Regioni del Sud Italia e le isole per un totale di circa 15,7 miliardi.

La delibera del CIPE è stata pubblicata in G.U. del 25 gennaio 2020; seguiranno i successivi passaggi (parere Commissioni Parlamentari competenti, emissione Decreto interministeriale MIT/MEF e registrazione di quest'ultimo da parte della Corte dei Conti) necessari alla conclusione dell'iter approvativo.



INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE DI COMPETENZA DEL 2019

valori in milioni di euro

	RFI	Ferrovie dello Stato	Trenitalia	Grandi Stazioni Rail	Ferrovie del Sud-Est	Mercitalia Logistics	Mercitalia Rail	Mercitalia Intermodal	Mercitalia Shunting & Terminal	Gruppo Busitalia	Totale
Conto esercizio											
Contratto di Programma	1.015,6				42,2		54,6				1.112,3
Altri dallo Stato	99,9					2,6	0,5	10,6	0,2		113,8
Contributi Unione Europea			0,1					0,1			0,3
Da enti pubblici territoriali								0,9		11,1	12,0
Contributi diversi da altri			5,1			0,3	0,2				5,6
Conto investimento											
Da Stato	2.955,0	79,8		19,0	2,7						3.056,5
Da enti pubblici territoriali	334,9		41,2		39,5					5,5	421,1
Da Unione Europea	150,0										150,0
Totale	4.555,3	79,8	46,4	19	84,4	2,9	55,3	11,6	0,2	16,7	4.871,5

ATTIVITÀ DI RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

Attività di sviluppo

Le attività di sviluppo condotte dal Gruppo hanno generato investimenti per 24,6 milioni di euro, interamente a carico di RFI SpA. L'85% è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, per il 13% a studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi, mentre il restante 2% è riservato alla difesa di ambiente e territorio.

Le principali attività svolte nel corso del 2019, sono:

- sviluppo di un sistema informativo, denominato RAMSES, per la previsione degli eventi meteorologici di breve e forte durata, localizzati su aree ristrette di infrastruttura;
- progettazione e realizzazione prototipale di rampe da marciapiede per l'incarozzamento di persone a mobilità ridotta sui treni, al fine di produrre uno *standard* di RFI SpA e istituire un oggetto "a categorico e progressivo" utilizzabile per future forniture;
- sviluppo del sistema di diagnostica mobile per il rilievo dei difetti e della geometria delle gallerie ferroviarie, attraverso la realizzazione del Convoglio diagnostico multifunzione per i rilievi della sanità della rotaia e dei difetti delle gallerie;
- sistemi di monitoraggio strutturale su ponti e viadotti ferroviari con la relativa implementazione di modelli numerici a elementi finiti e algoritmi di intelligenza artificiale calibrati e validati che ne descrivano il comportamento statico e dinamico.

Sono, inoltre, proseguiti gli interventi di realizzazione di progetti di sviluppo avviati negli anni precedenti, tra cui si segnalano:

- customizzazione del Sistema di Allertamento Nazionale per la previsione del possibile innesco di fenomeni franosi indotti da eventi meteo intensi lungo la rete ferroviaria (SANF-RFI) in collaborazione con il CNR IRPI di Perugia;
- attività per l'esecuzione di prove e simulazioni sul comportamento statico e dinamico delle staffe fermacarri in uso e in particolare è stato elaborato un modello numerico e un prototipo di staffa al fine di sviluppare un sistema antisivo in grado di esercitare il vincolo solo su veicoli in stazionamento;
- attività di monitoraggio, presso il sito di Petacciato, della sede ferroviaria, mediante applicazione di sensori in fibra ottica alla rotaia (applicazione del progetto di ricerca di monitoraggio della sovrastruttura ferroviaria con sensori in fibra ottica con l'Università di Pisa);
- realizzazione di un polo di eccellenza "Dimostratori tecnologici di Ricerca e Sviluppo" dove si concentrano le competenze di RFI SpA su tutti gli ambiti tecnologici inerenti il segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni;
- realizzazione di un anello ferroviario "Circuito San Donato" sul quale effettuare la sperimentazione dei rotabili che dovranno essere ammessi all'esercizio ed effettuare *test* e misure su sistemi e apparati dell'infrastruttura.

Attività di ricerca

Nel corso dell'anno 2019, la società RFI SpA ha consolidato le principali attività intraprese nell'anno precedente attraverso l'esecuzione di diversi contratti di ricerca nel campo dei Sistemi *Embedded*, dell'Ingegneria del *software* per applicazioni ferroviarie, delle Soluzioni Meccaniche e Diagnostiche e di Trazione elettrica e infine sui temi dell'Informatica e dell'Elettronica, coinvolgendo, 25 Dipartimenti dei più importanti atenei italiani e centri di ricerca nazionali.

Nel corso del 2019 sono stati stipulati 8 Contratti Applicativi relativi a nuove attività a cui si aggiunge la piena esecuzione dei 21 stipulati nel 2018.

Attraverso tali attività di ricerca potranno essere individuate e trasferite ai *partners* tecnologici e ai fornitori le esigenze di innovazione e ammodernamento dell'infrastruttura dal punto di vista *safety* e potranno prendere corpo processi di *upgrade* tecnologico con risultati positivi in termini di acquisizione di competenze da parte delle risorse umane e la possibilità di futuri brevetti di apparati e dispositivi tecnologici con la conseguente generazione di valore, oltre a una già segnalata crescita interna in termini di *know-how*.

Nella seconda parte del 2019, a seguito delle attività di ricerca scaturite da un Contratto Applicativo con l'Università degli Studi di Siena, è stato depositato presso l'Ufficio Italiano Brevetti e Marchi il brevetto di *design* e di invenzione industriale del c.d. *Box Drone*, un'invenzione che ha per oggetto una stazione di ricovero, ricarica e *repository* dei dati, nonché di controllo e comando di un drone con caratteristiche tecnologiche commerciali che trova impiego nell'ambito dell'esecuzione di missioni di sorveglianza di territori e infrastrutture, in particolare nel nostro caso per l'osservazione di linee ferroviarie e anche su tutte le strutture attive lungo le linee ferroviarie.

Attività di innovazione

Il 2019 ha rappresentato un anno importante per le attività di innovazione del Gruppo.

La prima edizione del progetto *"Innovate"*, programma di *Corporate Entrepreneurship* avviato nel 2018, ha vinto il 5 marzo 2019 il Premio dei Premi per l'innovazione. L'edizione 2019 è stata supportata anche dal lancio di una piattaforma di *Innovation Management* tramite la quale sono state raccolte oltre 460 idee. Le migliori hanno partecipato al *Bootcamp*, un evento nel quale lavorare al progetto, presentare la propria idea a una giuria di eccezione che ha determinato i 5 *team* che avranno accesso a un percorso di accelerazione.

Per quanto concerne le attività di *open innovation*, grazie a *partnership* strategiche instaurate con primarie realtà nel mondo dell'Università e della Ricerca e dell'ecosistema dell'innovazione, sono stati realizzati dalle società del Gruppo, anche grazie al coordinamento della Capogruppo, diversi *PoC (Proof of Concept)* mirati all'individuazione, alla sperimentazione e all'adozione di soluzioni innovative e di nuovi modelli di *business*.

A tale proposito la società RFI SpA ha sperimentato, con la *start up SyEnMaint*, il sistema *SyEnMaint Platform* finalizzato alla manutenzione previsionale, mentre Italferr SpA ha ideato e co-progettato il sistema *Deos (Digital eyes on Site)* per l'automazione del monitoraggio dello stato di avanzamento dei cantieri, insieme a Sirti quale *system integrator* e alle *start up Dilly, Studiomapp* e *Tolemaica*.

Di particolare interesse risulta anche il progetto *Sentinel*, messo appunto dalla *start up Guardian* in collaborazione con Trenitalia SpA, che attraverso l'applicazione di tecnologie di Intelligenza Artificiale può offrire alle persone servizi personalizzati, sicuri e di qualità (riconoscimento e validazione del biglietto, monitoraggio, tracciamento e antitaccheggio del bagaglio, rilevazione minacce, aggressioni, danneggiamenti o furti).



SCENARIO DI RIFERIMENTO E FOCUS SUL GRUPPO FERROVIE

Quadro macroeconomico

Lo scenario macroeconomico mondiale ha mostrato, nel corso dell'anno, segnali di indebolimento sia per i paesi sviluppati, che hanno un'economia maggiormente orientata verso le esportazioni, sia per i paesi emergenti.

L'andamento dell'economia mondiale è stato caratterizzato nel corso dell'anno da una debole dinamica evolutiva dovuta: al rallentamento del settore manifatturiero e degli investimenti; al perdurare delle tensioni commerciali tra Stati Uniti e Cina, attenuatesi sul finire del 2019; agli sviluppi legati ai conflitti nelle diverse aree del globo e alla crisi dell'industria dell'auto, alle prese in Europa e Cina, con *standard* di emissioni sempre più restrittivi. La crescita del volume degli scambi globali si è infatti fermata - secondo Prometeia - allo 0,3% e la crescita economica, intesa come prodotto interno lordo, è cresciuta solo del 3,0%, la più bassa degli ultimi dieci anni. La stima di crescita per il 2020 è pari al 3,4%.

Al contempo, nelle principali economie sviluppate, l'inflazione è rimasta debole anche per effetto della caduta dei prezzi dei prodotti energetici. In particolare il prezzo del petrolio è diminuito rispetto all'anno precedente, mantenendosi stabilmente al di sotto dei 65 dollari a barile (Brent), complice una debole domanda su scala internazionale e l'espansione dell'offerta americana che ha compensato la riduzione della produzione in altri paesi.

Dati economici mondiali	2019	2018
Pil (variazioni % su anno precedente)		
Mondo	3,0	3,7
Proventi diversi	1,7	2,2
USA	2,3	2,9
Giappone	0,9	0,8
Area Euro	1,2	1,9
Paesi emergenti	3,8	4,6
Cina	6,2	6,6
India	5,6	7,3
America Latina	0,7	0,9
Commercio mondiale	0,3	3,4
Petrolio (\$ per barile)		
Brent	63,7	71,6

Fonte dati: Prometeia dicembre 2019

Tra i paesi con un'economia avanzata, gli Stati Uniti, che hanno adottato, nella dinamica degli scambi internazionali, posizioni protezionistiche, rilevano una leggera frenata nella propria economia rispetto al 2018, registrando una variazione del prodotto lordo del +2,3%. La variazione, a fronte di un calo degli investimenti, come riflesso delle difficoltà del settore manifatturiero e industriale dovuti dalle tensioni commerciali, è sostenuta dai consumi, favoriti da una bassa disoccupazione e dai miglioramenti salariali.

L'economia del Giappone, dopo un buon avvio, ha rallentato la crescita, facendo registrare complessivamente un incremento del Pil pari a +0,9%. Tale valore è influenzato negativamente, oltre che dalla già citata incertezza della politica commerciale degli Stati Uniti, anche dalla restrizione fiscale, dall'aumento dell'imposta sui consumi di ottobre, e dal calo dell'export, dovuto alle tensioni politiche con la Corea del Sud.

Tra i paesi emergenti, l'economia cinese, anche per il 2019, continua a rallentare, facendo registrare una crescita del Pil del 6,2% (6,6% del 2018) che rappresenta la *performance* più bassa degli ultimi 27 anni. Sul risultato cinese hanno pesato diversi fattori, in particolare le crescenti tensioni commerciali e geopolitiche già precedentemente accennate, che hanno anche portato all'applicazione di pesanti dazi da parte degli Stati Uniti su alcuni prodotti importati dalla Cina e il rallentamento dell'economia globale. Nel mercato interno cinese, invece, il 2019 ha registrato una relativa debolezza dei consumi, con un'inflazione al 3%, parzialmente mitigata attraverso alcune misure fiscali e finanziarie.

Dati economici Area Euro	2019	2018
Pil (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,2	1,9
Germania	0,5	1,5
Francia	1,3	1,7
Italia	0,2	0,7
Spagna	2,0	2,4
Inflazione (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,2	1,8
Germania	1,4	1,9
Francia	1,3	2,1
Italia	0,6	1,1
Spagna	0,7	1,7

Fonte dati: Prometeia dicembre 2019

Anche nell'Area Euro si è registrato un rallentamento della crescita dell'economia, con una variazione media del prodotto interno lordo dell'1,2% sull'anno precedente. Al difficile contesto estero, caratterizzato dai citati conflitti commerciali, dalle crescenti tensioni geopolitiche e dagli esiti della Brexit, si è contrapposto, sul fronte interno, il positivo contributo dei consumi delle famiglie, derivante da un solido mercato del lavoro, che ha portato il tasso di disoccupazione al 7,5%, il valore minimo raggiunto negli ultimi dieci anni. Il Pil è cresciuto in tutti i principali paesi dell'Area, anche se con le dovute differenze: più alto in Spagna (+2,0%) e Francia (+1,3%), sostenuto dalla domanda interna e dagli investimenti, nonostante il contributo negativo della componente estera; più contenuto in Italia (+0,2%) e Germania (+0,5%), dove la contrazione del settore manifatturiero e dell'export è stata più marcata. L'inflazione annuale nell'area si è mantenuta a livelli relativamente bassi per tutto l'anno, attestandosi a un valore dell'1,2%.

Dati economici Italia	2019			
	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
Pil (variazioni % su trimestre precedente)	0,1	0,1	0,1	
Domanda interna	(0,5)	0,1	0,5	0,1
Spesa delle famiglie e ISP*		0,1	0,4	0,1
Spesa delle AP**	0,4	0,1	0,1	0,1
Investimenti fissi lordi	2,4	0,2	(0,2)	0,1
Costruzioni	3,0	(1,3)	0,2	(0,3)
Altri beni di investimento	(1,9)	1,4	(0,5)	0,4
Importazioni di beni e servizi	(2,4)	1,1	1,3	0,6
Esportazioni di beni e servizi	(0,4)	0,9	(0,1)	0,2

Fonte dati: Prometeia dicembre 2019

* ISP: Istituzioni Sociali Private

** AP: Amministrazioni Pubbliche

Nel 2019 l'economia italiana rileva una sostanziale stagnazione, già delineata nella seconda metà del 2018, confermando il divario negativo di crescita rispetto ai principali paesi europei. Il Pil è cresciuto dello 0,2%, sostenuto dalla spesa delle famiglie (+0,4%) e soprattutto dagli investimenti in beni strumentali (+2,2%), che hanno beneficiato degli incentivi fiscali (super ammortamento). L'apporto della domanda estera netta è stato appena positivo (+0,2%), per effetto di un incremento delle esportazioni maggiore di quello delle importazioni. Sul fronte del mercato del lavoro il tasso di disoccupazione è sceso al 10,0%, in deciso miglioramento rispetto al 10,6% dell'anno precedente. La dinamica dei prezzi al consumo in Italia ha tendenzialmente frenato dalla fine del 2018, facendo registrare un lieve incremento nel 2019 pari allo 0,6%, grazie soprattutto al forte ribasso dei prezzi al consumo dei prodotti energetici.

Sullo scenario macroeconomico italiano incombono alcuni rischi rappresentati da possibili evoluzioni negative relative alle tensioni tariffarie e alle più recenti turbolenze geopolitiche, che potrebbero portare un ulteriore impatto negativo sul già incerto commercio internazionale.



ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO E FOCUS SUL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Andamento del mercato dei trasporti

A fronte di una debole congiuntura economica, il settore dei trasporti ha mostrato dinamiche di sviluppo contrastanti nel settore passeggeri e merci. In particolare il settore merci ha risentito maggiormente del rallentamento economico dovuto alle tensioni commerciali internazionali e al rallentamento dell'economia cinese che hanno comportato una flessione tendenziale annua del 1,1% (fonte Istat, novembre 2019) della produzione industriale italiana, maggiormente correlata al traffico merci.

Nel settore merci, il trasporto aereo ha registrato la flessione più evidente, con una diminuzione dei volumi del trasportato di circa il 4,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (fonte Assaeroporti, novembre 2019), flessione confermata anche nello scalo di Milano Malpensa, primo scalo italiano per movimentazione delle merci. Anche il traffico marittimo dei principali porti italiani ha risentito del rallentamento dell'economia, in particolare della forte diminuzione degli scambi commerciali. Solo il traffico *container* ha mostrato una maggiore tenuta, come evidenziano i dati di traffico *container* nel porto di Gioia Tauro, che, con circa 2,5 milioni di *container* movimentati a novembre 2019, dopo due annualità di congiuntura negativa, si riconferma il primo *hub* nazionale nel settore del *transshipment*. Analogamente il porto di Genova ha mostrato, nei primi undici mesi dell'anno, una movimentazione dei *container* in crescita dell'1%, nonostante la penalizzazione della viabilità ridotta a seguito del crollo del viadotto Morandi. Il traffico stradale si è mostrato più dinamico, registrando una variazione positiva del 2,2% delle percorrenze dei veicoli pesanti nelle autostrade, sia quelle gestite direttamente da Aiscat che da quelle non più facenti parte dell'associazione. In leggera ripresa, rispetto al 2018, il mercato degli autocarri con peso totale a terra (ptt) fino a 3,5 tonnellate, con un incremento delle immatricolazioni del 3,6% rispetto all'anno precedente. In lieve aumento, in termini di fatturato, la crescita della logistica, che, a fine anno, dovrebbe raggiungere quota 84,5 miliardi di euro (fonte Osservatorio *Contract Logistics* del Politecnico di Milano), che si conferma un settore in fermento grazie alle nuove tecnologie della logistica 4.0, con l'automazione delle attività di trasporto e di magazzino.

In crescita, invece, il trasporto passeggeri. Nel settore aereo i viaggiatori transitati negli scali italiani, monitorati da Assaeroporti, sono stati, nei primi undici mesi dell'anno, circa 180 milioni, pari a un incremento del 4,0% rispetto all'anno precedente, grazie principalmente all'aumento dei viaggi internazionali, in particolare quelli interni all'UE. Milano Malpensa ha fatto registrare un notevole incremento dei traffici, dovuto in parte alla chiusura temporanea per ammodernamento dell'*hub* di Milano Linate. L'aeroporto di Roma Fiumicino si è confermato, anche per il 2019, lo scalo con il maggior numero di passeggeri movimentati. Positivo anche l'andamento del settore crocieristico, che chiuderà l'anno, secondo le più recenti stime contenute nel rapporto di *Italian Cruise*, con un traffico complessivo di 4.834 navi e 12,1 milioni di passeggeri, con incrementi rispettivamente del +3,2% e del +8,8% sull'anno precedente. Il sistema portuale italiano si è così confermato primo del Mediterraneo come numero di passeggeri movimentati, con circa il 40% del traffico totale nell'area. Statica la mobilità sulla rete autostradale a pedaggio per la componente veicolare leggera. Complessivamente in base ai dati provvisori disponibili alla data di redazione della presente relazione, le percorrenze sia per le autostrade gestite direttamente da Aiscat sia per le società che non rientrano più nell'ambito associativo, sono state di circa 50 miliardi di veicoli km. Timido segnale di ripresa in Italia per il mercato dell'auto, con circa 2 milioni di immatricolazioni, pari a un incremento dello 0,3%, nonostante la rivoluzione tecnologica in atto nel settore, che sta penalizzando le vendite, in attesa dei nuovi modelli di auto ibride o elettriche, pienamente rispondenti ai requisiti delle nuove politiche ecosostenibili dell'Unione Europea.

Focus sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

Il Gruppo FS Italiane gestisce una rete infrastrutturale, ferroviaria e stradale, di circa 46 mila km distribuita capillarmente su tutto il territorio nazionale, assicurando, attraverso il potenziamento degli *standard* di qualità e sicurezza, lo sviluppo della coesione territoriale.

Nel 2019 sono circolati sulla rete ferroviaria nazionale circa 9 mila treni, sia dell'*incumbent* nazionale sia delle imprese ferroviarie terze, per un volume complessivo annuo di 370 milioni di treni km. Analogamente la rete stradale di Anas SpA è stata utilizzata da circa 7 milioni di veicoli passeggeri (leggeri) e 500 mila veicoli merci (pesanti) al giorno, con una percorrenza annua di circa 77 miliardi di km.

Al 31 dicembre l'infrastruttura ferroviaria nazionale amministrata dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA del Gruppo FS Italiane, in base al D.M. n. 138T del 31 ottobre 2000, ammonta a 16.779 km. La consistenza delle linee, in base alla classificazione utilizzata ai fini del calcolo del canone di utilizzo della rete ferroviaria coerentemente con il D.M. n.43/T del 21 marzo 2000, è stata la seguente:

- linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico, per un'estensione di 6.468 km;
- linee complementari, che costituiscono una fitta rete di collegamento nell'ambito di bacini regionali e di interconnessioni con le direttrici principali, per una lunghezza totale di 9.361 km;
- linee di nodo, situate all'interno di grandi aree metropolitane, per un'estensione totale di 950 km.

Considerando la tipologia, le linee a doppio binario erano distribuite per 7.722 km, pari al 46% del totale, mentre riguardo l'alimentazione la linea era elettrificata per 12.016 km (71,6% del totale).

La lunghezza complessiva dei binari ammonta a 24.500 km, di cui 1.467 km di binari di rete Alta Velocità/Alta Capacità. Tutte le linee della rete sono dotate di uno o più sistemi di protezione della marcia del treno, il che rende l'infrastruttura ferroviaria di Rete Ferroviaria Italiana SpA tra le più sicure d'Europa. In particolare, le linee della nuova rete ad Alta Velocità/Alta Capacità sono dotate del sistema ERTMS/ETCS (*European Rail Traffic Management System/European Train Control System*), sistema di segnalamento *standard* europeo.

LUNGHEZZA DELLA RETE FERROVIARIA GESTITA DA RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (KM)		LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI GESTITI DA RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (KM)	
2019	2018	2019	2018
16.779	16.781	24.500	24.502

Le imprese ferroviarie operative, legittimate a effettuare attività di trasporto su ferrovia a seguito di licenza rilasciata dal Ministero secondo le modalità previste dal D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188 e dal Decreto ministeriale 2 febbraio 2011, n. 36, e D.Lgs. 15 luglio 2015, n. 112, erano distinte in:

- 19 per il solo trasporto merci;
- 11 per il solo trasporto viaggiatori;
- 7 con licenza sia per il servizio viaggiatori che merci;
- 3 per i soli servizi di manovra.

La produzione complessiva realizzata è stata di circa 370 milioni di treni km pari a un incremento di circa il 2,4% rispetto all'anno precedente. In crescita anche i volumi dei servizi offerti dai *new comers* (+4,4%), imprese ferroviarie non appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con tassi di sviluppo del 3,5% circa nel comparto viaggiatori – la cui liberalizzazione è stata completata con il recepimento della Direttiva UE 2016/2370 – e dell'8,0% nel comparto merci rispetto all'anno precedente. Oltre alla rete gestita dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA, sul territorio nazionale, il Gruppo FS Italiane garantisce l'efficienza e il rendimento dei 474 km di linea della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl. In particolare, la rete gestita da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl, elettrificata per il 32% e quasi interamente a semplice binario, attraversa le Province della Puglia includendo otto collegamenti: Bari-Taranto (113 km), Mungivacca-Putignano (44 km), Martina Franca-Lecce (103 km), Novoli-Garigliano (75 km), Casarano-Gallipoli (23 km), Lecce-Gallipoli (53 km), Zollino-Garigliano (47 km) e Maglie-Otranto (19 km) con un'offerta, nel corso dell'anno, di circa 3,6 milioni di treni km.

Netinera Deutschland GmbH e le sue controllate, principale gruppo estero controllato da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, gestisce circa 300 km di linee con 60 stazioni adibite al servizio viaggiatori. Nel corso dell'anno la produzione realizzata è stata di circa 38 milioni di treni km.

Come citato in precedenza, oltre all'infrastruttura ferroviaria il Gruppo FS Italiane gestisce, tramite la controllata Anas SpA, circa 29.000 km di strade statali e 1.300 km di autostrade.

Per l'anno 2019, i transiti rilevati lungo la rete stradale principale di Anas SpA mediante un sistema di monitoraggio

centralizzato denominato PANAMA (Piattaforma Anas per il Monitoraggio e l'Analisi), sono rimasti pressoché invariati rispetto al 2018, mentre nel segmento dei veicoli pesanti è stata rilevata una leggera flessione, pari all'1,7%.

Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

Nell'ambito del settore dei trasporti, il Gruppo FS Italiane ha confermato, anche per l'esercizio 2019, il suo percorso di crescita nei segmenti di *business* con servizi quantitativi e qualitativi sempre più rispondenti alle necessità delle persone, rafforzando il suo ruolo di impresa *leader* della mobilità.

Attraverso la partecipazione e l'impegno delle società controllate, in Italia e all'estero, la domanda di trasporto attratta dal Gruppo FS Italiane, è risultata in espansione, nonostante la debolezza del ciclo economico e il calo degli scambi commerciali.

Nel trasporto su rotaia i dati complessivi, viaggiatori e merci, confermano il miglioramento della domanda collettiva (+0,2% di viaggiatori km rispetto all'anno precedente) e l'incremento dei volumi di traffico merci (+0,2% di tonnellate km rispetto al 2018).

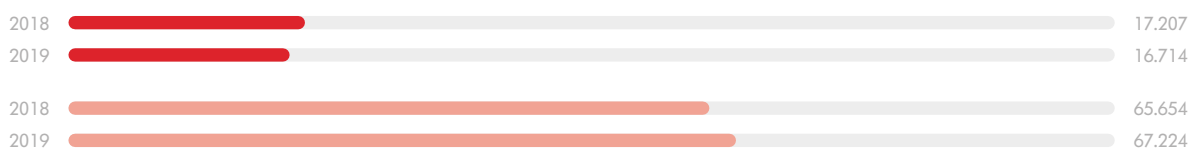
I volumi di traffico passeggeri, realizzati nell'esercizio, sono stati circa 46 miliardi di viaggiatori km, di cui circa l'86% attribuiti alla società Trenitalia SpA, *leader* in Italia nei servizi di mobilità e tra i principali operatori ferroviari in Europa. In ambito nazionale ha contribuito anche la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl. La restante quota, realizzata in ambito europeo, si è raggiunta grazie al gruppo Netinera, che svolge attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano in Germania, alla società TrainOSE S.A., operativa in Grecia, alla società Trenitalia c2c Limited, che effettua il trasporto passeggeri in Gran Bretagna tra Londra e l'Essex, e alla società Thellò SAS., con collegamenti internazionali diurni e notturni da e per la Francia.

Nel dettaglio il segmento dei servizi *long haul* ha registrato una contrazione dei volumi di passeggeri dell'1,3%, dovuta a una diminuzione della domanda dei servizi a mercato (-2,9%). Diversamente nel servizio universale contribuito - il cui modello di offerta è stato definito dalla committenza pubblica - si è registrato un incremento dei volumi pari al 5,4%. In evidenza, nei servizi a mercato offerti da Trenitalia SpA, le *performance* sulla puntualità delle Freccie, con valori superiori al 96% dei treni giunti a destino nella fascia 0-15 minuti e con un livello di soddisfazione del viaggio nel complesso pari al 94%. La produzione dei servizi *long haul* è risultata di circa 95 milioni di treni km, pari a un incremento dello 0,9% rispetto all'esercizio precedente, di cui 67 milioni relativi ai servizi a mercato e 28 milioni ai servizi universali contribuiti. L'offerta dei servizi a mercato, dove rientra il prodotto Freccie di Trenitalia SpA, che costituisce oltre il 90% del totale, è aumentata di circa il 2,4%.

TRASPORTO LONG HAUL - UNIVERSALE CONTRIBUTITO*



TRASPORTO LONG HAUL - MERCATO*



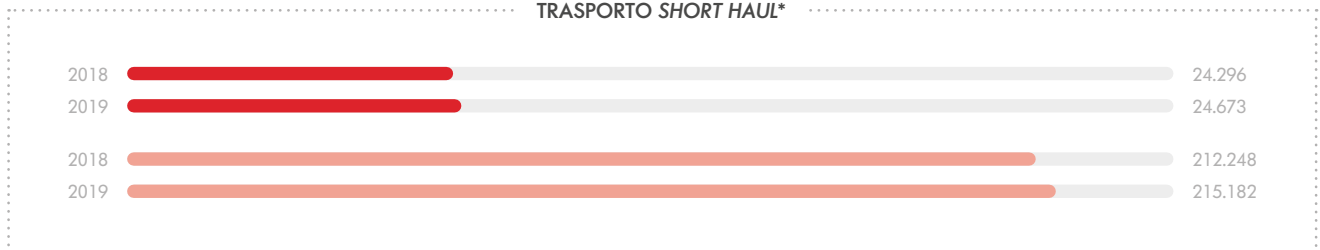
● Viaggiatori km milioni ● Treni km migliaia

(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

Nel trasporto regionale, a dimostrazione della maggiore attenzione del Gruppo FS Italiane rivolta al servizio pendolare, così come previsto nelle linee guida del Piano Industriale, i volumi sono risultati in crescita. La domanda soddisfatta, pari a circa 25 miliardi di viaggiatori km sia in Italia che all'estero, è cresciuta dell'1,6% rispetto all'anno precedente, a fronte di una produzione incrementata dell'1,4%.

Circa il 78% del traffico regionale è stato realizzato da Trenitalia SpA, che, a fronte di un nuovo modello di offerta, rispondente alle esigenze specifiche delle persone che utilizzano il treno tutti i giorni, ha mostrato un'importante crescita dei volumi di traffico (+1,8% di viaggiatori km), trasportando circa 11 milioni di viaggiatori in più rispetto all'anno precedente. Il nuovo modello organizzativo, con l'introduzione del servizio *customer care* con assistenza, informazione e *security* ai passeggeri, sia a bordo sia in stazione prima della partenza, ha avuto un impatto positivo sulla qualità del servizio percepita, con circa 8,7 viaggiatori su 10 soddisfatti del viaggio nel complesso (+2 p.p. rispetto all'esercizio precedente). In miglioramento anche la puntualità del servizio con una percentuale del 98% dei treni giunti a destino nell'intervallo dei 5 minuti.

TRASPORTO SHORT HAUL*

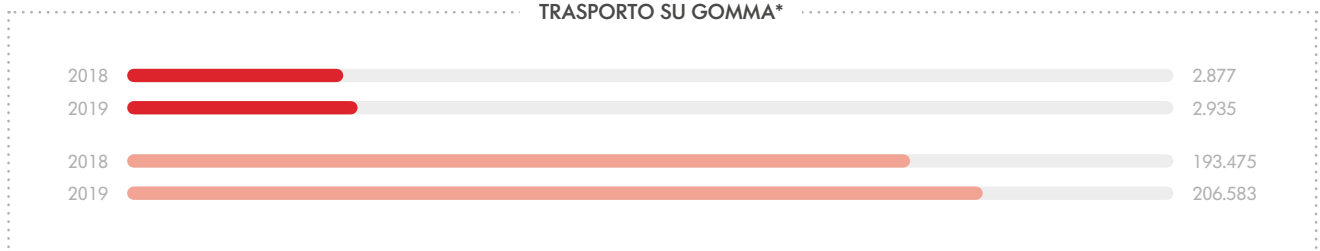


● Viaggiatori km milioni ● Treni km migliaia

(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

In riferimento al trasporto pubblico locale urbano, gli sforzi del Gruppo FS Italiane, indirizzati verso un modello integrato più rispondente alle reali e differenziate esigenze della clientela, hanno soddisfatto complessivamente una domanda di circa 2,9 miliardi di viaggiatori km (+2%), con un'offerta di circa 207 milioni di bus km. Il perimetro del *business TPL* gomma è accentrato soprattutto nella controllata Busitalia-Sita Nord Srl, che gestisce, direttamente e indirettamente, il trasporto urbano ed extraurbano in varie Regioni del Paese (Veneto, Campania, Toscana e Umbria), rappresentando il terzo operatore in Italia, e il trasporto TPL in Olanda attraverso la società Qbuzz BV. Nel corso dell'anno, la Società Busitalia-Sita Nord Srl ha abbandonato il mercato della lunga percorrenza, concentrando le sue risorse verso l'integrazione modale. L'offerta complessiva viene inoltre integrata dai servizi automobilistici delle Ferrovie del Sud Est in Puglia, dalle società del Gruppo Netinera in Germania e dai collegamenti automobilistici su alcune tratte gestiti da TrainOSE SA in Grecia.

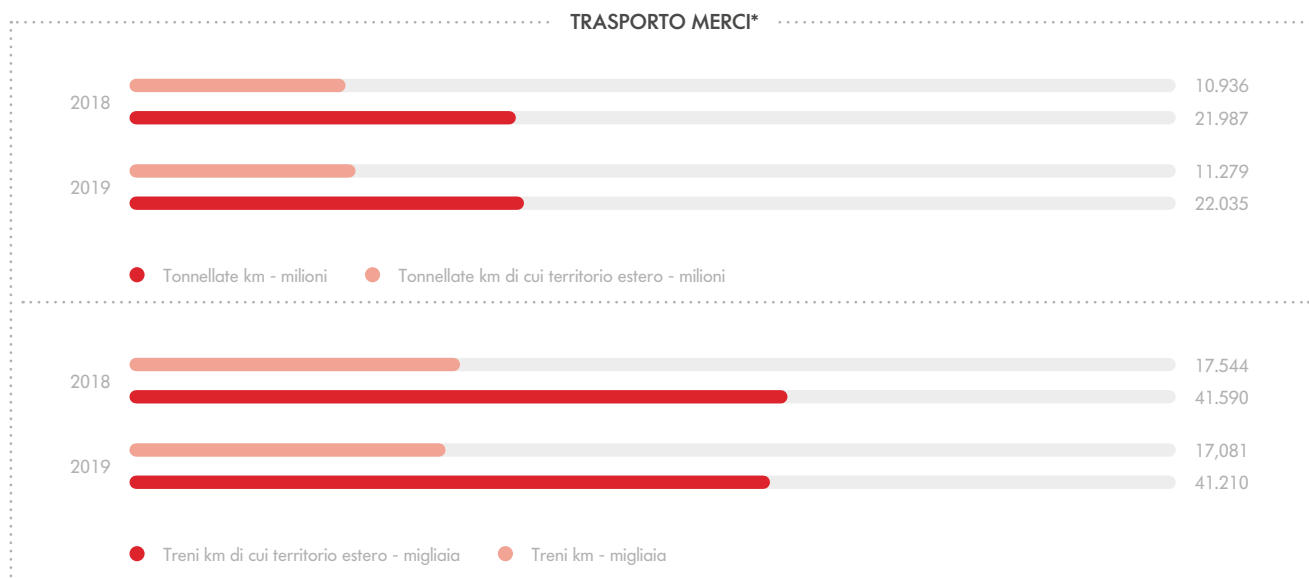
TRASPORTO SU GOMMA*



● Viaggiatori km milioni ● Bus km migliaia

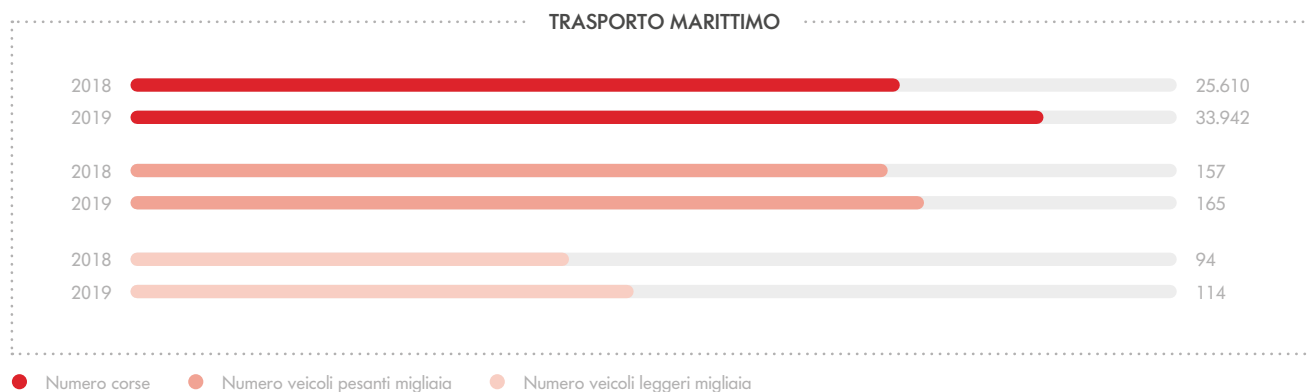
(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

Per quanto riguarda il settore delle merci, i volumi di traffico complessivi realizzati dalle società del Gruppo FS Italiane, in territorio nazionale ed estero, hanno superato i 22 miliardi di tonnellate km, pari a un incremento dello 0,2%, a fronte di una produzione, espressa in treni km, in calo dello 0,9%. Diversamente dal traffico internazionale, che ha registrato un buon incremento (+3,1%), i volumi di traffico sul territorio nazionale hanno evidenziato una leggera contrazione, a conferma del difficile contesto economico del Paese, dove la produzione industriale è diminuita mediamente dell'1,3% rispetto all'anno precedente.



(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

Oltre al trasporto ferroviario e al trasporto pubblico locale, il Gruppo FS Italiane, al fine di garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari, gestisce i collegamenti via mare tra il continente e la Sicilia, che, attualmente, vengono effettuati dalle navi di Rete Ferroviaria Italiana SpA, per i treni a lunga percorrenza, e dalle navi bidirezionali della controllata Blufferries Srl, dedicate al trasporto marittimo di passeggeri, autoveicoli e merci. Dal mese di maggio 2019, per potenziare il sistema di attraversamento dello stretto di Messina, è entrata in esercizio la società controllata Blu Jet Srl con l'utilizzo di nuovi mezzi navali veloci.



L'offerta di cabotaggio complessiva del Gruppo, considerando anche i nuovi collegamenti veloci, si è notevolmente incrementata (+32,5%) rispetto all'anno precedente, attraendo una maggiore domanda di trasporto, sia in termini di veicoli pesanti (+4,5%) sia di veicoli leggeri (+21,3%).

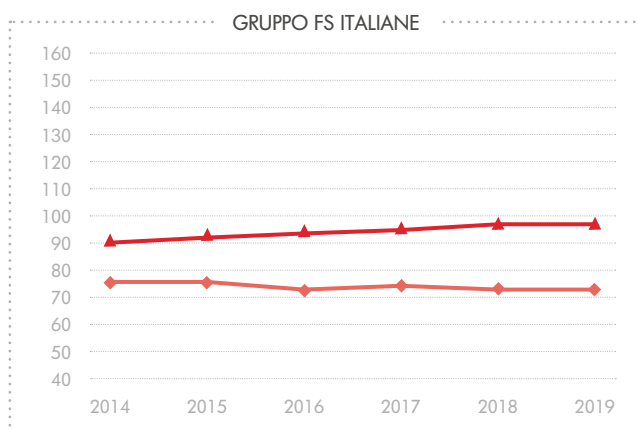


I RISULTATI DEL TRAFFICO DELLE PRINCIPALI IMPRESE FERROVIARIE EUROPEE

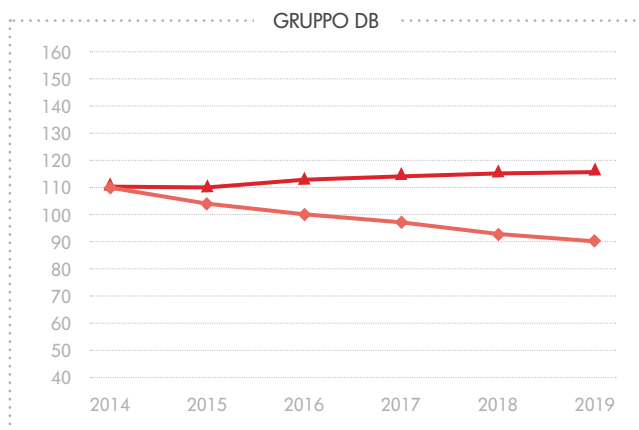
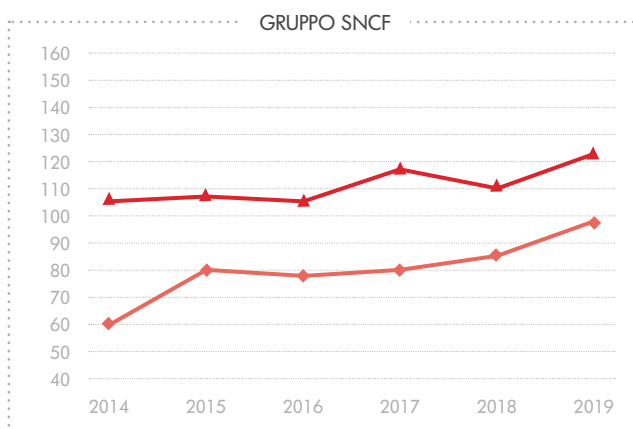
In uno scenario caratterizzato da una crescita economica a ritmi moderati, la domanda di trasporto ferroviaria ha seguito lo stesso *trend* della domanda di mobilità nel suo complesso, facendo registrare, nel corso dell'anno, segnali contrastanti tra quella passeggeri e quella merci.

Il settore ferroviario passeggeri in Europa è cresciuto notevolmente, in base ai dati provvisori disponibili alla data di redazione della presente relazione, rispetto agli anni precedenti. Secondo i dati più recenti dell'UIC (*Union Internationale des Chemins de Fer*), ancora provvisori, la crescita dei volumi di traffico è stata di circa il 5,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, facendo registrare contemporaneamente anche l'incremento dei servizi offerti, misurati in treni km di circa 1,4%. Tra le più importanti imprese ferroviarie europee, la francese SNCF Mobilites è quella che ha realizzato l'incremento più significativo (+12%), seguita dalla spagnola Renfe (+1,5%), mentre la tedesca DB AG ha registrato un andamento stazionario rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

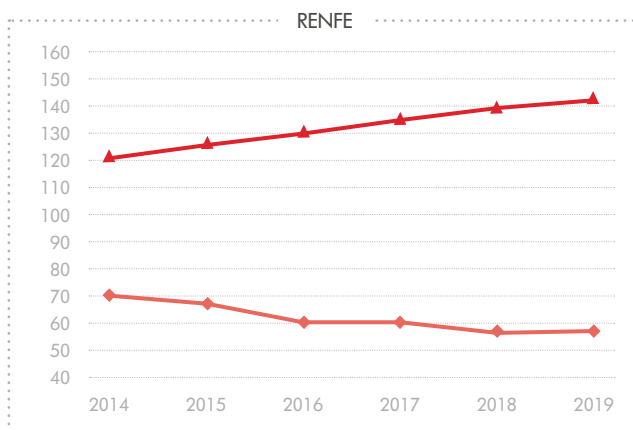
Il settore ferroviario merci, al contrario, non è stato in grado nemmeno di mantenere il livello dell'anno precedente. Infatti i dati provvisori dell'UIC, disponibili alla data di redazione della presente relazione, evidenziano un calo dei volumi di traffico ferroviario in Europa pari al 2,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, anche superiore rispetto a quello della produzione industriale. Ad eccezione della francese SNCF Mobilites, con una crescita dei volumi pari al 13,6%, e la spagnola Renfe, con un lieve incremento pari al 0,7%, si registra un calo diffuso dei volumi per tutte le imprese ferroviarie europee. In evidenza il calo dei volumi di traffico fatto registrare dalla polacca PKP, con un decremento pari al 12,6%, e dalla tedesca DB AG, con una contrazione di circa 1,7%.



▲ Viaggiatori km ◆ Tonnellate km



▲ Viaggiatori km ◆ Tonnellate km



Evoluzione della normativa europea

Nel seguito una sintesi dell'evoluzione normativa europea di interesse del Gruppo.

- **Regolamento di esecuzione UE n. 250/2019.** Il 12 febbraio 2019 la Commissione Europea ha adottato il Regolamento n. 250 per dare esecuzione alla Direttiva UE n. 797/2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea. Nello specifico il presente regolamento di esecuzione stabilisce quanto segue:
 - › il modello della dichiarazione CE di conformità e di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e l'elenco dei documenti di accompagnamento;
 - › i dettagli delle procedure CE di verifica, tra cui la procedura di verifica in caso di norma nazionale e i documenti che devono essere presentati dal richiedente ai fini di tale procedura;
 - › i modelli per la dichiarazione CE di verifica, la dichiarazione intermedia di verifica nonché i modelli per i documenti del fascicolo tecnico che devono integrare queste dichiarazioni e i modelli per i certificati di verifica;
 - › il modello di dichiarazione di conformità.

Il Regolamento di esecuzione è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 13 febbraio 2019.

- **Regolamento delegato UE n. 254/2019.** Il 9 novembre 2018 la Commissione Europea ha adottato il Regolamento delegato n. 254 con il quale si è dato adeguamento all'Allegato III del Regolamento n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio. Nello specifico, il Regolamento n. 1315/2013 prevede la possibilità di adeguare le mappe indicative della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) che è stata estesa a specifici paesi vicini, sulla base di accordi ad alto livello, relativi alle reti di infrastruttura del trasporto tra l'Unione e i paesi vicini interessati. L'adeguamento delle mappe indicative della rete globale e, in particolare, l'identificazione della rete centrale indicativa, dovrebbero permettere all'Unione di orientare meglio la cooperazione con i paesi del partenariato orientale interessati. Il Regolamento delegato è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 14 febbraio 2019.
- **Regolamento UE n. 503/2019.** Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato la propria intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'art. 50 del Trattato sull'Unione Europea. Nel settore del trasporto ferroviario l'impatto del recesso del Regno Unito dall'Unione sui certificati e sulle autorizzazioni può essere assorbito dagli operatori interessati mediante una serie di misure. Tali misure includono quella di stabilirsi in uno dei restanti Stati membri e ottenere in tale Stato membro le licenze e i certificati opportuni. Il Regolamento n. 503/2019 stabilisce disposizioni specifiche nella prospettiva del recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord (Regno Unito) dall'Unione Europea relativamente a: i) determinati certificati e autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma della Direttiva CE n. 49/2004; ii) determinate licenze di macchinisti rilasciate a norma della Direttiva CE n. 59/2007 e; iii) determinate licenze per le imprese ferroviarie rilasciate a norma della Direttiva UE n. 34/2012. Il Regolamento è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 27 marzo 2019.
- **Regolamento di esecuzione UE n. 772/2019.** Il 16 maggio 2019 la Commissione Europea ha adottato il Regolamento di esecuzione n. 772/2019 mediante il quale è stato modificato l'art. 7 - sulla raccolta manutenzione e scambio di dati sull'accessibilità - del Regolamento UE n. 1300/2014, che stabilisce le specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità o le persone a mobilità ridotta. Il Regolamento di esecuzione è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 27 maggio 2019.
- **Regolamento di esecuzione UE n. 773/2019.** Il 16 maggio 2019 la Commissione Europea ha adottato il Regolamento di esecuzione n. 773/2019 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "esercizio e gestione del traffico" del sistema ferroviario nell'UE, per effetto di quanto stabilito dalla Direttiva n. 797/2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea. Il Regolamento di esecuzione è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 27 maggio 2019.
- **Regolamento di esecuzione UE n. 774/2019.** Nel quadro della Direttiva UE n. 57/2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, la Commissione Europea ha adottato il Regolamento di esecuzione n. 774/2019 il quale stabilisce la specifica tecnica di interoperabilità (STI) per il sottosistema "Materiale rotabile – Rumore" del sistema ferroviario dell'Unione, modificando il preesistente Regolamento n. 1304/2014. Il Regolamento di esecuzione

è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 27 maggio 2019.

- **Regolamenti di esecuzione UE n. 775/2019 e 776/2019.** Il 16 maggio 2019 la Commissione Europea ha adottato i Regolamenti di esecuzione n. 775/2019 e 776/2019 che, in base alla Direttiva n. 797/2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea, stabiliscono le specifiche tecniche per dare attuazione agli obiettivi previsti negli atti delegati. I Regolamenti di esecuzione, che peraltro modificano i Regolamenti UE n. 454/2011, 321/2013, 1299/2014, 1301/2014, 1302/2014, 1303/2014, 919/2016 e la Decisione di esecuzione UE n. 665/2011, sono stati pubblicati in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 27 maggio 2019.
- **Regolamento di esecuzione UE n. 777/2019.** Il 16 maggio 2019 la Commissione Europea, in esecuzione sempre a quanto previsto dalla Direttiva n. 797/2016, ha adottato il Regolamento di esecuzione n. 777/2019 riferito alle specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura. Il Regolamento di esecuzione è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 27 maggio 2019.
- **Regolamento di esecuzione UE n. 778/2019.** Il 16 maggio 2019 la Commissione Europea, in esecuzione a quanto previsto dalla Direttiva n. 797/2016, ha adottato il Regolamento di esecuzione n. 778/2019. Tale regolamento prevede modifiche alle specifiche tecniche di interoperabilità TAF (Treni Alta Frequenza) del Regolamento n. 1305/2014. Il Regolamento di esecuzione è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 27 maggio 2019.
- **Regolamento di esecuzione UE n. 779/2019.** Vista la Direttiva UE n. 798/2016 – volta a migliorare l'accesso al mercato dei servizi di trasporto ferroviario mediante la definizione di principi comuni per la gestione, la regolamentazione e la supervisione della sicurezza ferroviaria – la Commissione Europea ha adottato, il 16 maggio 2019, il Regolamento di esecuzione n. 779/2019 che stabilisce disposizioni dettagliate sul sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli a norma della stessa Direttiva n. 798/2016. Il Regolamento, che abroga il precedente n. 445/2011, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 27 maggio 2019.
- **Regolamento di esecuzione UE n. 881/2019.** Allo scopo di garantire il buon funzionamento del mercato interno perseguendo nel contempo un elevato livello di cybersicurezza, cyberresilienza e fiducia all'interno dell'Unione, il Regolamento n. 881/2019 stabilisce un quadro per l'introduzione di sistemi europei di certificazione della cybersicurezza e gli obiettivi, i compiti e gli aspetti organizzativi relativi all'ENISA (Agenzia dell'Unione Europea per la cybersicurezza, certificazione della cybersicurezza per le tecnologie dell'informazione e della comunicazione). Il Regolamento, che abroga il precedente n. 526/2013 sulla cybersicurezza, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 7 giugno 2019.
- **Direttiva UE n. 882/2019.** Il 17 aprile 2019 è stata adottata la Direttiva n. 882/2019 con lo scopo di contribuire al corretto funzionamento del mercato interno mediante il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri in materia di requisiti di accessibilità per determinati prodotti e servizi, in particolare eliminando e prevenendo gli ostacoli alla libera circolazione dei prodotti e servizi derivanti dall'eterogeneità dei requisiti di accessibilità negli Stati membri. La Direttiva è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 7 giugno 2019.
- **Direttiva UE n. 1024/2019.** La Direttiva n. 1024/2019, adottata il 20 giugno 2019, si pone l'obiettivo di promuovere l'utilizzo di dati aperti e di incentivare l'innovazione nei prodotti e nei servizi, dettando un complesso di norme minime in materia di riutilizzo e di modalità pratiche per agevolare il riutilizzo dei documenti esistenti in possesso degli enti pubblici degli stati membri, delle imprese pubbliche e dei dati della ricerca, conformemente ai limiti previsti dalla direttiva stessa. La Direttiva è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 26 giugno 2019.
- **Decisione UE n. 1763/2019.** La Decisione n. 1763/2019 del Consiglio del 4 ottobre 2019 stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione Europea in sede di comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione Intergovernativa per i Trasporti Internazionali per Ferrovia (OTIF) riguardo ad alcune modifiche delle specifiche per Registri di Immatricolazione Nazionali (RIN) e delle Prescrizioni Tecniche Uniformi - Applicazioni Telematiche per i Servizi di

Trasporto Merci (UTP-TAF). La Decisione è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 24 ottobre 2019.

- **Decisione UE n. 1750/2019.** La Decisione n. 1750/2019 del Consiglio del 21 ottobre 2019 modifica la Decisione n. 274/2019, relativa alla firma, a nome dell'Unione Europea e della Comunità Europea dell'Energia Atomica, dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord. In particolare, l'11 gennaio 2019 il Consiglio adottava la Decisione n. 274/2019 e, successivamente stabiliva, con Decisione n. 476/2019, d'intesa con il Regno Unito, di prorogare il termine per la firma al 12 aprile 2019. Tale termine veniva ulteriormente prorogato al 31 ottobre 2019. Pertanto, a seguito dei negoziati tra Unione e Regno Unito, con l'inserimento di adeguamenti tecnici negli articoli 184 e 185 dell'accordo, in data 17 ottobre 2019 il Consiglio Europeo ha approvato l'accordo di recesso modificato. Conformemente all'art. 50, paragrafo 4, TUE, il Regno Unito non ha partecipato né alle deliberazioni del Consiglio che riguardano la presente decisione né all'adozione della stessa. La Decisione è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 28 ottobre 2019.
- **Decisione UE n. 1810/2019.** La Decisione del Consiglio Europeo n. 1810/2019 del 29 ottobre 2019, adottata d'intesa con il Regno Unito, proroga il termine di recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione Europea e dalla Comunità Europea dell'Energia Atomica previsto dall'art. 50, paragrafo 3, TUE. Il Consiglio Europeo ha acconsentito a un'ulteriore proroga fino al 31 gennaio 2020, pertanto, il recesso ha avuto luogo a partire dal 1 febbraio 2019.
- **Direttiva n. 1936/2019.** La Direttiva n. 1936/2019 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, modifica la Direttiva 96/2008/CEE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. La Direttiva mira a garantire una migliore progettazione e manutenzione delle infrastrutture, estendendo l'ambito di applicazione delle norme vigenti alle autostrade e alle altre strade principali, alla rete transeuropea di trasporto (TEN-T) e alle strade al di fuori delle aree urbane. La Direttiva è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 27 novembre 2019.
- **Direttiva n. 2161/2019.** La Direttiva n. 2161/2019 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019 modifica la Direttiva 93/13/CEE del Consiglio e le Direttive 98/6/CE, 29/2005/CE e 83/2011/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio per una migliore applicazione e una modernizzazione delle norme dell'Unione relative alla protezione dei consumatori. La Direttiva modifica un set di cinque Direttive appartenenti tutte al Pacchetto più comunemente noto come Nuovo Patto per i Consumatori. L'obiettivo del set di norme è quello di assicurare un elevato livello di protezione e applicazione dei diritti dei consumatori, garantendone allo stesso tempo la coerenza su tutto il territorio dell'Unione. La Direttiva mira inoltre a facilitare l'accesso all'informazione e a diffondere una migliore conoscenza dei diritti dei consumatori tra i consumatori stessi. La Direttiva è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 18 dicembre 2019.

Evoluzione della normativa nazionale

Nel seguito una sintesi dell'evoluzione normativa nazionale di interesse del Gruppo.

- **Decreto direttoriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 7 gennaio 2019, recante criteri e modalità per la concessione di contributi per il finanziamento degli interventi per l'ammodernamento, il rinnovo e la ristrutturazione dei sistemi frenanti dei carri merci, per l'abbattimento del rumore generato da tali carri.** Al fine di incentivare la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dal trasporto ferroviario delle merci e l'adeguamento graduale dei veicoli esistenti, con l'adozione di soluzioni tecniche certificabili o approvate in ambito europeo (Regolamento UE n. 321/2013, "STI carri") e attuando le previsioni dell'art. 47, commi 10 e 11, del D.L. n. 50/2017, convertito, con modificazioni, dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96, il Decreto determina criteri e modalità per la concessione di contributi per il finanziamento degli interventi per l'ammodernamento, il rinnovo e la ristrutturazione dei sistemi frenanti (c.d. *retrofit*) dei carri merci immatricolati prima del 1 gennaio 2015, finalizzati all'abbattimento del rumore generato da tali carri, e riconosce agli aventi diritto la compensazione dei relativi maggiori oneri di gestione.

- **Decreto Legge 14 dicembre 2018, n. 135, coordinato con la Legge di conversione 11 febbraio 2019, n. 12, recante disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la Pubblica Amministrazione.** Il provvedimento, tra l'altro, reca:
 - › la disciplina della restituzione del "prestito-ponte" ad Alitalia;
 - › norme di semplificazione finalizzate a favorire le attività economiche nelle Zone Economiche Speciali (ZES) e le Zone Logistiche Speciali (ZLS). In dettaglio prevede: i) la riduzione di un terzo, tra gli altri, dei termini di VIA (valutazione di impatto ambientale), VAS (valutazione ambientale strategica), AIA (autorizzazione integrata ambientale), AUA (autorizzazione unica ambientale) e, per gli atti autorizzativi la cui adozione richieda acquisizione di pareri, intese, concerti o atti di assenso in genere, la riduzione della metà e la semplificazione dell'adozione; ii) le norme per il Comitato di indirizzo della ZES, istituendo una Cabina di regia ZES presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri; iii) termini stringenti per la realizzazione di interventi di urbanizzazione primaria per le imprese di gestori di servizi di pubblica utilità ammessi al credito d'imposta di cui al Decreto del Presidente della Repubblica del 6 giugno 2001, n. 380;
 - › l'esenzione dagli obblighi di pubblicazione per i beneficiari di aiuti individuali di Stato e *de minimis* contenuti nel Registro nazionale degli aiuti di Stato, a condizione che venga dichiarata nella nota integrativa del bilancio l'esistenza di aiuti oggetto di obbligo di pubblicazione nell'ambito del Registro medesimo;
 - › modifiche al Codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. n. 50/2016, relative alla integrazione delle ipotesi di esclusione dell'operatore economico dalla partecipazione alla procedura di appalto, tra le quali gravi illeciti professionali, influenze indebite sul processo decisionale della stazione appaltante, significative carenze nell'esecuzione di un precedente contratto seguite da sanzioni.

- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 15 febbraio 2019, recante istituzione della Cabina di regia Strategia Italia.** La Cabina di regia, di cui all'art. 40 del D.L. 28 settembre 2018, n. 109 (Decreto Genova), convertito, con modificazioni, dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130, svolgerà le seguenti attività:
 - › verifica dello stato di attuazione di piani e programmi di investimento infrastrutturali, anche per il tramite delle risultanze del monitoraggio opere pubbliche (BDAP-MOP), enucleando le criticità che ne determinano rallentamenti nella realizzazione e individuando, in cooperazione con le amministrazioni competenti nella realizzazione dei piani e dei programmi medesimi, le soluzioni operative idonee a superare le suddette criticità, con la finalità di accelerare la relativa spesa e favorirne il completamento;
 - › verifica dello stato di attuazione degli interventi connessi a fattori di rilevante rischio per il territorio, quali il dissesto idrogeologico, la vulnerabilità sismica degli edifici pubblici, ivi compresa la loro valorizzazione, situazioni di particolare degrado ambientale che necessitano di attività di bonifica, individuando strumenti straordinari, operativi e finanziari, per farvi fronte;
 - › compiti di impulso, coordinamento, monitoraggio e controllo in ordine alla corretta, efficace ed efficiente utilizzazione delle risorse economiche e finanziarie attualmente disponibili per le finalità sopraindicate.La Cabina di regia sarà presieduta dal Presidente del Consiglio dei Ministri o dal Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e composta dal Ministro dell'Economia e delle Finanze, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministro per il Sud e dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie e integrata dai Ministri interessati alle materie trattate, nonché dal Presidente della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, dal Presidente dell'Unione delle Province d'Italia e dal Presidente dell'Associazione nazionale dei comuni italiani.

- **Decreto Legge 28 gennaio 2019, n. 4, coordinato con la Legge di conversione 28 marzo 2019, n. 26, recante disposizioni urgenti in materia di reddito di cittadinanza e di pensioni.** Il Decreto prevede l'introduzione:
 - › del reddito e della pensione di cittadinanza per i soggetti e i nuclei familiari in condizioni di particolare disagio economico e sociale. Vale a dire misure mirate a una ridefinizione del modello di benessere collettivo, attraverso meccanismi in grado di garantire un livello minimo di sussistenza nonché, nel caso del reddito di cittadinanza, la promozione delle condizioni che rendono effettivo il diritto al lavoro e alla formazione;
 - › di una ridefinizione dei requisiti minimi per l'accesso al pensionamento anticipato e di misure per incentivare l'assunzione di lavoratori giovani.

Nello specifico, sono introdotti incentivi per le imprese che assumono il beneficiario di Reddito di cittadinanza (Rdc) a tempo pieno e indeterminato, sotto forma di esoneri contributivi, nonché per i beneficiari che avviano un'attività lavorativa

autonoma o di impresa individuale o una società cooperativa entro i primi 12 mesi di fruizione. È inoltre istituita una cabina di regia, presieduta dal Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, al fine di agevolare l'attuazione del Rdc, come organismo di confronto tra i diversi livelli di governo. Viene altresì adottato un Piano straordinario di potenziamento dei centri per l'impiego con appositi stanziamenti. Sono stanziati risorse anche a favore di ANPAL per consentire la selezione delle professionalità necessarie all'avvio del Rdc. Nell'ambito di Regioni ed enti locali viene infine prevista l'assunzione di 3000 unità di personale dal 2020 e ulteriori 4600 dal 2021, comprensiva delle stabilizzazioni del personale già assunto a tempo determinato.

Il Decreto introduce il diritto alla pensione anticipata, senza alcuna penalizzazione, al raggiungimento di un'età anagrafica di almeno 62 anni e di un'anzianità contributiva minima di 38 anni. Il ritiro dal lavoro sarà possibile, in prima applicazione, dal primo aprile 2019 per i lavoratori privati che abbiano raggiunto i requisiti indicati entro il 31 dicembre 2018 e dal primo agosto 2019 per i lavoratori pubblici che li abbiano maturati all'entrata in vigore del Decreto. Inoltre, potranno andare in pensione dal prossimo primo settembre (inizio dell'anno scolastico) i lavoratori della scuola.

Si prevede inoltre:

- › la possibilità di andare in pensione in anticipo con 42 anni e 10 mesi di contributi, se uomini, e con 41 anni e 10 mesi di contributi, se donne; la pensione è percepita decorsi tre mesi dalla maturazione dei requisiti;
 - › la possibilità per le donne di andare in pensione a 58 anni se dipendenti e 59 se autonome, con almeno 35 anni di contributi al 31 dicembre 2018;
 - › la non applicazione degli adeguamenti alla speranza di vita per i lavoratori precoci, che potranno quindi andare in pensione con 41 anni di contributi; il diritto decorre dopo tre mesi dalla data di maturazione dei requisiti;
 - › il riscatto agevolato del periodo di laurea da valutare con metodo contributivo;
 - › la facoltà di riscatto di periodi non coperti da contribuzione, con una detraibilità dell'onere del 50% in cinque quote annuali e la rateizzazione fino a 60 mesi, a condizione di non aver maturato alcuna contribuzione prima del 31 dicembre 1995 e di non essere titolari di pensione;
 - › la corresponsione dell'indennità di fine rapporto e fine servizio sulla base di una specifica richiesta di finanziamento da parte degli aventi diritto, con la costituzione di uno specifico fondo di garanzia;
 - › l'erogazione a carico dei fondi di solidarietà bilaterali di un assegno straordinario per il sostegno al reddito a favore dei lavoratori che lascino il lavoro prima di maturare i requisiti per "quota 100", a condizione che intervenga una loro contestuale sostituzione tramite assunzione a tempo indeterminato.
- **Legge 12 aprile 2019, n. 31, recante disposizioni in materia di azione di classe.** Il provvedimento potenzia lo strumento dell'azione di classe (*class action*) allargandone il campo di applicazione dal punto di vista sia dei soggetti legittimati ad agire sia delle situazioni giuridiche che possono essere fatte valere in giudizio, sia delle forme di tutela ottenibili. La disciplina dell'azione è trasferita dal Codice del consumo al Codice di procedura civile, consentendo l'accesso alla medesima a tutti coloro che, pur non essendo consumatori, avanzino pretese risarcitorie causate da illeciti plurioffensivi rispetto ai quali sia configurabile l'omogeneità dei diritti tutelabili.
 - **Legge 3 maggio 2019, n. 37, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea - Legge europea 2018.** Il provvedimento contiene disposizioni volte a garantire l'adeguamento dell'ordinamento interno a quello europeo, anche in risoluzione di procedure d'infrazione e prevede, tra l'altro:
 - › disposizioni in materia di pagamenti nelle transazioni commerciali - Procedura di infrazione n. 2017/2090; si modifica l'art. 113 bis del Codice dei contratti pubblici, in materia di termini di pagamento e penali per il ritardo nell'esecuzione delle prestazioni contrattuali negli appalti;
 - › Autorità nazionale di vigilanza – Procedure d'infrazione n. 4187/2014; vengono attribuite all'Autorità di Regolazione dei Trasporti le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza sui diritti aeroportuali e relativi contratti di programma di cui all'art. 17, comma 34 bis, del D.L. 78/2009, convertito, con modificazioni, dalla Legge 3 agosto 2009, n. 102;
 - › disposizioni relative all'IVA applicabile ai servizi di trasporto e spedizione di beni in franchigia – Procedura d'infrazione n. 4000/2018; l'articolo 9 disciplina il regime IVA applicabile ai servizi di trasporto e spedizione dei beni in franchigia, allo scopo di archiviare la Procedura di infrazione n. 4000/2018, attualmente allo stadio di messa in mora ex art. 258 TFUE. Con le modifiche in commento si esentano da IVA le predette prestazioni, a

condizione che il loro valore sia compreso nella base imponibile, in luogo di essere concretamente assoggettato a imposta in dogana;

- › disposizioni relative ai termini di prescrizione delle obbligazioni doganali - novella l'art. 84 del D.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43, che reca il Testo Unico in materia doganale (TULD), con particolare riferimento ai termini di prescrizione dell'obbligazione doganale, al fine di garantire piena attuazione al Nuovo Codice Doganale dell'Unione, Regolamento UE n. 952/2013. Le norme in esame rimandano, per i termini di notifica dell'obbligazione doganale, alle vigenti disposizioni dell'Unione Europea; ove l'obbligazione doganale sorga a seguito di un comportamento penalmente perseguibile, il termine per la notifica dell'obbligazione doganale è fissato in sette anni.

- **Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50, recante attuazione della Direttiva n. 798/2016 del Parlamento Europeo e del Consiglio, sulla sicurezza delle ferrovie.** Il provvedimento, nell'attuare la Direttiva, si propone di sviluppare e migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione Europea, nonché di migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari. Costituisce, insieme alla Direttiva UE n. 797/2016 e al Regolamento UE n. 796/2016, il cosiddetto Pilastro Tecnico del IV Pacchetto Ferroviario, pubblicato dalla Commissione Europea a giugno 2016. Prevede, tra l'altro:
 - › l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella europea;
 - › la ripartizione delle responsabilità fra gli attori interessati;
 - › lo sviluppo degli obiettivi comuni di sicurezza;
 - › la definizione dei principi per la gestione dei certificati di sicurezza per le imprese ferroviarie e delle autorizzazioni di sicurezza per i gestori dell'infrastruttura;
 - › la definizione dei compiti in ambito ferroviario dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA), e dell'Organismo investigativo nazionale sugli incidenti e sugli inconvenienti ferroviari;
 - › la definizione di principi comuni per la gestione, la regolamentazione e la supervisione della sicurezza ferroviaria.

- **Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 57, recante attuazione della Direttiva n. 797/2016 del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea.** Il Decreto Legislativo recepisce la Direttiva UE n. 797/2016 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea, che costituisce, insieme alla Direttiva UE n. 796/2016 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie e al Regolamento UE n. 796/2016, il c.d. Pilastro Tecnico del IV Pacchetto Ferroviario, pubblicato dalla Commissione Europea a giugno 2016. La Direttiva recepita si propone di definire un livello ottimale di armonizzazione tecnica per facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione e con i paesi Terzi e di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico, nonché alla progressiva realizzazione del mercato interno.

- **Decreto Legge 18 aprile 2019, n. 32, coordinato con la Legge di conversione 14 giugno 2019, n. 55, recante disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici.** Il Decreto Legge, come modificato in sede di conversione, per quanto di interesse:
 - › svolge un'ampia revisione della normativa vigente in materia di appalti, rispetto alla quale, tra l'altro:
 - » stabilisce, fino al 31 dicembre 2020, deroghe al divieto di appalto integrato, salve alcune eccezioni, e all'obbligo di scegliere i commissari tra gli esperti iscritti all'albo istituito presso l'ANAC;
 - » autorizza i soggetti attuatori ad avviare le procedure di affidamento anche in caso di disponibilità di finanziamenti limitata alle sole attività di progettazione e stabilisce che le opere in questione sono prioritarie ai fini dell'assegnazione dei finanziamenti per la loro realizzazione;
 - » prevede in via transitoria una disciplina semplificata per i lavori di manutenzione, per consentirne l'affidamento sulla base del progetto definitivo e l'esecuzione a prescindere dal progetto esecutivo;
 - » prevede il parere obbligatorio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLP) per appalti di importo elevato a 75 milioni di euro, riducendo a 45 giorni il termine per l'espressione del parere e introducendo una richiesta facoltativa per gli appalti di qualsiasi valore di parere sulla congruità del costo, da rendersi entro 30 giorni;

- » rende possibile oggetto di riserva anche gli aspetti progettuali oggetto di verifica ai sensi dell'art. 25 del Codice dei contratti pubblici, estendendo l'ambito di applicazione dell'accordo bonario;
 - » introduce, al fine di prevenire le controversie, la facoltà di nomina di un collegio consultivo tecnico;
 - » introduce in via transitoria (2019-2020) una disciplina dell'approvazione delle varianti ai progetti definitivi, approvati dal CIPE, relativi alle infrastrutture strategiche già inserite negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale è stata avviata prima dell'entrata in vigore del Codice;
 - » detta una disciplina transitoria (31 dicembre 2020) del subappalto;
 - » individua una disciplina transitoria per la cessazione della qualifica di rifiuto in attesa dell'emanazione degli appositi criteri;
 - » introduce una serie di novelle al Codice dei contratti pubblici, in particolare in materia di contenuti della progettazione, fattibilità tecnica ed economica, spese strumentali, verifica preventiva della progettazione, regolamento unico di attuazione, responsabile unico del procedimento, appalti sotto soglia con la reintroduzione della preferenza del criterio del minor prezzo, operatori economici potenziali affidatari di servizi di architettura e ingegneria (sono introdotti archeologi e restauratori), appalto integrato, obblighi informativi per candidati, concorrenti, partecipanti alle procedure di gara, motivi di esclusione, sistema unico di qualificazione degli esecutori di lavori pubblici, mezzi di prova, avvalimento, collaudo, controllo tecnico, contabile e amministrativo, contraente generale e relativo sistema di qualificazione, per i quali il riferimento diviene il nuovo regolamento unico di esecuzione, attuazione e integrazione del Codice, criteri di aggiudicazione, offerte anomale;
 - » differisce al 31 dicembre 2020 l'obbligo per i titolari di concessione di affidare l'80% (60% per i concessionari autostradali) dei contratti di lavori, servizi e forniture connessi con il servizio svolto;
 - » estende agli investitori istituzionali e agli istituti nazionali di promozione la possibilità di presentare proposte per l'affidamento di concessioni di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità tramite PPP;
 - » abroga l'albo dei soggetti abilitati a ricoprire i ruoli di direttore dei lavori e collaudatore per gli appalti aggiudicati con la formula del contraente generale;
 - » elimina il rito c.d. super accelerato nell'ambito dei giudizi amministrativi relativi alle procedure di affidamento;
 - › novella in più punti il Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380;
 - › prevede, tra le altre, misure in materia di commissari straordinari per interventi infrastrutturali prioritari; l'esclusione della colpa grave e la responsabilità amministrativa nei casi di cessazione anticipata di rapporti di concessione autostradale, purché il danno origini da un Decreto vistato e registrato presso la Corte dei Conti in sede di controllo preventivo di legittimità; la destinazione di somme già stanziare per il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria del Brennero anche all'interporto di Trento, all'interporto ferroviario di Isola della Scala e al porto fluviale di Valdaro; l'unificazione dei progetti ferroviari attualmente esistenti e denominati "Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole", "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" e "Potenziamento Genova-Campasso", nonché l'autorizzazione all'avvio del sesto lotto costruttivo della linea ferroviaria del terzo valico dei Giovi;
 - › istituisce, al fine di assicurare la celere cantierizzazione delle opere pubbliche, dal 1° settembre 2019, la società *in house* Italia Infrastrutture SpA dotata di un capitale sociale di 10 milioni di euro, detenuto interamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e sulla quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti esercita il controllo;
 - › individua i soggetti attuatori degli interventi per la riparazione, il ripristino, il miglioramento sismico o la ricostruzione delle opere pubbliche e dei beni culturali, in materia di ricostruzione pubblica;
 - › stabilisce che il commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Morandi individui con propria ordinanza i criteri e le modalità per la concessione di forme di ristoro ai cittadini che hanno subito danni nelle aree di cantiere, nel limite di 7 milioni di euro.
- **Decreto Legge 30 aprile 2019, n. 34, coordinato con la Legge di conversione 28 giugno 2019, n. 58, recante misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi.**
Il Decreto come modificato in sede di conversione, tra l'altro:
 - › prevede che nel bilancio sociale le società debbano dare evidenza dei tempi medi di pagamento delle transazioni effettuate nell'anno, ponderando il tempo di pagamento di ciascuna transazione per il suo valore e

- distinguendo quelle verso le grandi imprese, le piccole e medie imprese e le micro imprese e devono riportare il numero e il valore complessivo delle transazioni i cui tempi di pagamento abbiano ecceduto i termini massimi indicati all'art. 4 del medesimo Decreto Legislativo, specificando le misure adottate per rispettare i tempi;
- › elimina la preventiva autorizzazione delle istituzioni europee per la concessione, da parte dello stato, di contributi di importo fino a 50 milioni di euro, a società partecipate dallo stato medesimo o ad organismi di diritto pubblico, con la finalità di effettuare investimenti di pubblico interesse. A tal fine è abrogato l'art. 1, comma 94, della Legge di bilancio per il 2019 (Legge n. 145 del 2018);
 - › dispone, per gli investimenti nelle ZES, l'attivazione di un apposito strumento finanziario che favorisca investimenti diretti, in forma di debito o di capitale di rischio, ovvero che consenta la sottoscrizione di quote di fondi di investimento o fondi di fondi o di altri veicoli previsti dalla normativa europea; gli investimenti in *equity*, oggetto della norma, prevedranno un disimpegno progressivo, che prevede tempi che dipendono dalle specifiche tecniche proprie dei settori di intervento individuati dal piano di investimenti;
 - › per gli obblighi di pubblicità relativi alle erogazioni pubbliche ricevute, di cui all'art. 1, commi da 125 a 129, della Legge 4 agosto 2017, n. 124, per associazioni e fondazioni prevede che la pubblicazione delle informazioni avvenga entro il 30 giugno di ogni anno, a partire dall'esercizio finanziario 2018, nei propri siti *internet* o analoghi portali digitali; per le imprese, quelle tenute alla redazione della nota integrativa dovranno provvedere alla pubblicazione nella stessa e in quella dell'eventuale bilancio consolidato, quelle non obbligate alla nota integrativa dovranno provvedervi sul proprio sito *internet* o, in mancanza, sul portale digitale delle associazioni di categoria di appartenenza; in caso di inosservanza, a partire dal 1 gennaio 2020, sono previste sanzioni pari all'1% degli importi ricevuti, con un minimo di duemila euro; è prevista una deroga per gli aiuti di Stato e gli aiuti *de minimis* contenuti nel Registro nazionale degli aiuti di Stato;
 - › il Ministero dell'Economia e delle Finanze viene autorizzato in via preventiva a sottoscrivere, fino a un tetto massimo, quote di partecipazione al capitale della società di nuova costituzione cui saranno trasferiti i compendi aziendali di Alitalia, secondo criteri e modalità stabiliti con successivo DPCM; alla nuova società non si applicano le norme del D.Lgs. n. 175/2016, Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica; vengono inoltre stabiliti termini di maturazione e corresponsione, con relative modalità, degli interessi sul prestito Alitalia e di restituzione e rimborso del finanziamento, disponendo infine che tutti gli atti posti in essere dal Ministero per l'operazione sono esenti da imposizione fiscale e tasse;
 - › dispone alcune abrogazioni, mediante le quali si intende prevedere che le disposizioni del piano ambientale equivalgano all'adozione ed efficace attuazione dei modelli di organizzazione e gestione ai fini della valutazione, da ora in avanti, alle sole condotte strettamente connesse all'attuazione dell'AIA (autorizzazione integrata ambientale), non anche alla osservanza di altre norme quali quelle a tutela dell'ambiente, della salute e dell'incolumità pubblica, nonché qualificare le prescrizioni del piano ambientale come le migliori regole preventive soltanto in materia ambientale e non anche in materia di tutela della salute e dell'incolumità pubblica e di sicurezza sul lavoro;
 - › prevede l'istituzione di un fondo denominato Fondo salva-opere, finalizzato alla soddisfazione, nella misura del 70%, dei crediti insoddisfatti delle imprese sub-appaltatrici, sub-affidatarie e sub-fornitrici, in caso di fallimento dell'appaltatore o affidatario dei lavori. Il fondo è alimentato da un contributo pari allo 0,5% del valore del ribasso offerto dall'aggiudicatario delle gare di appalti pubblici di lavori, nel caso di importo a base d'appalto pari o superiore a 200.000 euro, e di servizi e forniture, nel caso di importo a base d'appalto pari o superiore a 100.000 euro; rimette a un Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la disciplina delle modalità di funzionamento e di erogazione delle somme da parte del fondo.
- **Legge 11 luglio 2019, n. 71, recante modifiche alla Legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di affidamento dei servizi di trasporto nelle ferrovie turistiche.** La Legge modifica il comma 3 dell'art. 5 della Legge n. 128 del 9 agosto 2017 consentendo a tutti i soggetti che svolgono o possono svolgere servizi di trasporto ferroviario di esercitare i servizi di tipo turistico sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e le linee a essa interconnesse e sulle reti ferroviarie isolate. In base alla norma, i servizi di tipo turistico possono essere svolti sia da imprese ferroviarie titolari di licenza ai sensi del D.L. n. 112 del 2015, sull'infrastruttura nazionale e linee interconnesse oltre che sulle reti isolate, sia, solo su queste ultime, dai soggetti che svolgono servizi di trasporto nel quadro definito dal Decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980. Possono infine essere svolti da altri soggetti, quali musei ferroviari e associazioni, sotto la responsabilità di soggetti facenti parte delle prime due categorie sopra citate in possesso di un titolo di idoneità

all'esercizio.

- **Decreto Legge 21 settembre 2019, n. 105, coordinato con la Legge di conversione 18 novembre 2019, n. 133, recante disposizioni urgenti in materia di perimetro di sicurezza nazionale cibernetica e di disciplina dei poteri speciali nei settori di rilevanza strategica.** Il Decreto è volto a garantire un livello elevato di sicurezza delle reti, dei sistemi informativi e dei servizi informatici, tra gli altri, degli enti e degli operatori nazionali, pubblici e privati, attraverso l'istituzione di un perimetro di sicurezza nazionale cibernetica e misure idonee a minimizzare i rischi. Il provvedimento, inoltre, completa e adegua il quadro normativo in materia di esercizio dei poteri speciali da parte del Governo, con particolare riferimento alle reti di comunicazione elettronica a banda larga con tecnologia 5G. Le nuove norme, tra l'altro:
 - › individuano, sulla base di un criterio di gradualità che tenga conto del pregiudizio per la sicurezza nazionale che può derivare da malfunzionamento o utilizzo improprio di reti, sistemi e servizi, le finalità del perimetro e le modalità di identificazione dei soggetti pubblici e privati aventi una sede nel territorio nazionale che ne fanno parte, delle rispettive reti e dei sistemi informativi e servizi informatici rilevanti per le finalità di sicurezza nazionale cibernetica, coinvolgendo il Comitato interministeriale per la sicurezza della Repubblica (CISR) nella fase attuativa;
 - › introducono un meccanismo di garanzia di maggior sicurezza per i soggetti inclusi nel perimetro che intendano procedere all'affidamento di forniture di beni e servizi di ICT destinati a essere impiegati sulle reti, sui sistemi e per i servizi rilevanti;
 - › prevedono che l'esercizio dei poteri speciali in relazione alle reti, ai sistemi informativi e ai servizi strategici di comunicazione a banda larga basati sulla tecnologia 5G sia effettuato previa valutazione degli elementi indicanti la presenza di fattori di vulnerabilità da parte di Centri di valutazione appositamente individuati e, con riferimento alle autorizzazioni già rilasciate ai sensi del Decreto Legge sui poteri speciali, sanciscono la possibilità di adeguare le misure prescrittive già previste ai nuovi *standard*.

Il provvedimento reca altresì norme che modificano la disciplina dei poteri speciali nei settori di rilevanza strategica, prevedendo ulteriori garanzie e sanzioni e ai fini dell'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del Regolamento UE n. 452/2019 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, analoghe a quelle contenute nel D.L. n. 64/2019, decaduto.

- **Decreto Legge 21 settembre 2019, n. 104, coordinato con la Legge di conversione 18 novembre 2019, n. 132, recante disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dell'istruzione, dell'università e della ricerca, nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei ruoli e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate, in materia di qualifiche dei dirigenti e di tabella delle retribuzioni del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e per la continuità delle funzioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.** Il Decreto, come modificato dalla Legge di conversione, modifica la disciplina dell'ANSFISA dettata dall'art. 12 del D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130 (c.d. Decreto Legge Genova), stabilendo che l'Agenzia promuova e assicuri la vigilanza, con competenza sull'intero sistema ferroviario nazionale e con poteri sanzionatori, sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali, fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti proprietari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza e che gli enti proprietari e i gestori delle infrastrutture stradali e autostradali siano tenuti a garantire al personale autorizzato dell'Agenzia l'accesso incondizionato alle infrastrutture, ai cantieri, alle sedi legali e operative, nonché a tutta la documentazione pertinente.
- **Decreto Legge 2019, n. 111, coordinato con la Legge di conversione 15 dicembre 2016, n. 229, recante misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla Direttiva n. 50/2008/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del Decreto Legge 17 ottobre 2016, n. 189.** Il Decreto, come modificato in sede di conversione, prevede, tra le altre disposizioni:
 - › la trasformazione del CIPE in Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e per lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS) a decorrere dal 1 gennaio 2021, al fine di assicurare il coordinamento delle politiche

pubbliche orientate al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile adottati dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite il 25 settembre del 2015;

- › che i soggetti di cui all'art. 2 bis del D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33, e i concessionari di servizi pubblici nonché i fornitori che svolgono servizi di pubblica utilità pubblici, nell'ambito degli obblighi di cui all'art. 40 del medesimo Decreto Legislativo, anche i dati ambientali risultanti da rilevazioni effettuate dai medesimi ai sensi della normativa vigente.

- **Decreto Legge 24 ottobre 2019, n. 123, coordinato con la Legge di conversione 12 dicembre 2019, n. 156, recante disposizioni urgenti per l'accelerazione e il completamento delle ricostruzioni in corso nei territori colpiti da eventi sismici. Tale normativa introdotta in sede di conversione:**
 - › dispone la sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25, nelle more della conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione della concessione, ove anteriore al 31 ottobre 2021, nonché l'applicazione, per tutta la durata della sospensione, delle tariffe vigenti al 31 dicembre 2017;
 - › inoltre sospende per il concessionario Strada dei Parchi SpA, fino al termine della concessione, l'obbligo di corrispondere al concedente Anas SpA le rate del corrispettivo di concessione di cui all'art. 3, comma 3, lettera c), della Convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, relative agli anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di 55.860.000 euro, comprendente gli interessi di dilazione;
 - › infine prevede che il concessionario, al termine della concessione, 31 dicembre 2030, effettui il versamento ad Anas SpA delle rate del corrispettivo sospese, con maggiorazione degli interessi maturati calcolati al tasso legale, lasciando invariate le scadenze di tutte le restanti rate spettanti del corrispettivo.

- **Decreto Legge 26 ottobre 2019, n. 124, coordinato con la Legge di conversione 19 dicembre 2019, n. 157, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili.** Il Decreto, comprensivo delle modificazioni apportate dalla Legge di conversione, dispone, tra l'altro:
 - › l'esclusione di Rete Ferroviaria Italiana SpA dall'applicazione dei vincoli e obblighi in materia di contenimento della spesa pubblica, vigenti per le pubbliche amministrazioni, di cui all'elenco ISTAT redatto ai sensi dell'art. 1, comma 3, della Legge di contabilità pubblica (Legge n. 196/2009, precisando che la società conservi autonomia finanziaria e operativa, fermo restando l'obbligo di preventiva informativa ai competenti Ministeri e Autorità, in relazione alle operazioni finanziarie che comportano una variazione dell'esposizione debitoria della società);
 - › un'autorizzazione di spesa pari a 460 milioni di euro nell'anno 2019 per investimenti infrastrutturali nella rete ferroviaria nazionale;
 - › con la proroga al 2020 della riforma del trasporto pubblico locale, che ai fini del riparto del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale si tenga annualmente conto delle variazioni per ciascuna Regione in incremento o decremento, rispetto al 2017, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte da Rete Ferroviaria Italiana SpA, con decorrenza dal 1 gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, precisando, inoltre, che, ai fini del riparto del saldo 2019, si terrà conto dei soli dati a consuntivo relativi alle variazioni 2018 comunicati e certificati dalle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario;
 - › la destinazione di 5 milioni di euro annui alla digitalizzazione della logistica dei porti, degli interporti, delle ferrovie e dell'autotrasporto, anche per garantire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del sistema di mobilità delle merci;
 - › l'obbligo per il committente di richiedere all'impresa appaltatrice o affidataria e alle imprese subappaltatrici, obbligate a rilasciarla, copia delle deleghe di pagamento relative al versamento delle ritenute ai fini del riscontro dell'ammontare complessivo degli importi versati dalle imprese; si stabilisce che il committente sia tenuto a sospendere il pagamento dei corrispettivi maturati dall'impresa appaltatrice o affidataria nel caso di mancata trasmissione o nel caso risultino omessi o insufficienti versamenti; viene inoltre estesa l'inversione contabile in materia di Iva (*reverse charge*) alle prestazioni effettuate mediante contratti di appalto, subappalto, affidamento a soggetti consorziati o rapporti negoziali comunque denominati, che sono svolti con il prevalente utilizzo di manodopera presso le sedi di attività del committente e con l'utilizzo di beni strumentali di proprietà del committente;
 - › l'individuazione, per i consumi di gasolio commerciale effettuati a decorrere dal 1 gennaio 2020, di un importo

massimo agevolabile dell'accisa sul gasolio utilizzato come carburante, in favore di alcuni esercenti attività di trasporto merci e passeggeri;

- › a proposito delle società di progetto, che i requisiti per l'esclusione dall'applicazione dei limiti di deducibilità degli interessi passivi, previsti dall'art. 96 TUIR, relativi a prestiti utilizzati per finanziare progetti infrastrutturali pubblici a lungo termine, si intendono rispettati anche nel caso in cui i prestiti siano assistiti da garanzie diverse da quelle utilizzate per finanziare progetti infrastrutturali pubblici, non solo rientranti nella parte V del Codice degli appalti, ma anche quelli delle Parti III e IV dello stesso Codice concernenti i contratti di concessione e di partenariato pubblico privato.

• **Legge 27 dicembre 2019, n. 160, recante bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022.** La Legge, tra le numerose disposizioni contenute, prevede:

- › una variazione dell'autorizzazione di spesa per il finanziamento al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, prevedendo una riduzione di 40 milioni di euro nel 2020, e l'incremento di 40 milioni di euro nell'anno 2021 e di 350 milioni di euro nell'anno 2026, oltre la riduzione per 460 milioni di euro delle risorse per investimenti infrastrutturali nella rete ferroviaria nazionale anticipati nel 2019 con il D.L. 124/2019, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili;
- › un'autorizzazione di spesa di 14 milioni di euro per l'anno 2020 e di 25 milioni di euro per l'anno 2021 per il finanziamento e la prosecuzione dell'incentivo c.d. Ferrobonus;
- › l'assegnazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di risorse pari a 500.000 euro per ciascuno degli anni 2020-2026, a valere sulle risorse relative al Contratto di Servizio di Media e Lunga percorrenza tra il Ministero e Trenitalia SpA, al fine di potenziare le attività di monitoraggio e vigilanza e la verifica della qualità dei servizi erogati all'utenza relative all'esecuzione del contratto stesso;
- › una riduzione della platea dei beneficiari del credito d'imposta per autotrasporto merci e passeggeri, ovvero, dal 1 ottobre 2020, l'esclusione dei veicoli di categoria Euro 3 o inferiore (in luogo di euro 2 o inferiori) e, dal 1 gennaio 2021, l'esclusione dei veicoli di categoria Euro 4 o inferiore;
- › un incremento di 100 milioni di euro delle risorse destinate al Contratto di Programma - parte Servizi tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA, a fini di ripristino di parte delle risorse per il 2020 ridotte da provvedimenti antecedenti;
- › un'aliquota IRES al 27,5%, in luogo della misura ordinaria del 24%, sui redditi derivanti dallo svolgimento di attività in regime di concessione anche autostradale e ferroviaria, nei periodi di imposta 2019, 2020 e 2021, con applicazione, quindi, già a decorrere dal periodo di imposta in corso al 31 dicembre 2019;
- › un definanziamento dell'Autostrada Ferroviaria Alpina per 3 milioni di euro nel 2020.

• **Decreto Legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica.** Il Decreto, in particolare, dispone:

- › la proroga al 2020 del termine di operatività del fondo per la formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, stanziando, anche per il 2020, 2 milioni di euro, come per gli anni precedenti;
- › la possibilità di estendere agli anni 2020 e 2021 l'ambito di operatività della procedura straordinaria di deflazione del contenzioso Anas SpA di cui all'art. 49, comma 7, del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96;
- › il rinvio al Contratto di Programma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Anas SpA del periodo 2021-2025 dell'attuazione del meccanismo di remunerazione a corrispettivo, di cui all'art. 1, comma 870, secondo periodo, della Legge 28 dicembre 2015, n. 208;
- › che, in caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, Anas SpA possa assumerne la gestione e svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e di investimento per riqualificazione o adeguamento, fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio e la possibilità per Anas SpA, ai fini dello svolgimento delle attività citate, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'art. 2578 del Codice Civile; l'oggetto e la modalità della gestione provvisoria sono disciplinati con Decreto del

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze; nell'ipotesi di estinzione della concessione per inadempimento del concessionario, l'applicazione in ogni caso, dell'art. 176, comma 4, lettera a) del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, senza alcuna risoluzione di diritto, anche in presenza di clausole difformi pur se approvate per Legge e la non sottoposizione dell'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal medesimo articolo.

Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

Di seguito sono brevemente indicati i contenuti delle principali Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) intervenute nel corso dell'anno 2019.

- **Delibera ART n. 110 del 20 novembre 2018, Delibera ART n. 11 del 14 febbraio 2019, Delibera ART n. 23 del 28 marzo 2019 e Delibera ART n. 43 del 18 aprile 2019.** L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 110, ha sottoposto a consultazione la relazione istruttoria predisposta dagli Uffici dell'Autorità sugli esiti della verifica effettuata sulla rispondenza dei piani tariffari del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai criteri del costo, in ottemperanza alle sentenze del TAR per il Piemonte, n. 1097 e n. 1098 del 2017, in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore. L'analisi dei costi è stata effettuata prendendo in esame la rendicontazione analitica fornita da RFI SpA, integrata con elementi informativi forniti da Trenitalia SpA e Ferservizi SpA su alcune specifiche voci di costo. La consultazione, che si è conclusa il 19 dicembre 2018, ha interessato i soggetti che avevano presentato al TAR per il Piemonte i ricorsi oggetto delle predette sentenze, nonché RFI SpA. Il 14 febbraio 2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 11, a valle degli esiti dell'attività istruttoria svolta in ottemperanza alle predette sentenze del TAR per il Piemonte, n. 1097 e n. 1098 del 2017, in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore della stessa, ha prescritto a RFI SpA i seguenti correttivi, necessari per conformare il sistema tariffario 2016-2021 ai criteri di costo approvati con Delibera n. 96/2015:
 - › riduzione dei costi operativi relativi all'esercizio 2014, posti alla base del calcolo del canone relativo al Pacchetto Minimo di Accesso (di seguito anche PMdA), di un importo pari a circa 34 milioni di euro;
 - › riduzione del valore delle immobilizzazioni nette relative all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo del canone relativo al PMdA, di un importo pari a circa 20 milioni di euro;
 - › incremento del valore del capitale circolante netto relativo all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo del canone relativo al PMdA, di un importo pari a circa 73 milioni di euro;
 - › riduzione dei costi operativi relativi all'esercizio 2014, posti alla base del calcolo dei corrispettivi relativi ai servizi extra-PMdA, di un importo complessivo pari a circa 2 milioni di euro, con specifica allocazione ai singoli servizi;
 - › riduzione del valore delle immobilizzazioni nette relative all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo dei corrispettivi relativi ai servizi extra-PMdA, di un importo pari a circa 46 mila euro.

È stato inoltre previsto in capo a RFI SpA l'obbligo di trasmettere all'ART il sistema tariffario (periodo 2019-2021) aggiornato secondo le prescrizioni ricevute, entro il 28 febbraio 2019 e di provvedere ai conguagli, con riferimento all'impatto derivante dall'applicazione dei predetti correttivi al livello dei canoni e dei corrispettivi afferenti al periodo antecedente al 1° gennaio 2019, in favore dei titolari di rapporti negoziali destinatari degli effetti delle predette sentenze del TAR per il Piemonte. Il 28 marzo 2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 23, a seguito dell'aggiornamento del sistema tariffario da parte di RFI SpA, ha valutato la documentazione fornita, mancante di alcune informazioni di dettaglio necessarie per la completa riconciliazione dei calcoli effettuati per la determinazione dell'ammontare annuo della variazione di costo, con gli importi indicati dall'Autorità. Ha, quindi, prescritto di fornire adeguata documentazione a supporto dei calcoli effettuati per la determinazione dell'ammontare annuo della variazione di costo, di applicare correttamente il meccanismo di poste figurative e di ricalcolare la componente B1 del canone per le annualità 2019, 2020, 2021.

Il procedimento si è concluso con successiva Delibera n. 43 del 18 aprile 2019 con la quale l'Autorità ha dichiarato la conformità, ai criteri definiti con la Delibera n. 96/2015, dei sistemi tariffari aggiornati di Rete Ferroviaria Italiana SpA e relativi al Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) e ai servizi non ricompresi in quest'ultimo per il periodo dal 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021. Rete Ferroviaria Italiana SpA dovrà provvedere alla pubblicazione dei sistemi

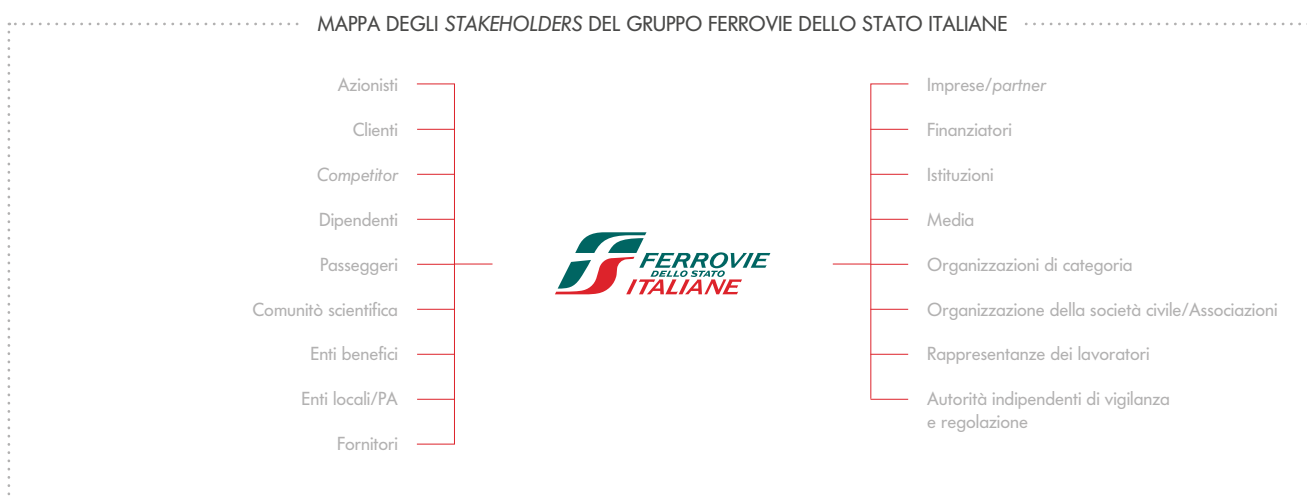
tariffari aggiornati, tramite aggiornamento straordinario dei Prospetti Informativi della Rete 2019 e 2020, e all'eventuale conguaglio nei confronti delle Imprese Ferroviarie, con riferimento alla decorrenza dal 1° gennaio 2019 dei nuovi listini.

- **Delibera ART n. 116 del 31 luglio 2019.** L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 116, ha dichiarato ammissibile la proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA) relativamente a modifiche da apportare ai Prospetti informativi della rete 2019 e 2020. Tale proposta è stata presentata da RFI SpA nell'ambito del procedimento sanzionatorio avviato dall'Autorità con la Delibera n. 80 del 19 giugno 2019, per l'inottemperanza ad alcune prescrizioni della Delibera ART n. 118 del 29 novembre 2018.
- **Delibera ART n. 130 del 30 settembre 2019.** L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 130, ha adottato specifiche misure in materia di accesso agli impianti e ai servizi ferroviari non ricompresi nel Pacchetto Minimo di Accesso. Tali misure regolatorie riguardano tutti gli impianti di servizio collegati alle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 112/2015, incluse le c.d. ferrovie ex concesse se interconnesse con la rete nazionale, e interessano gli operatori e i proprietari degli impianti di servizio, i gestori dell'infrastruttura e delle stazioni. Tra gli obblighi individuati dalla delibera vi sono, tra l'altro, i seguenti: adozione da parte degli operatori degli impianti di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti con relative penali; correlazione ai costi, più un utile ragionevole, delle tariffe degli spazi in stazione per i servizi di accoglienza e assistenza alla clientela, in quanto strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario; garanzia di una ripartizione degli spazi e servizi disponibili nelle stazioni passeggeri, sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, a tutte le imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari, ivi comprese quelle che prestano servizi di informazione e biglietteria sulla base di accordi commerciali con le imprese ferroviarie; sistema di monitoraggio della qualità per i servizi di manovra in impianti con 40 treni mensili o 450 treni annui e nelle stazioni di confine.
- **Delibera ART n. 151 del 21 novembre 2019.** L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 151, ha approvato alcune indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2020", al "PIR 2021" e al "PIR 2022" di Rete Ferroviaria Italiana SpA. Con riferimento, in particolare, al processo di allocazione delle tracce, l'ART ha disposto la possibilità di rinnovare gli accordi quadro solo una volta e previa espressa autorizzazione dell'Autorità stessa. Inoltre, il gestore dell'infrastruttura dovrà avviare entro il 31 gennaio 2020 una consultazione (i cui esiti dovranno essere comunicati all'ART) per valutare l'introduzione di un sistema di penali a suo carico, applicabili in caso di richiesta di retrocessione della capacità avanzata alle imprese ferroviarie titolari di accordo quadro. Relativamente alla gestione della circolazione, l'Autorità ha previsto obblighi di pubblicazione degli algoritmi eventualmente adottati.
- **Delibera ART n. 154 del 29 novembre 2019.** L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 154, ha revisionato e aggiornato la precedente Delibera n. 49/2015, relativa a misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri su strada e ferro. Tra i principali elementi di novità, si segnalano i seguenti: i) obbligo in capo all'ente affidante di predisporre una relazione sulla procedura di affidamento (esiti della procedura di consultazione, criteri del PEF simulato, ecc.) e di trasmetterla all'Autorità; ii) consultazione da parte dell'ente affidante dei portatori di interesse per l'individuazione dei beni essenziali e indispensabili anche in caso di affidamento diretto (salvo che l'affidamento sia al gestore uscente del servizio con medesimo volume di produzione e perimetro); iii) specifica disciplina sulla messa a disposizione delle banche dati (condizioni di passaggio delle licenze SW gestionali, informazioni commercialmente sensibili, ecc.) e dei beni strumentali acquisiti tramite risorse pubbliche; iv) estensione dei contenuti minimi dei contratti di servizio e degli obblighi informativi in capo alle imprese; v) obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il settore stradale, nonché di inserimento nei contratti di servizio di specifici obiettivi di efficienza/efficacia, in analogia a quanto già previsto per il settore ferroviario; vi) monitoraggio e rendicontazione del servizio, verifica dell'equilibrio economico-finanziario e aggiornamento delle tariffe.

DNF DIALOGO CON GLI STAKEHOLDERS

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane attua un dialogo continuo con i propri *stakeholders*, nella convinzione che la comprensione delle reciproche aspettative e la condivisione di obiettivi sia garanzia di una effettiva creazione di valore. La relazione con gli *stakeholders* supporta il Gruppo nel comprendere e rispondere ai bisogni in modo efficace, garantire trasparenza al proprio operato e migliorare la qualità del servizio offerto.

Di seguito si riporta la Mappa degli *stakeholders* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.



Il panel degli *stakeholders*

Il Gruppo è impegnato a garantire un dialogo strutturato e collaborativo con i propri *stakeholders* attraverso diversi canali; tra questi, il *Panel degli Stakeholders* costituisce un importante momento di confronto diretto tra l'Azienda e i suoi principali portatori di interessi, da cui nascono non solo idee, ma anche sinergie tese al miglioramento del profilo di sostenibilità di tutto il Gruppo.

A maggio 2018, si è tenuta la quinta edizione del *Panel degli Stakeholders* del Gruppo, evento che ogni anno FS (dal 2013) organizza con la consapevolezza che creare valore per gli *stakeholders* significa creare valore per il *business*. Obiettivo dell'incontro, promosso dal Comitato di Sostenibilità, è stato quello di promuovere un percorso, condiviso e collaborativo, per la definizione di obiettivi di lungo periodo 2030-2050. La discussione - affrontata in tavoli tecnici monotematici e multi-*stakeholders*, che ha visto coinvolti rappresentanti del Comitato di Sostenibilità e del *management* delle società operative, e circa 70 *stakeholders* - si è focalizzato su tre temi: sicurezza, energia ed emissioni, mobilità sostenibile. Anche sulla base degli *input* ricevuti durante le discussioni, il Comitato di Sostenibilità ha definito tre obiettivi di lungo periodo:

- **SICUREZZA:** *best in class* in Europa. *Vision*: zero eventi mortali riferiti a viaggiatori su mezzi del Gruppo FS (treno, autobus e altri sistemi di mobilità), a persone interferenti con l'ecosistema ferroviario, al personale del Gruppo FS e delle ditte appaltatrici, entro il 2050. Meno 50%, rispetto al 2015, degli incidenti mortali sulle strade di competenza Anas entro il 2030.
- **ENERGIA ED EMISSIONI:** *carbon neutral* entro il 2050;
- **MOBILITÀ SOSTENIBILE:** 5% di *modal shift* da auto privata a mobilità condivisa, pubblica e dolce al 2030 (15% al 2050), rispetto al 2015. Merci: 50% trasporto su gomma e 50% trasporto su treno al 2050 (tratte superiori a 300 km).

Tali obiettivi, approvati dal Consiglio di Amministrazione di FS Italiane il 28 maggio 2019, sono stati presentati in un evento pubblico, alla presenza del Ministro dei Trasporti e di altri importanti *stakeholders* del panorama trasportistico italiano, il 18 luglio a Roma, a dimostrazione dell'impegno del Gruppo FS per il raggiungimento di 6 *Sustainable Development Goals* dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.



In coerenza con il Piano Industriale 2019-2023 e le ambizioni del Gruppo, tale percorso proseguirà con l'identificazione di nuovi obiettivi di lungo periodo.

Prosegue, in parallelo, l'aggiornamento della pagina dedicata al dialogo con gli *stakeholders* del sito aziendale dove, dal 2013, viene pubblicato lo stato di avanzamento delle proposte raccolte durante le quattro edizioni di *Panel* degli *Stakeholders* di Gruppo. Il lavoro di queste edizioni ha portato a raccogliere un totale di 85 proposte.

DNF IMPEGNO PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Approccio, impegni e politiche

La volontà di trasformare il Gruppo in un'impresa di mobilità del futuro capace di operare nel rispetto dei principi della sostenibilità, è dimostrata anche dall'adesione al *network* del *UN Global Compact*.

Il Gruppo si assume, in maniera trasparente, responsabilità e impegni verso tutti gli *stakeholders* sia interni sia esterni anche attraverso il Codice Etico che stabilisce diritti e doveri a cui gli Organi sociali, il *management*, il personale dipendente, i collaboratori esterni, i *partner* commerciali, i fornitori e tutti coloro che hanno rapporti con il Gruppo devono attenersi.

Il Gruppo FS Italiane vuole contribuire concretamente al raggiungimento dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030; a oggi sono sei i goal su cui il Gruppo ha preso impegni in termini di obiettivi di lungo periodo²⁰.

Al fine di contribuire in maniera concreta a una traiettoria di sviluppo sostenibile nel lungo termine, il Gruppo si è dotato, oltre che degli Obiettivi 2030-2050²¹, della Politica di Sostenibilità.



Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età.



Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili.



Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per tutti.



Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo.



Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed e un'industrializzazione equa, responsabile e sostenibile.



Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze.

²⁰ Per approfondimenti si veda paragrafo "Il Panel degli Stakeholders".

²¹ Per approfondimenti si veda paragrafo "Il Panel degli Stakeholders".

Politica di Sostenibilità

In ottica di elevare la sostenibilità a elemento guida per la definizione delle scelte strategiche e operative e per assicurare una crescita sostenibile nel medio e lungo periodo, FS Italiane ha definito i principi che caratterizzano il suo operare all'interno del documento di "Politica di Sostenibilità". La politica, approvata il 16 aprile 2019 dal Consiglio di Amministrazione e ispirata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile e ai principi del UN *Global Compact*, si fonda su sette principi.



Creazione di valore condiviso

Conciliare gli obiettivi economici con quelli sociali e ambientali, generando valore per l'azienda, per gli stakeholders e per tutti i territori in cui opera.



Coinvolgimento di comunità di stakeholder

Attivare processi sistematici di stakeholder engagement.



Sicurezza per chi viaggia e per chi lavora

Assicurare un sempre più alto livello di salute e sicurezza e consolidare una cultura del risk management e della prevenzione.



Qualità dei servizi

Migliorare l'esperienza dei clienti, curando con attenzione tanto la qualità resa quanto quella percepita.



Valore dei dipendenti

Cotribuire attivamente alla cura e allo sviluppo delle persone, evitando qualsiasi forma di discriminazione.



Uso efficiente delle risorse e tutela dell'ambiente

Promuovere un uso efficiente delle risorse energetiche e favorire l'adozione di una logica LCA in tutti i processi.



Rispetto dei diritti umani

Tutelare i diritti umani nelle proprie attività, tra fornitori e business partner, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile.

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Il Gruppo Ferrovie dello Stato italiane è consapevole che il successo di un'organizzazione nel lungo periodo si fonda su una strategia che tiene in alta considerazione la tutela degli equilibri naturali.

Il trasporto su ferro è una delle modalità di spostamento più efficienti, meno inquinanti e col minore impatto sul territorio e rappresenta il nucleo del progetto di mobilità sostenibile, per persone e merci, fatto di mobilità collettiva, condivisa e dolce promosso dal Gruppo FS.

È tuttavia necessario puntare anche al continuo miglioramento delle prestazioni ambientali sia nell'attività di trasporto, sia nella progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture e degli immobili, grazie alla valutazione delle esternalità siano esse positive o negative.

Nell'ottica del miglioramento continuo, il Gruppo FS si è dotato di regole per favorire una gestione omogenea ed efficace delle tematiche ambientali. Le società del Gruppo sono tenute ad analizzare l'intera catena del valore lungo tutte le fasi del ciclo di vita, considerando gli aspetti ambientali su cui esercitano controllo e quelli su cui esercitano influenza.

Dato il considerevole e differenziato spettro delle attività svolte, il risultato del processo di monitoraggio degli aspetti energetici e ambientali più significativi tiene conto della suddivisione per settori che caratterizzano il *business* delle società: trasporto, infrastruttura, servizi immobiliari e altri servizi.

Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

Una delle principali voci degli impatti ambientali del Gruppo FS è rappresentata dalla componente energetica, sulla quale pesano in particolar modo le attività di trasporto. Negli ultimi anni alcune variazioni del perimetro di rendicontazione hanno portato a scostamenti anche significativi in termini di volumi e di qualità dei consumi come in particolare, nel 2018 rispetto agli anni precedenti, per l'ingresso di società come quelle del gruppo Anas e del servizio c2c in Inghilterra.

I volumi totali per il 2019, pari a 29.973 Tj²², appaiono in linea con l'anno precedente sia nell'ammontare complessivo sia nella quota sul totale della singola fonte. I consumi di energia elettrica rappresentano la parte maggioritaria dei consumi totali, circa il 70% del totale, dei quali oltre l'80% sono assorbiti dall'attività di trazione ferroviaria. La restante parte è quasi interamente assorbita dai consumi di gasolio (24,4% del totale).

Terajoule

	2019	2018	2017
Energia finale per fonte	* 29.973	* 30.165	* 27.055
Energia elettrica per trazione ferroviaria	57,6%	57,7%	62,9%
Energia elettrica per altri usi	13,1%	12,6%	8,7%
Gasolio	24,4%	24,1%	22,0%
Gas naturale	4,7%	5,4%	6,2%
Altro*	0,2%	0,2%	0,2%
Totale			

(*) Calore, olio combustibile, benzina e GPL

²² Il terajoule (TJ) è equivalente a 1000 gigajoule (1012 J), il joule è l'unità di misura del Sistema internazionale (SI) dell'energia, del lavoro e del calore.

Andando a considerare le singole fonti e la loro ripartizione tra i settori in cui sono suddivise le società del Gruppo FS, è possibile evidenziare che il volume di consumi di energia elettrica ammonta a quasi 5,9 TWh. Tale valore non differisce in maniera significativa da quello dello scorso anno, così come la distribuzione all'interno dei settori di attività, che vede il trasporto assorbire circa i tre quarti del totale, e il restante assorbito dalle società che si occupano di infrastruttura, lasciando solo una parte residuale dei consumi agli altri settori di attività.

	Gwh		
	2019	2018	2017
Totale consumo energia elettrica	5.884	5.894	5.386
Trasporto	76,0%	76,5%	81,8%
Infrastruttura	23,8%	23,3%	18,0%
Servizi immobiliari	0,1%	0,1%	0,1%
Altri servizi	0,1%	0,1%	0,1%

Il gasolio rappresenta un'altra componente energetica rilevante e i suoi consumi arrivano a 204,4 mln di litri. Benché il trasporto ferroviario alimentato a gasolio rappresenti solo una parte residuale dell'attività ferroviaria, svolta per una larga maggioranza su rete elettrificata, il suo consumo per questa attività, insieme all'attività di trasporto su gomma, portano le società di trasporto a incidere per l'82,3% del gasolio totale consumato dal Gruppo. Le società del settore infrastrutture, che pesano per il 17,6% del totale, hanno visto aumentare i loro consumi relativi.

	milioni di litri		
	2019	2018	2017
Totale consumo gasolio	204,4	202,1	166,1
Trasporto	82,3%	85,4%	83,6%
Infrastruttura	17,6%	14,5%	16,2%
Servizi immobiliari	0,0%	0,0%	0,0%
Altri servizi	0,1%	0,1%	0,1%

Come visto in precedenza, il consumo di gas naturale rappresenta meno del 5% dei consumi energetici totali del Gruppo FS. Tra il 2018 e il 2019 vi è stata una sensibile flessione di tale combustibile, il 13% in meno per un totale di 41,4 milioni di smc²³, dovuto a scelte fatte dalle società attive nel trasporto le quali hanno operato razionalizzazione ed efficientamento degli impianti di riscaldamento e, in particolare per quelle su gomma, hanno attuato un rinnovo della flotta che ha coinvolto mezzi a metano.

²³ L'Smc è l'unità di misura del Gas e rappresenta il suo volume.

milioni smc

	2019	2018	2017
Totale consumo gas naturale	41,4	47,7	48,6
Trasporto	63,4%	67,5%	68,1%
Infrastruttura	35,0%	31,0%	30,5%
Servizi immobiliari	0,8%	0,6%	0,6%
Altri servizi	0,8%	0,8%	0,8%

Il consumo energetico si riflette sulle emissioni di gas a effetto serra. Nell'ultimo anno l'ammontare di tali gas si è attestato intorno alle 2,54 milioni di tonnellate per le quali le società di trasporto, nel loro complesso, sono responsabili di oltre il 75% dei volumi del Gruppo. Le restanti emissioni di anidride carbonica sono imputabili per la maggior parte alle attività delle officine, stazioni, uffici e altri siti operativi relativi alle società che si occupano delle infrastrutture. Anche per questo valore non si apprezzano sensibili variazioni all'interno dei singoli settori.

milioni di tonnellate di CO₂ (location based*)

	2019	2018	2017
Emissioni di CO₂	2,56	2,60	2,39
Trasporto	77,7%	78,7%	82,2%
Infrastruttura	22,1%	21,1%	17,6%
Servizi immobiliari	0,1%	0,1%	0,1%
Altri servizi	0,1%	0,1%	0,1%
Totale			

*In riferimento al CHG Protocol

Gestione dei rifiuti

La transizione verso un'economia circolare rappresenta una priorità del Gruppo FS Italiane, come dimostrato dall'implementazione di modelli di gestione orientati alla prevenzione, al riuso e al riciclo dei rifiuti²⁴ derivanti dalle attività industriali e dalla ricerca di soluzioni finalizzate al miglioramento dei sistemi di raccolta nei servizi rivolti ai viaggiatori. I rifiuti derivanti dalle attività poste in essere dalle società che operano nei settori dell'Infrastruttura e del Trasporto rappresentano oltre il 99% del totale dei rifiuti prodotti dal Gruppo. Le attività di demolizione dei carri ferroviari e

²⁴ I rifiuti sono classificati secondo l'origine in rifiuti speciali e assimilabili agli urbani. I rifiuti speciali sono i rifiuti derivanti da attività produttive di industrie e aziende che, in considerazione della concentrazione di sostanze inquinanti contenute al loro interno, si classificano in pericolosi o non pericolosi. I rifiuti assimilabili agli urbani sono rifiuti speciali che presentano caratteristiche e composizione merceologica tali da consentire il recupero o lo smaltimento in impianti originariamente progettati per il trattamento di rifiuti urbani ovvero rifiuti domestici derivanti da luoghi adibiti ad abitazioni civili e gestiti dalla Pubblica Amministrazione.

L'incremento delle attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria hanno determinato la crescita della produzione di rifiuti registrata nel 2019, pari a circa il 17% rispetto al 2018; la percentuale di rifiuti speciali inviati a recupero - principalmente ferro, acciaio, cemento e traverse in legno - si conferma invece oltre il 95%.

migliaia di tonnellate

	2019	2018	2017
Totale rifiuti prodotti*	391	334	296
Trasporto	28,8%	30,0%	23,0%
Infrastruttura	71,0%	69,8%	70,5%
Servizi immobiliari	0,1%	0,1%	6,3%
Altri servizi	0,1%	0,1%	0,1%

*Inclusi i rifiuti assimilabili agli urbani prodotti negli spazi aperti al pubblico delle stazioni.

Gestione delle risorse idriche

Nonostante la tipologia dei *business* caratteristici del Gruppo FS Italiane comporti limitati consumi idrici - prevalentemente per uso civile (oltre l'85% dei consumi è a servizio degli uffici, dei bagni, delle docce delle officine e delle fontanelle presenti in stazione) e in minor parte per fini industriali (lavaggi di treni e bus) - l'uso efficiente delle risorse idriche, il trattamento dei reflui²⁵, la tutela della qualità dell'acqua, i controlli e i monitoraggi sulla rete sono attività svolte con grande attenzione dalle società del Gruppo.

Frequenti sono le campagne organizzate dalle società del Gruppo per sensibilizzare i viaggiatori a un uso responsabile della risorsa e, in merito agli utilizzi industriali, gli sforzi sono rivolti principalmente alla riduzione dei consumi per garantire efficace raccolta e trattamento dei relativi reflui. I dati 2019 registrano un *trend* costante, confermando la necessità di proseguire con le attività di razionalizzazione delle utenze idriche e di riduzione degli sprechi.

milioni di metri cubi

	2019	2018	2017
Totale acqua prelevata	20	20	23
Trasporto	18,9%	21,8%	16,9%
Infrastruttura	80,4%	77,4%	73,2%
Servizi immobiliari	0,5%	0,5%	9,8%
Altri servizi	0,2%	0,2%	0,1%

²⁵ L'acqua prelevata per uso industriale segue un processo di trattamento dei reflui differente rispetto al trattamento dei reflui dell'acqua per uso civile, in considerazione delle specifiche caratteristiche dei carichi inquinanti.

ESPERIENZA DEL VIAGGIO

Il Gruppo ha l'obiettivo di offrire servizi di qualità ai passeggeri e ai clienti industriali per rispondere alle loro esigenze e alle loro aspettative, all'insegna della sicurezza e del rispetto dell'ambiente.

Il Gruppo ha da tempo implementato un processo per il monitoraggio della *customer care*, in funzione dei parametri dichiarati nelle "carte dei servizi", e della *customer satisfaction* attraverso indagini volte ad analizzare le aspettative e il grado di soddisfazione di passeggeri e clienti.



Infrastruttura

Il settore infrastruttura comprende:

- rete ferroviaria / stazioni
- rete stradale e autostradale

Per quanto riguarda la rete ferroviaria e le stazioni, il Gruppo monitora gli obiettivi dichiarati nella carta dei servizi (previsti dalla normativa di riferimento per i servizi pubblici del settore trasporti - Dir. P.C.M. 27 gennaio 1994 e D.P.C.M. 30 dicembre 1998). In particolare, nel 2019 tutti gli obiettivi sono stati raggiunti, sia quelli riferiti alla qualità percepita, rilevati tramite indagini di *customer satisfaction*, sia quelli riferiti alla qualità offerta, verificati tramite monitoraggio interno e di Terzi.




RETE FERROVIARIA/STAZIONI		
Indicatore	Obiettivo 2019	Consuntivo 2019
 Attenzione all'ambiente	Elaborazione di 50 progetti per l'uso efficiente della risorsa idrica	
 Sicurezza in stazione	Numero di furti in stazione inferiore alla media del triennio di riferimento (*)	
 Accessibilità delle stazioni	Realizzazione di almeno 80 interventi di miglioramento dell'accessibilità	

(*) Sono esclusi furti avvenuti nell'ambito degli esercizi commerciali. Il triennio di riferimento è 2008-2010, assunto come periodo di consolidamento degli effetti prodotti dalla Convenzione attiva del 2007 tra Capogruppo FS Italiane e il Ministero dell'Interno per lo sviluppo di azioni congiunte mirate alla sicurezza dei clienti e degli asset del Gruppo.

Legenda:  obiettivo raggiunto



In merito agli obiettivi di qualità percepita, collegati alla percentuale di viaggiatori soddisfatti (che hanno espresso un voto tra 6 e 9) per i servizi offerti nelle stazioni, i risultati di *customer satisfaction* hanno evidenziato per la quasi totalità dei macro-fattori a livello intera rete, un sostanziale allineamento con i valori del 2018, che si mantengono tutti sopra la soglia del 90%.

RETE FERROVIARIA/STAZIONI				
Indicatore	Consuntivo 2019	Consuntivo 2018	Var. punti percentuali (p.p)	
 Qualità <i>(Qualità delle stazioni nel complesso)</i>	97,1%	96,6%	0,5	
 Informazioni in stazione <i>(Percezione dell'informazione in condizioni di criticità nella circolazione)</i>	94,8%	94,0%	0,8	
 Assistenza <i>(Livello di soddisfazione per il servizio di assistenza erogato nel circuito Sale Blu)</i>	99,9%	99,5%	0,4	

Per quanto riguarda la rete stradale e autostradale il Gruppo monitora gli obiettivi dichiarati nella carta dei servizi:

STRADE E AUTOSTRADE			
Indicatore	Obiettivo 2019	Consuntivo 2019	
 Regolarità del servizio <i>(Tempo di chiusura della strada per nevicate non eccezionali e/o non dovuta a chiusura della strada per nevicate eccezionali e/o non dovuta a chiusura programma sulle tratte campione individuate)</i>	Standard di riferimento < 12h		
 Produzione di energia da fonti rinnovabili <i>(Fotovoltaico)</i>	Standard di riferimento >750 Gigajoule		

Legenda:  obiettivo raggiunto /  obiettivo parzialmente raggiunto

Nel corso dell'anno viene effettuata anche un'analisi di *customer satisfaction* per conoscere l'opinione e il grado di soddisfazione dei clienti che si sono rivolti agli uffici relazioni con il pubblico, sia a livello centrale che periferico. L'indagine ha rilevato nel 2019 un livello di soddisfazione pari a 7,8 su 10 (nel 2018 l'indice è stato di 7,4 su 10).

Trasporto passeggeri su ferro




Il trasporto passeggeri su ferro si divide in due principali segmenti:

- media e lunga percorrenza
- regionale

Italia

Per quanto riguarda il fattore puntualità, tutte le tipologie di servizi hanno fatto registrare un sensibile miglioramento della performance.

Nel segmento media e lunga percorrenza, invece, si registra un leggero calo nella performance di puntualità dei treni.

Puntualità in Italia ****		2019	2018	Var. punti percentuali (p.p)
	Servizi a mercato (Freccie)*	78,5%	69,7%	8.8
	Servizio universale (IC Giorno e IC Notte)**	81,5%	76,7%	4.8
	Servizio regionale***	91,0%	89,2%	1.8

(*)% di treni in arrivo entro 10' dall'orario




(**)% di treni in arrivo entro 15' dall'orario

(***) % di treni in arrivo entro 5' dall'orario

(****) Sono considerati arrivati in ritardo tutti i treni giunti a destinazione oltre la soglia indicata (nessuna esclusione)

La qualità percepita viene rilevata attraverso indagini periodiche con passeggeri di età superiore a 14 anni con riferimento alla loro esperienza di viaggio sui treni gestiti dal Gruppo (media-lunga percorrenza e corto raggio-locale/regionale). La rilevazione avviene attraverso interviste *face to face* e interviste telefoniche.

Il segmento media e lunga percorrenza ha fatto registrare nel 2019 una complessiva stabilità della soddisfazione dei passeggeri. La soddisfazione complessiva inerente il "viaggio nel complesso" è sostanzialmente invariata rispetto allo scorso anno, con il 93,0% di passeggeri soddisfatti nel 2019 rispetto al 92,5% del 2018. Più in particolare, si rileva anche una sostanziale stabilità riguardo il "comfort a bordo" (+0,2 p.p. rispetto al 2018) e la "pulizia" (+0,3 p.p.).




MEDIA-LUNGA PERCORRENZA*			
Indicatore	2019	2018	Var. punti percentuali (p.p)
 Viaggio nel complesso	93,0%	92,5%	0.5
 Pulizia	90,8%	90,5%	0.3
 Comfort	93,4%	93,2%	0.2

*Include i servizi a mercato e il servizio universale

Nel 2019 i risultati del segmento trasporto regionale hanno fatto registrare un aumento della soddisfazione dei passeggeri con riferimento a tutti i principali aspetti del viaggio.

La soddisfazione relativa al "viaggio nel complesso" registra un risultato pari all'86,5%, con un incremento di 2 punti percentuali rispetto all'anno 2018.

Analizzando i singoli aspetti si registra un miglioramento di tutti i fattori rispetto alla precedente annualità, in particolare la soddisfazione riguardo la "pulizia" aumenta di 2,3 p.p. rispetto allo scorso anno e il "comfort" di 1,2 p.p.



REGIONALE			
Indicatore	2019	2018	Var. punti percentuali (p.p)
 Viaggio nel complesso	86,5%	84,5%	2,0
 Pulizia	75,8%	73,5%	2.3
 Comfort	86,4%	85,2%	1.2

Al fine di rafforzare l'attenzione del Gruppo ai bisogni dei viaggiatori, specie dei pendolari, nel corso del 2019 sono entrati in circolazione in Emilia Romagna i primi treni *Rock* e *Pop* (nuova generazione dei treni regionali) che al miglioramento del *comfort*, dell'affidabilità (telediagnostica di serie) e degli *standard* di *security*, uniscono una maggiore attenzione all'ambiente, con una riduzione del 30% dei consumi energetici rispetto ai treni della precedente generazione e una riciclabilità fino al 96%. Complessivamente saranno oltre 600 i nuovi treni regionali, per un investimento totale pari a circa 6 miliardi di euro, che entro 5 anni consentiranno il rinnovo di circa l'80% della flotta nazionale per il trasporto regionale.

UK

Trenitalia c2c, società che offre il servizio di trasporto passeggeri tra Londra e l'Essex, è risultata essere la più puntuale impresa ferroviaria del Regno Unito, con l'83,5% di treni arrivati a destinazione entro un minuto dall'orario stabilito. La percentuale di treni in orario cresce se si considerano i treni arrivati a destinazione entro 5 minuti (si registra una leggera flessione rispetto al 2018).

La soddisfazione dei passeggeri viene misurata attraverso una *survey* (su base semestrale) "National Rail Passenger Survey" condotta da un soggetto terzo (*Rail Industry appeals body Transport Focus*) per tutte le società di trasporto passeggeri su ferro. I risultati ottenuti nel 2019 sono sostanzialmente in linea con quelli della precedente annualità.

UK			
Indicatore	2019	2018	Var. punti percentuali (p.p)
 Puntualità (entro 5 minuti) (*)	94,6%	95,3%	-0.7
 Viaggio nel complesso	86,0%	86,0%	-





(*) Fonte statistiche di ORR (Office of Railand Road)

Nel 2019, inoltre, Trenitalia c2c si è aggiudicata il premio *Golden Whistle* nel corso della cerimonia organizzata dalla rivista *Modern Railways* per la migliore *performance* nella Regione di Londra.



Grecia

TrainOSE monitora trimestralmente la soddisfazione dei passeggeri (es. attraverso survey e tecnica del *mystery client*). L'analisi viene svolta da un soggetto terzo. Tutti i parametri hanno fatto registrare un miglioramento rispetto al 2018. In particolare:

GRECIA			
Indicatore	2019	2018	Var. punti percentuali (p.p)
 Puntualità (% di corse in orario a destinazione)	83,6%	n.d (*)	-
 Puntualità (% di passeggeri soddisfatti)	66,4%	52,6%	13.8
 Soddisfazione del viaggio (nel complesso)	67,5%	63,3%	4.2
 Pulizia a bordo treno	58,7%	47,1%	11.6

(*) Il dato comparativo non è disponibile a causa di un cambiamento nella metodologia di calcolo

Germania

Il gruppo Netinera, per il monitoraggio della puntualità e della soddisfazione dei passeggeri, utilizza una metodologia definita dall'Autorità per i Trasporti Pubblici su base regionale e in funzione della tipologia di servizio offerto. Per tale motivo, al momento, non sono disponibili indicatori di sintesi a livello di gruppo o di società.

Part of





TRENITALIA UK

A COMPANY OF THE FS GROUP

Trasporto passeggeri su gomma

Italia




In Italia, il dato sulla puntualità (rapporto tra ritardi registrati e corse effettuate) risulta essere migliorato rispetto allo scorso anno sia sui servizi urbani che extraurbani (il dato è calcolato come il rapporto tra ritardi registrati e corse monitorate, ponderato sulle corse effettuate nell'anno).

TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA			
Indicatore	2019	2018	Var. punti percentuali (p.p)
 Puntualità (urbano) (% di corse in orario entro 5 minuti)	90,3%	86,4%	3.9
 Puntualità (extraurbano) (% di corse in orario entro 5 minuti)	88,3%	87,5%	0.8




La qualità percepita viene monitorata attraverso indagini periodiche. Le rilevazioni sono effettuate sia su abbonati, con un focus effettuato attraverso interviste CATI, sia sulla totalità dei passeggeri, attraverso interviste "face to face" e con questionari in auto-compilazione durante la fruizione del servizio. Nel corso delle analisi sono stati considerati "soddisfatti" i passeggeri che hanno espresso un giudizio pari o superiore a 6, su una scala da 1 a 10. I dati di soddisfazione pubblicati sono un'aggregazione dei risultati delle ricerche telefoniche e delle indagini sul campo.



Per quanto riguarda il servizio urbano i risultati registrati mostrano, nel complesso, un generale aumento della soddisfazione dei passeggeri.

TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA URBANO			
Indicatore	2019	2018	Var. punti percentuali (p.p)
 Giudizio complessivo	87,9%	86,3%	1.6
 Pulizia	78,5%	75,8%	2.7
 Comfort	77,3%	74,5%	2.8

Il servizio extraurbano registra una lieve flessione del grado di soddisfazione complessivo dei passeggeri, mentre gli altri parametri restano sostanzialmente invariati.

TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA EXTRAURBANO			
Indicatore	2019	2018	Var. punti percentuali (p.p)
 Giudizio complessivo	83,9%	84,9%	-1
 Pulizia	69,9%	69,4%	0.5
 Comfort	76,6%	76,3%	0.3

Merci

Nel corso del 2019 le società del Polo Mercitalia hanno svolto un'indagine di *Customer Satisfaction* sui principali clienti. La centralità del cliente è dimostrata attraverso:

- la fornitura di servizi *tailor made*;
- la flessibilità nella realizzazione di soluzioni di trasporto più efficienti e competitive, in linea con le sue aspettative;
- la creazione di relazioni di valore impresa-cliente al fine di garantire offerte adeguate, tempestive e personalizzate;
- l'innovazione e lo sviluppo di *driver* strategici unitamente al rinnovamento dei mezzi e delle infrastrutture di cui il Polo Mercitalia dispone.

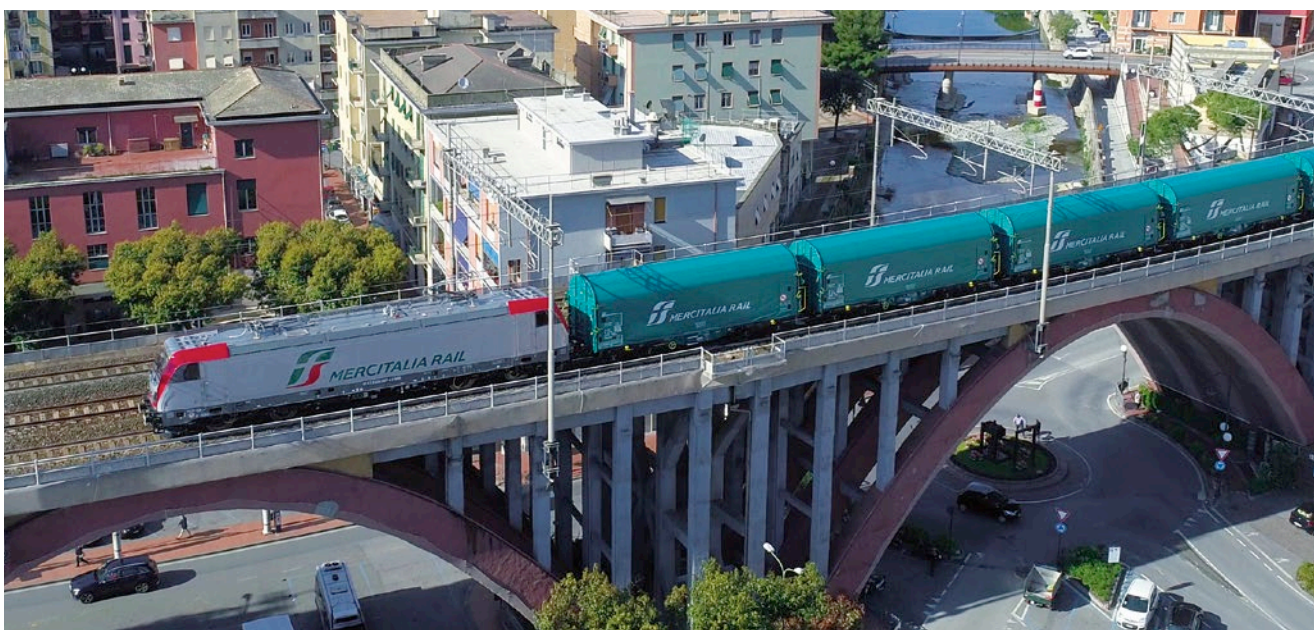
In particolare, le indagini di *customer satisfaction* hanno evidenziato come aspetti meglio percepiti quelli relativi all'assistenza al cliente da parte del personale (attenzione degli uffici vendita, assistenza commerciale e amministrativa e competenza del personale) e la sicurezza. Gli aspetti che invece sono risultati essere meno soddisfacenti riguardano la gestione del disservizio e il servizio di *Tracking & Tracing* dei trasporti.

Il giudizio complessivo assegnato dai clienti al servizio offerto da Mercitalia Rail²⁶ è risultato pari a 7,2 (su una scala da 1 a 10), in crescita di circa il 22% rispetto al 2018. La "sicurezza del servizio" ha fatto registrare un punteggio medio pari a 7,7 e l'"assistenza amministrativa" ai clienti un punteggio pari a 7,1 (entrambi in crescita rispetto al 2018). La gestione del disservizio continua a essere il punto debole su cui lavorare maggiormente, seppure in netto miglioramento rispetto allo scorso anno (5,7 contro il 4,5).

Anche la BU "Trasporto e Logistica Multimodale"²⁷ ha effettuato la propria indagine sul livello di soddisfazione del servizio offerto ai propri clienti. In particolare, il campione considerato nell'indagine è rappresentato dai più significativi clienti della grande distribuzione che hanno utilizzato i servizi nel corso dell'anno.

Gli aspetti meglio percepiti dai clienti sono relativi all'"assistenza al cliente" da parte del personale che ha realizzato un punteggio pari a 8,4 mentre è risultato da migliorare, il servizio di "*Tracking & Tracing*" dei trasporti che ha fatto registrare un punteggio pari a 6.

L'attenzione al cliente e alla qualità del servizio offerto è confermata dal mantenimento della certificazione qualità ai sensi del nuovo *standard* UNI EN ISO 9001:2015.



²⁶ Società del Polo Mercitalia che movimentata il maggior volume di merci.

²⁷ La BU assicura lo sviluppo e il presidio del *business* della filiera del trasporto e della logistica dei trasporti relativi al settore del *consumer goods, retail, beverage*, attraverso la gestione di un *network* logistico integrato.

CATENA DI FORNITURA SOSTENIBILE

L'attività negoziale delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si ispira ai principi dettati dal trattato UE a tutela della concorrenza ed è disciplinata dal "Regolamento per le Attività Negoziali delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane"²⁸.

I nostri rapporti con i fornitori (inclusi collaboratori esterni, consulenti, intermediari, subappaltatori, subfornitori e più in generale tutti i soggetti coinvolti nella *supply chain*) e *business partner* sono orientati al rispetto dei principi di onestà, integrità, imparzialità nonché ai valori della sostenibilità.

Così come richiamato all'interno del Codice Etico, improntiamo le nostre azioni e i nostri comportamenti alla massima correttezza, operando solo con persone e imprese affidabili, onorabili e in possesso di una buona reputazione.

Nel 2019 le società del Gruppo hanno gestito acquisti core per circa 5 miliardi di euro, di cui oltre l'85% attribuibile a fornitori diretti²⁹ con sede legale in Italia che generano, direttamente e indirettamente, reddito e opportunità di lavoro sul territorio. RFI SpA, Anas SpA e Trenitalia SpA hanno gestito circa il 75% degli acquisti³⁰ core del Gruppo che risultano così suddivisi:

valori in miliardi di euro

	2019	2018	2017
Totale acquisti core	5	5	3
Beni e servizi	58%	52%	71%
Lavori	42%	48%	29%

Oltre 600 milioni di euro sono gli importi relativi alle gare gestite da Ferservizi SpA nel 2019 per gli acquisti *no core*, cioè non strettamente legati al *core business* delle società del Gruppo.

La gestione sostenibile della *supply chain* del Gruppo parte dall'inserimento, tra le clausole *standard* inserite nei contratti, di regole (relative a previdenza sociale, Codice Etico, Salute e Sicurezza sul Lavoro, Ambiente, ecc.) e prosegue, anche nell'ambito dei Sistemi di Gestione implementati dalle società del Gruppo, attraverso un percorso volto al miglioramento delle *performance* ambientali e sociali dei propri fornitori.

Tale percorso è proseguito nel corso del 2019 attraverso:

- lo sviluppo del progetto "*Sustainable Procurement*" finalizzato alla definizione di *standard* di Gruppo in tema di approvvigionamenti sostenibili;
- l'aggiornamento del questionario di auto-valutazione degli impatti ambientali e sociali della catena di fornitura, composto da oltre 70 domande suddivise in 6 sezioni (informazioni generali, diritti umani, ambiente, società, salute e sicurezza sul lavoro e miglioramento continuo), somministrato tramite una *survey online* a oltre 100 fornitori strategici³¹ delle principali società.

Nell'ambito di *Railsponsible*, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario con l'obiettivo di promuovere acquisti sostenibili, sono stati definiti *target* e KPIs per lo sviluppo di azioni su 3 ambiti rilevanti:

- cambiamento climatico;
- acquisti sostenibili;
- responsabilità sociale.

²⁸ Consultabile online sui portali d'acquisto delle società del Gruppo.

²⁹ Società esterne al Gruppo con le quali le società del Gruppo hanno rapporti diretti.

³⁰ Il valore si riferisce alle fatture emesse nell'anno di rendicontazione e relative agli acquisti di beni, servizi e lavori.

³¹ I fornitori strategici sono stati individuati utilizzando come criterio il peso percentuale rispetto al fatturato di acquisto totale del 2019.

Infine, sulla base dell'esperienza maturata da RFI SpA che, a partire dal 2017, ha introdotto nelle gare un criterio premiale relativo al profilo di sostenibilità del fornitore, utilizzando la piattaforma di monitoraggio sviluppata da EcoVadis, il Gruppo ha formalizzato a livello organizzativo le responsabilità relative al *Supply Chain Sustainable Management* con l'obiettivo di migliorare le *performance* della catena di fornitura, riducendone al contempo i rischi ambientali e sociali, attraverso i tre step di seguito rappresentati:

1. *Assessment*: introduzione, nella gara da aggiudicare sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, di una valutazione sul profilo di sostenibilità del fornitore che contribuisca all'attribuzione di un punteggio premiale;
2. *Monitoraggio*: monitoraggio delle *performance* di sostenibilità dei fornitori attraverso la raccolta e l'analisi delle informazioni relative ai loro impatti ambientali, sociali ed economici;
3. *Verifica*: effettuazione di attività di verifica sui fornitori.



CAPITALE UMANO

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 82.944 unità al 31 dicembre 2018 alle 83.764 unità al 31 dicembre 2019, con incremento netto pari a 820 unità (consistenze medie +1.214 unità), di cui 517 da acquisizioni societarie. Si precisa che le informazioni di dettaglio nel seguito riportate rispondono anche a quanto richiesto dal dettato normativo contenuto nel D.Lgs. n. 254 del 30 dicembre 2016 all'art. 3, comma 2, lettere d) ed e).

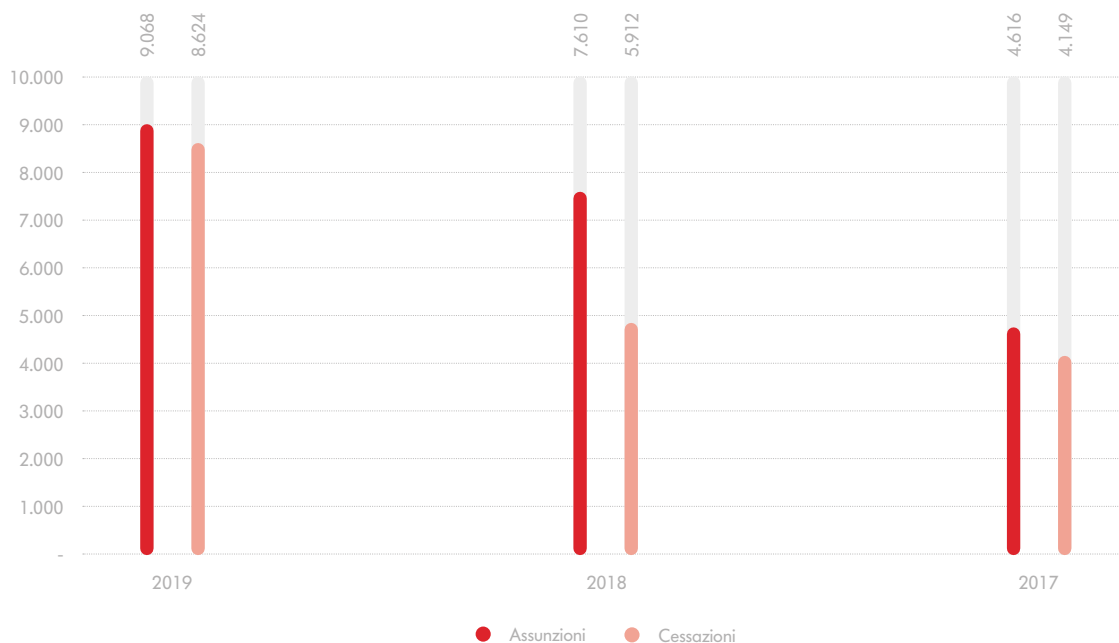
unità

Consistenza del personale Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	2019	2018
Dirigenti	999	972
Uomini	801	796
Donne	198	176
Quadri	12.298	12.901
Uomini	9.853	10.427
Donne	2.445	2.474
Impiegati	40.299	39.688
Uomini	30.450	30.691
Donne	9.849	8.997
Operai	30.168	29.383
Uomini	28.005	27.283
Donne	2.163	2.100
Consistenza totale al 31 dicembre	83.764	82.944
di cui totale uomini	69.109	69.197
di cui totale donne	14.655	13.747
Incidenza % uomini	82,5%	83,4%
Incidenza % donne	17,5%	16,6%
Consistenza media annua	83.181	81.662
DIPENDENTI AL 31.12.2018		82.944
Entrate (*) (**)		9.585
Uscite (*) (**)		8.765
DIPENDENTI AL 31.12.2019(*)		83.764
CONSISTENZA MEDIA 2018		81.662
CONSISTENZA MEDIA 2019(*)		83.181

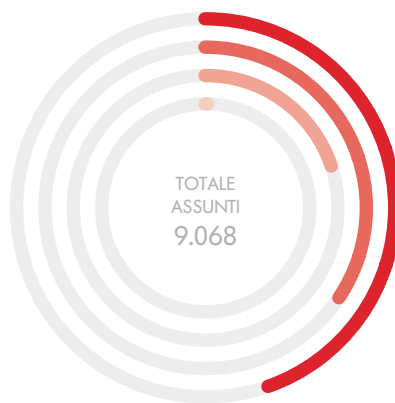
(*) n. 517 ingressi scaturiscono da acquisizioni societarie; n. 141 uscite scaturiscono da cessioni societarie

(**) le entrate e le uscite includono quelle realizzate con contratti a tempo determinato del settore delle navi traghetto

TREND ASSUNZIONI E CESSAZIONI

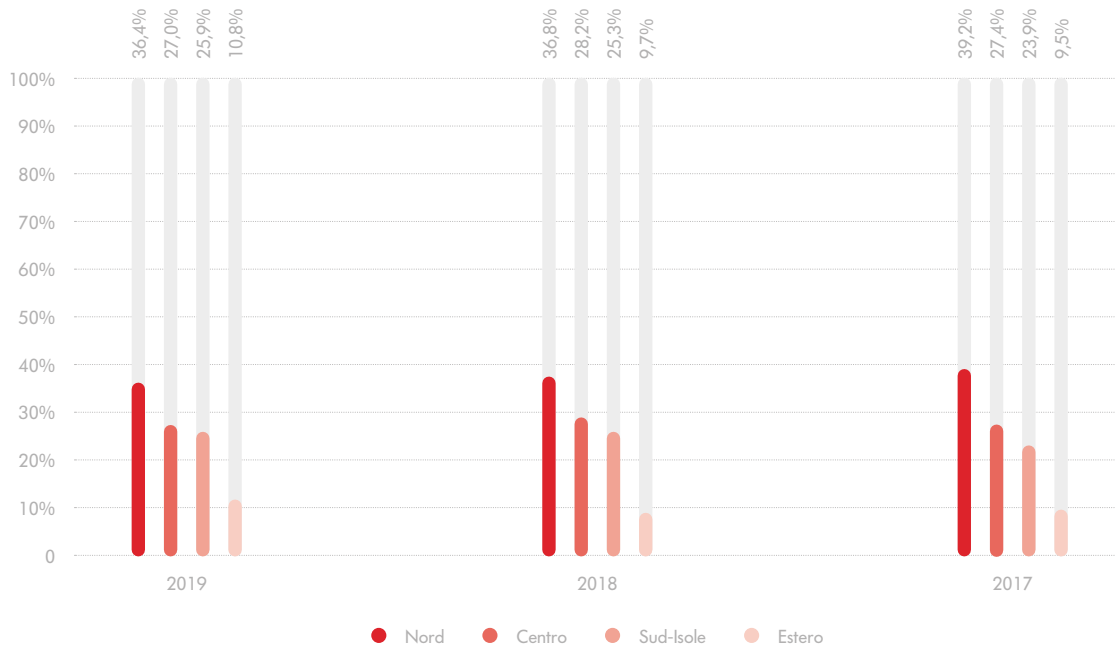


ASSUNZIONI PER FORMA CONTRATTUALE



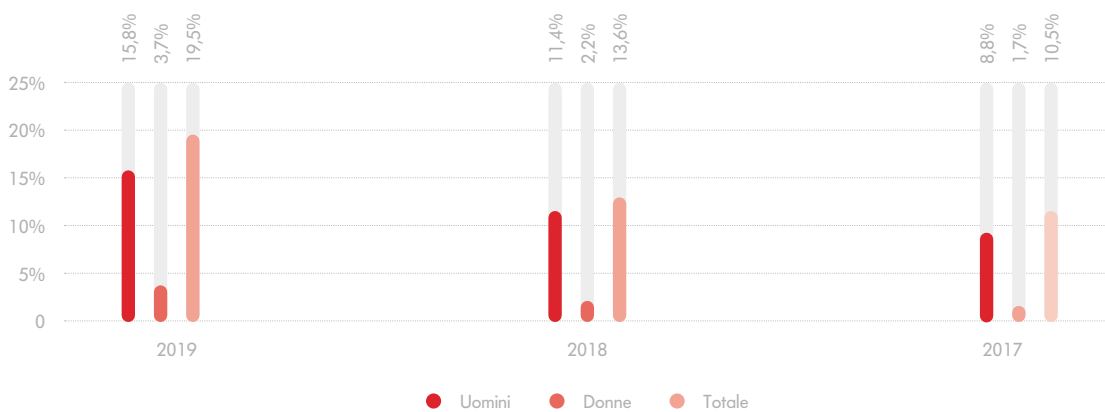
- 44,5% Apprendistato professionale
- 34,3% Tempo indeterminato
- 20,7% Tempo determinato
- 0,5% Altri contratti

DISTRIBUZIONE DEL PERSONALE PER AREA GEOGRAFICA



Di seguito si riportano alcuni grafici relativi a informazioni di dettaglio sulle consistenze nel periodo di riferimento³².

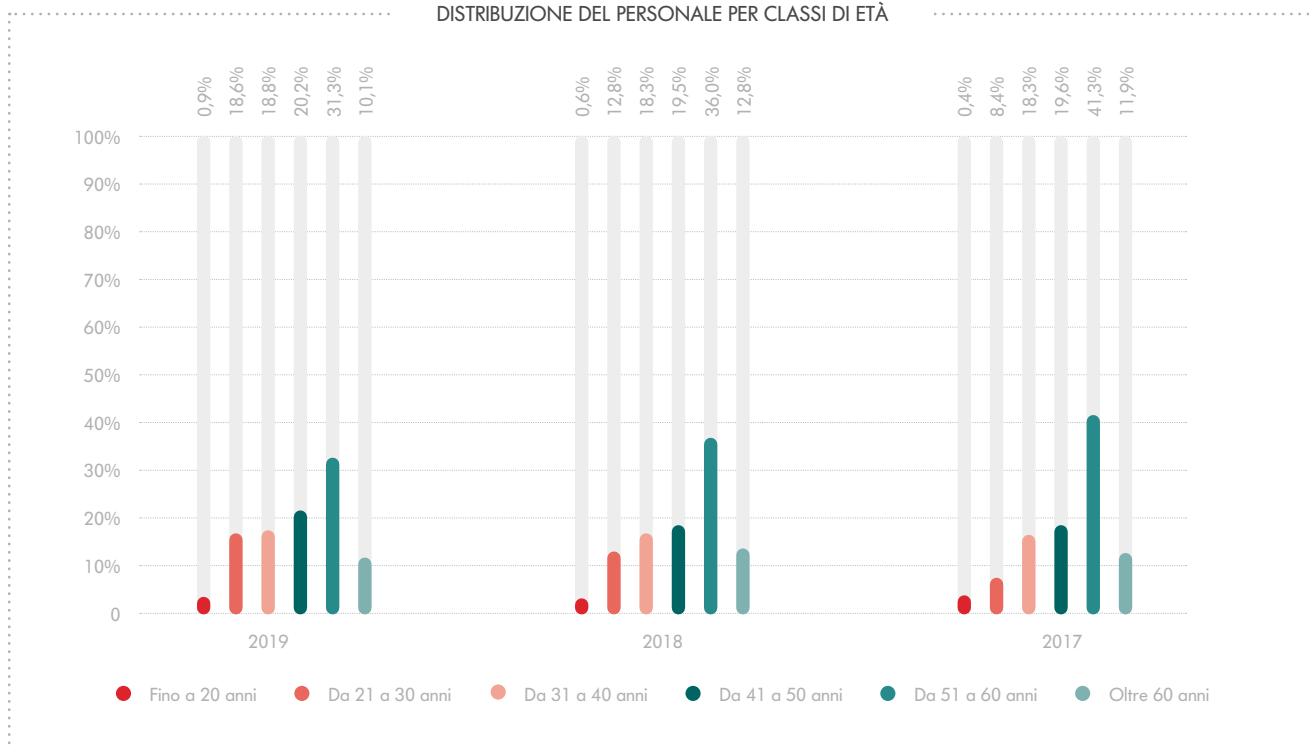
TURNOVER PER GENERE



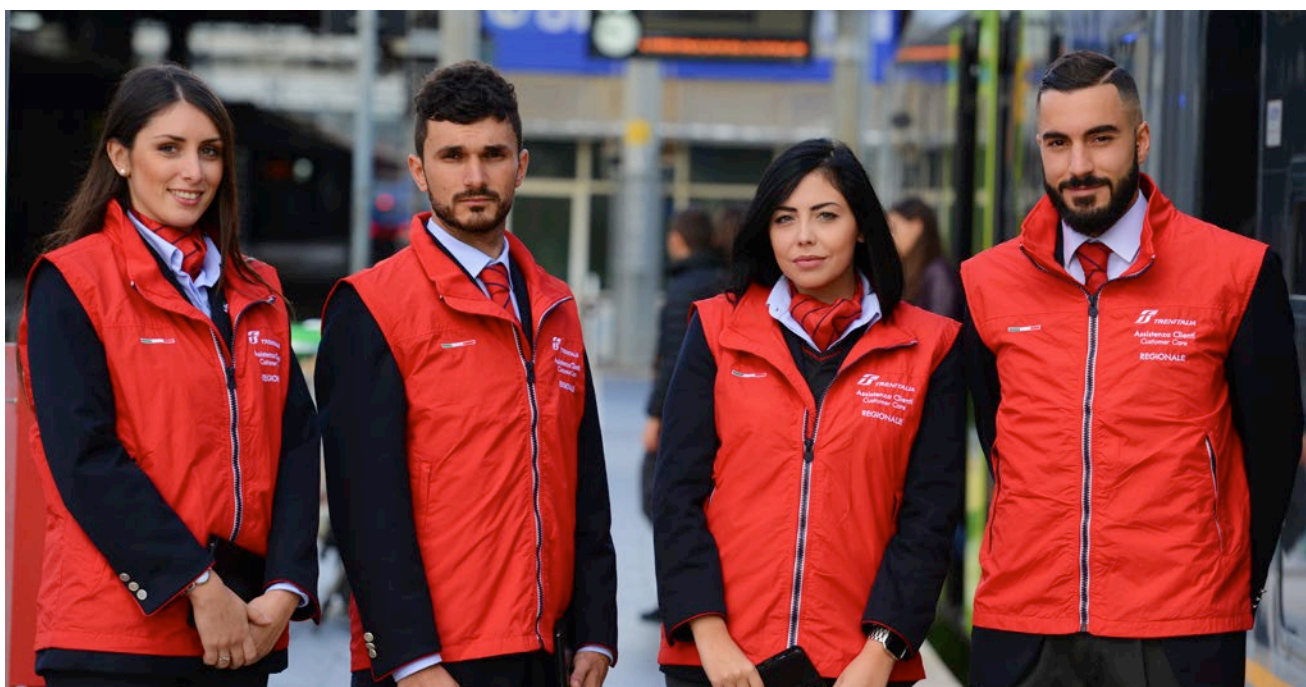
Il tasso di *turnover* si attesta al 19,5% rispetto al 13,6% dell'anno precedente. L'incremento è determinato dal maggior numero di entrate e uscite realizzate nel corso del 2019.

³² Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS Holding, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, Mercitalia Intermodal SpA, Busitalia Veneto SpA, Busitalia Rail Service Srl, Busitalia Campania SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Grandi Stazioni Immobiliare SpA, Terminali Italia Srl, Italcertifer SpA, Nugo SpA, FSTechnology SpA, Cremonesi Workshop Srl.

DISTRIBUZIONE DEL PERSONALE PER CLASSI DI ETÀ



Considerando anche i contratti di apprendistato, la forma contrattuale più diffusa risulta essere quella a tempo indeterminato, applicata al 94,8% del personale in forza al Gruppo FS Italiane. L'1,2% dei contratti a tempo indeterminato sono *part-time*. Come negli anni precedenti, il 100% dei dipendenti è coperto da accordi collettivi; il CCNL applicato alla maggior parte del personale non dirigente del Gruppo è quello della Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie, integrato con il Contratto Aziendale di Gruppo del 16 dicembre 2016.



Le relazioni industriali la normativa del lavoro e il welfare

Nel 2019 è proseguita da parte delle strutture preposte di Capogruppo l'attività volta a fornire indicazioni operative e pareri sull'applicazione del CCNL della Mobilità/Area Contrattuale delle Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale del Gruppo FS Italiane del 16 dicembre 2016 e sull'evoluzione della legislazione in materia di diritto del lavoro. È stato inoltre assicurato il supporto alle strutture aziendali di gestione del personale anche nella redazione di documenti inerenti la gestione del rapporto di lavoro (ad esempio: "Linee guida e procedura per la gestione dello *Smart Working*", adeguamento delle indicazioni gestionali e relativa modulistica per la fruizione di specifici istituti legali e contrattuali), recependo le modifiche normative intervenute nel periodo di riferimento. Parimenti, si è collaborato all'elaborazione di Disposizioni di Gruppo che hanno riflessi sulla normativa del lavoro (ad esempio: Disposizione di Gruppo n. 277/AD "Modello per il governo della *Travel Security* nel Gruppo FS Italiane") e si è fornito alle competenti strutture aziendali il contributo nell'elaborazione di osservazioni relativamente a provvedimenti amministrativi che hanno un impatto sulle tematiche contrattuali e del lavoro.

Il 18 febbraio 2019 le società del Gruppo, che applicano il CCNL della Mobilità /Area Contrattuale Attività Ferroviarie e il Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane entrambi del 16 dicembre 2016, e le Organizzazioni Sindacali Nazionali hanno sottoscritto un'intesa che definisce la modalità di gestione delle somme previste dall'art. 22, punto 1 (*Welfare Aziendale/Agevolazioni per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro*) del suddetto Contratto Aziendale in coerenza con le previsioni dall'art. 37, punto 1 (*Welfare*) del CCNL di riferimento nel caso in cui le stesse non venissero impegnate dai lavoratori beneficiari e gli stessi non risultassero più iscritti al fondo Eurofer.

In data 14 giugno 2019, con specifici verbali sottoscritti dalla parti, sono stati definiti i trattamenti giuridici, economici e sociali previsti nei confronti dei lavoratori interessati del trasferimento dei rami d'azienda dalle società Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Trenitalia SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA a FSTechnology SpA, neocostituita società del Gruppo, e il successivo 23 luglio 2019 è stato sottoscritto l'accordo che, in coerenza con le previsioni contrattuali, ha esteso l'intesa del 20 aprile 2018 sullo *smart working* a FSTechnology SpA.

Le società del Gruppo che applicano i sopra riportati CCNL e Contratto Aziendale e le Organizzazioni Sindacali Nazionali hanno, altresì, sottoscritto l'accordo relativo al Premio di Risultato per l'anno 2019 articolato su macro indicatori di redditività, di qualità, di produttività e di partecipazione individuale agli obiettivi dell'impresa. La consuntivazione dei suddetti indicatori relativi al 2019 sarà effettuata nel mese di giugno 2020 quando sarà possibile, a seguito della chiusura del bilancio dell'anno di riferimento, l'erogazione delle somme previste in caso di raggiungimento e/o superamento degli obiettivi individuati.

Il 21 ottobre 2019, è stato sottoscritto uno specifico accordo che, nel richiamare le previsioni dell'art. 21 del CCNL della Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie del 16 dicembre 2016 ha introdotto ulteriori figure professionali ai fini dell'attivazione del contratto di apprendistato professionalizzante.

Nel 2019 Trenitalia SpA e Mercitalia Rail Srl hanno attivato, a favore dei dipendenti in possesso dei requisiti previsti, l'accesso alle prestazioni solidaristiche straordinarie del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Inoltre, Rete Ferroviaria Italiana SpA ha posto in essere le fasi propedeutiche all'accesso al fondo da parte del proprio personale.

Per quanto riguarda, invece, le prestazioni straordinarie del fondo, nel corso dell'anno di riferimento, le società Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Trenitalia SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA e Ferservizi SpA hanno avviato, a favore dei lavoratori in possesso dei requisiti richiesti, l'accesso al suddetto fondo.

Il tasso di assenteismo è pari all'8,3% rispetto all'8,7% dello scorso anno.

Le politiche di gestione e sviluppo del personale

Nel 2019 il *Job Posting*, sviluppato in linea con i consueti principi di trasparenza ed equità, ha visto una continua azione di promozione della differenziazione professionale nel Gruppo, finalizzata anche alla valorizzazione delle risorse interne. Durante l'anno, si è infatti lavorato per la copertura di un totale di 107 posizioni, per la mobilità infragruppo. Al tempo stesso, per poter affrontare al meglio le nuove sfide del *business* in un contesto globale in rapido divenire, il Gruppo ha individuato sul mercato del lavoro giovani talenti e risorse con specifiche *expertise*, utili al raggiungimento degli obiettivi programmati.

La ricerca sul mercato esterno, condotta sempre secondo principi di equità, meritocrazia, trasparenza e pari opportunità,

anche in una logica di *diversity & inclusion*, ha visto un processo di selezione sempre più innovativo e digitale. Nel 2019, la ricerca si è focalizzata su neolaureati in ambito ingegneristico, tecnologico, economico, giuridico e su figure *professional*. Sono stati valutati oltre 400.000 CV presenti in banca dati, di cui oltre 150.000 in risposta agli annunci pubblicati, arrivando a sviluppare un bacino pari a 427 neolaureati di interesse pronti per l'inserimento in azienda, di cui 80 individuati nell'ambito della proficua collaborazione con il *network* delle università e della realizzazione di attività diversificate di *employer branding*. In particolare, il Gruppo ha continuato a promuovere un dialogo costante con i laureati di tutta Italia, utilizzando strumenti, canali e linguaggi a loro vicini, con quotidiane attività *web* e *social recruitment*. Tra queste, la progettazione e la realizzazione di 8 *#FSRecruitingday* volti ad attrarre, coinvolgere e selezionare studenti e neolaureati in grado di proporre idee applicabili al contesto della mobilità. Attraverso un processo di selezione completamente digitalizzato, sono stati coinvolti circa 12.000 candidati con prove di selezione *online* (sulle *soft skills*, lingua inglese, video colloqui in differita) e, per i migliori, prove *on site* diversificate a seconda dei profili da ricercare, dal *project management* in gruppo, ai *collaboration game*, oltre ai colloqui tecnico-motivazionali con *HR* e *manager* di *Line*. Una modalità di *recruiting* che consente anche di creare ulteriori bacini a cui attingere per future esigenze, consentendo di ridurre tempi e costi dell'*iter*, nonché di aumentare la qualità dei risultati conseguiti.

In relazione al *target professional* sono stati sviluppati vivai proficui con l'individuazione di oltre 400 professionisti con esperienze diversificate spendibili sui diversi processi di *business*. Per le selezioni esterne di personale operativo, ogni società ha utilizzato la propria procedura nel rispetto dei citati principi e linee guida di Gruppo. Nel 2019, la funzione Sviluppo ha perfezionato il nuovo Modello di *Talent Management* introdotto nell'anno precedente, sistematizzando prassi, metodologie e processi di valutazione e sviluppo all'interno di nuove *policy*. Il nuovo sistema di *Talent Development* del Gruppo FS riconosce e valorizza in modo mirato le motivazioni e le aspirazioni delle persone coinvolte nei processi di sviluppo così come le diverse professionalità e *know-how* consolidate nelle esperienze professionali del personale. Gli strumenti psicometrici utilizzati ai fini della valutazione del potenziale sono inoltre *gender* e *cultural free*, a garanzia di pari trattamento e opportunità in relazione al genere e cultura di appartenenza.

A fronte dei buoni risultati ottenuti in termini di predittività e standardizzazione degli esiti, il Gruppo continua a dotarsi degli strumenti digitali a supporto della valutazione del potenziale. Nel 2019 tutti i *target* intersocietari (neo laureati, quadri candidati per copertura di posizioni di *middle* e *senior management*) coinvolti nel processo di valutazione del potenziale hanno sostenuto prove digitali e tradizionali.

È stata inoltre pubblicata una nuova *policy* avente come obiettivo la definizione per il Gruppo FS Italiane delle regole di *governance* del processo di sviluppo, declinando i ruoli, le responsabilità dei soggetti coinvolti, le misure di controllo e gli *standard* di comportamento.

Pertanto, nel corso dell'anno 2019 le attività di sviluppo delle risorse del Gruppo hanno riguardato:

- la valutazione per lo sviluppo professionale e/o di carriera, che ha coinvolto 332 donne e 846 uomini;
- la valutazione di *performance* annuale, effettuata dai responsabili di risorse attraverso la piattaforma SIV (Sistema Integrato di Valutazione), che ha interessato un totale di 10.603³³ persone, 2.913 donne e 7.690 uomini, pari a circa il 17,5% della consistenza media annua³⁴. Per le risorse che non rientrano nel processo di valutazione del SIV, il monitoraggio delle prestazioni rese annualmente è affidato ai relativi responsabili attraverso meccanismi informali (per esempio, restituzione di *feedback* su punti di forza e aree di miglioramento).

La formazione

La formazione è uno strumento decisivo per la valorizzazione del lavoro e delle sue trasformazioni, nonché una leva strategica per potenziare il *know-how* e la competitività delle società del Gruppo FS Italiane nel mercato domestico e internazionale.

In linea con il Piano d'Impresa, le attività di formazione hanno contribuito nel 2019 a declinare le strategie in obiettivi e azioni misurabili, attraverso progetti strategici, pilota e di miglioramento e sostenendo tutti i dipendenti nell'acquisizione ed evoluzione delle competenze e le abilità necessarie al raggiungimento degli obiettivi di Gruppo.

Nel 2019 sono state erogate complessivamente 681.221 giornate di formazione dalle principali società del Gruppo³⁵,

³³ Di cui il 7% dirigenti, 50% quadri, 43% impiegati.

³⁴ Perimetro societario di riferimento: FS SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA, Mercitalia Logistic SpA, Mercitalia Rail Srl, FS Sistemi Urbani Srl, Busitalia-Sita Nord Srl.

³⁵ Perimetro societario di riferimento: FS SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Busitalia-Sita Nord Srl, Ferservizi SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani Srl, FS Technology SpA, Mercitalia Logistics SpA e Mercitalia Rail Srl.

circa il 19% in più rispetto al 2018, con la finalità di:

- avviare processi di *education* e *training* finalizzati all'evoluzione delle competenze e delle *skill* delle persone del Gruppo;
- mantenere e aggiornare le competenze tecnico-specialistiche in tutti i mestieri e ruoli professionali che compongono la capacità realizzativa del Gruppo;
- sviluppare una più forte cultura della sicurezza sul lavoro e della sicurezza di esercizio in maniera trasversale ai diversi *business* del Gruppo;
- sviluppare conoscenze e competenze utili a sostenere e migliorare l'efficienza e la qualità dei processi di *business* e la capacità operativa delle persone.

Nel corso del 2019 si è inoltre realizzato un significativo investimento sull'evoluzione del *digital learning* a supporto dello sviluppo del *know-how* in diversi domini di competenze. Tale investimento, in linea con i *driver* di digitalizzazione del Piano Industriale di Gruppo, si è posto tre obiettivi principali:

- agevolare i processi di *training* ed *education* implementando strumenti di apprendimento più agili ed evoluti;
- raggiungere un maggior numero di utenti della formazione distribuendo contenuti in maniera massiva in una logica di ampliamento della partecipazione ai processi di formazione e di condivisione delle conoscenze organizzative;
- avviare dinamiche di cambiamento culturale nell'approccio all'apprendimento offrendo opportunità di auto-apprendimento aperte a diversi ruoli e diversi livelli di responsabilità.

Da un punto di vista attuativo tale investimento si è realizzato con due azioni:

- attivazione di un progetto strategico di Gruppo finalizzato all'implementazione di un nuovo *Learning Management System* intersocietario. Il progetto ha un valore di investimento di circa 3,5 milioni di euro nel triennio 2019-2021 e prevede la completa innovazione del sistema informativo a supporto dei processi di formazione e apprendimento del Gruppo;
- realizzazione e distribuzione massiva di contenuti multimediali su temi specifici del contesto aziendale del Gruppo FS.

Attraverso le azioni formative organizzate dalle singole società si è continuato a dedicare particolare attenzione ai temi della *customer centricity*, finalizzate alla sensibilizzazione di diversi *target* di popolazione aziendale sul tema, nonché interventi dedicati allo sviluppo delle competenze di gestione della relazione con il cliente in situazioni ordinarie e critiche. Sono state inoltre realizzate 15.592 giornate di formazione per il personale esterno appartenente ad aziende fornitrici al fine di assicurare *standard* di competenze e di sicurezza omogenee.

Il costo complessivo è stato di oltre 8,8 milioni di euro, coperto mediante ricorso a finanziamenti alla formazione per circa 4,8 milioni di euro.

Le attività formative della Capogruppo, in coerenza con il Piano Interaziendale, hanno perseguito gli obiettivi di:

- accelerare i processi di innovazione facilitando lo sviluppo di un *mindset* a supporto della imprenditorialità interna e l'acquisizione di *skills* tipiche dell'innovazione;
- far evolvere la cultura e le competenze manageriali delle persone del Gruppo, in particolar modo dei neoassunti e di tutti i dipendenti coinvolti in Programmi di Sviluppo;
- accelerare l'integrazione dei neoassunti nel sistema produttivo aziendale facilitandone l'inserimento attraverso i percorsi di *induction*;
- sostenere la cultura del *diversity management* promuovendo azioni di sensibilizzazione di acquisizione di conoscenze e competenze a sostegno della conciliazione lavoro-vita personale e a supporto della capacità di valorizzare e integrare le differenze;
- agevolare la diffusione di una cultura aziendale orientata all'internazionalizzazione.

Di seguito, sono elencati i principali progetti di Gruppo, *pilota* e *di consolidamento*, che nel corso del 2019 hanno coinvolto i dipendenti del Gruppo FS in attività formative strategiche.

- *Leadership Program* – nell'arco del 2019 sono stati avviati e realizzati tutti i cinque Programmi dedicati allo sviluppo trasversale della *leadership* all'interno del Gruppo, differenziati in base a diversi *target* e connotati da diversi livelli di responsabilità. I cinque Programmi promuovono la conoscenza del modello di *leadership* di Gruppo e l'acquisizione delle competenze che sono in esso declinate. Vengono realizzati con modalità *blended* e in logiche che integrano l'approccio laboratoriale sulle dimensioni di *soft skill* e capacità personali con logiche di autoapprendimento attraverso la fruizione autodiretta di *learning object* multimediali;
- *Induction Program* – dando seguito e sviluppo a quanto progettato nel 2018, nel 2019 è stato attuato il percorso di *Induction* per i laureati neoassunti del Gruppo, completamente riprogettato, in logiche *blended* e integrato con il processo di sviluppo dei talenti in essere a livello di Gruppo;

- *Innovation Lab* – a supporto dei processi di innovazione sono stati realizzati alcuni *workshop* formativi intersocietari finalizzati a sperimentare, attraverso attività laboratoriali il *mindset* che sostiene l'innovazione e l'imprenditorialità diffusa, anche focalizzando le discontinuità culturali che esso promuove rispetto a schemi concettuali e logiche implicite, individuali e dei gruppi. La formula stessa dei *workshop* ha voluto integrare nelle stesse sessioni persone appartenenti a ruoli, aree professionali, aziende e livelli gerarchici fra loro molto differenti, promuovendo una parità del confronto nella circolarità delle idee e delle esperienze;
- *Sostenibilità* – in coerenza e a supporto dell'attenzione che il Piano Industriale del Gruppo rivolge agli obiettivi di sostenibilità, in linea con l'Agenda Europea 2030, attraverso la famiglia professionale sostenibilità della Capogruppo, sono state progettate e realizzate un insieme di azioni di sensibilizzazione e formazione, declinate in *workshop* formativi rivolti ai consiglieri di amministrazione di tutte le società del Gruppo, in un video di comunicazione e sensibilizzazione, nella distribuzione massiva di un *digital learning* su tutti i contenuti dell'Agenda 2030;
- *Protezione dei dati personali* – in coerenza con le disposizioni in materia di dati personali è stato realizzato un importante programma formativo rivolto a tutti i *data manager* del Gruppo FS finalizzato a condividere la missione del ruolo, gli elementi normativi e procedurali ad esso sottesi anche attraverso il confronto con importanti esponenti della disciplina;
- *Digital workplace* – sempre in coerenza con gli obiettivi di digitalizzazione del Piano Industriale e a supporto del piano di *adoption* di nuovi strumenti di *workplace* – promosso nell'ambito della U.O. *Intranet* e *Professional Community* - nell'arco del 2019 è stato avviato il processo di formazione all'uso di nuovi strumenti digitali al fine di favorire non soltanto l'evoluzione degli strumenti di lavoro, ma anche l'approccio di cooperazione e collaborazione che essi facilitano. Il piano si svilupperà nel corso del 2020;
- *Diversity & Inclusion* – nel 2019, in coerenza con il valore riconosciuto alla centralità della persona che attraversa gli obiettivi del Piano Industriale, nell'ambito delle azioni di *diversity* e *inclusion*, si sono realizzate numerose attività di sensibilizzazione e formazione attraverso sia la realizzazione di *digital learning* che la realizzazione di sessioni formative in presenza. In particolare ci si è focalizzati sul tema degli *unconscious bias* per promuovere una maggiore capacità di consapevolezza rispetto a tutte quelle distorsioni implicite dell'approccio agli altri e del giudizio che possono generare e comportamenti pregiudiziali e discriminanti nelle azioni quotidiane di lavoro. Su questo tema è stato realizzato un ciclo di *workshop* dedicato alla famiglia professionale *HR* in quanto primario soggetto deputato a facilitare una cultura dell'integrazione e della valorizzazione delle differenze;
- Piattaforma *MOOC (Massive Open Online Courses)* – a supporto dei principi di autoformazione e per arricchire con moderni strumenti di apprendimento i percorsi formativi della Capogruppo, è stato predisposto un progetto pilota di un anno, con una piattaforma denominata *OfCourseMe*, che aggrega tutti i *MOOC* esistenti al mondo. Il *target* interessato abbraccia complessivamente 2000 colleghi, composto da tutti i quadri apicali e dalle risorse che hanno iniziato un percorso di formazione con la Capogruppo nel 2019. I *MOOC* si pongono come una metodologia formativa innovativa in un ambiente tecnologico evoluto capace di stimolare l'autoapprendimento e l'acquisizione di nuove conoscenze offrendo la possibilità di accedere a una preparazione universitaria di alto livello.

In continuità con le azioni già avviate nel 2018 e con gli obiettivi di presidiare i temi legati alla conciliazione lavoro e vita personale sono inoltre proseguiti i progetti di formazione riservate alle donne al rientro dal periodo di maternità.

La formazione legata all'aggiornamento professionale sui temi trasversali gestiti dalla Capogruppo ha visto nell'arco del 2019 un incremento da 2.000 a 12.500 giornate/uomo erogate, in coerenza con l'obiettivo di promuovere un approccio all'apprendimento continuo anche attraverso azioni di formazione e docenza erogate da *knowledge owner* interni.

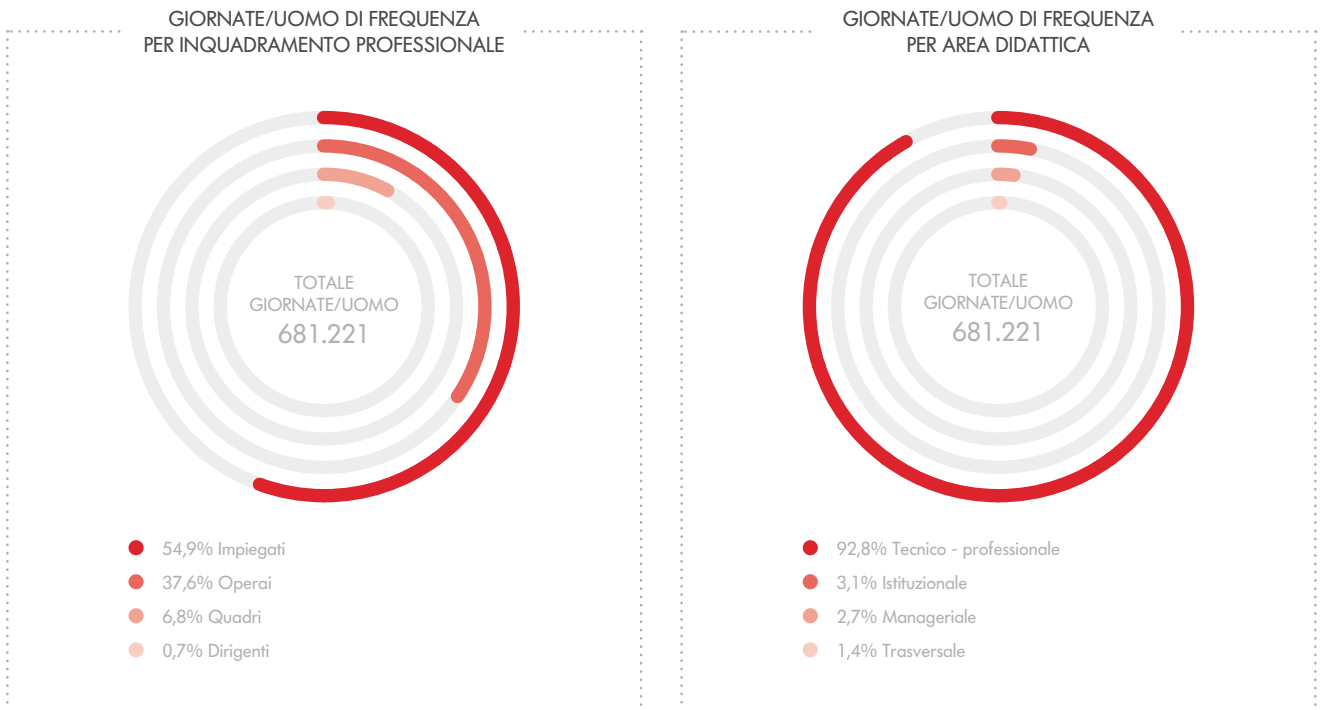
Sono stati erogati numerosi *digital learning* su temi di cultura organizzativa e di *compliance*, fra cui: *cyber security*, Regolamento in materia di dati personali (*Privacy*), *ABC System*, *Antitrust*, normativa del lavoro.

Sono stati realizzati progetti di evoluzione del *know-how* della famiglia professionale *HR* in ambito *training*, sviluppo, gestione e relazioni industriali, ed è stato attivato un percorso intersocietario di formazione denominato *Recruiting Academy*, finalizzato alla creazione di un Albo di selezionatori interni e a incrementare le competenze di processo e metodo anche alla luce delle innovazioni in ambito *talent acquisition* a livello di Gruppo.

Nel 2019 è stato implementato un catalogo interno, offerto dalla Capogruppo, a sostegno dello sviluppo delle *soft skill* di tutte le figure professionali del Gruppo. Il catalogo si compone di 32 titoli distribuiti sulle competenze comportamentali del modello di *leadership* di Gruppo e consente di fruire di azioni *blended* su temi specifici e di costruire percorsi formativi customizzati su specifiche esigenze di *target* di gruppo o individuali.

Nell'ambito della formazione rivolta ai *manager* del Gruppo, è proseguita la partecipazione del *management* (144 partecipanti) ai seminari e *webinar* di aggiornamento sui temi quali scenario, mercato, e *leadership* proposti all'interno

del programma di *The European House Ambrosetti*. Sempre in collaborazione con quest'ultima, è stato organizzato un evento con ospite internazionale – *Leading Innovation, Innovating Leadership* – rivolto a 300 *top manager* del Gruppo, con la finalità di condividere, attraverso il confronto con un esponente autorevole del panorama internazionale, le evoluzioni dei comportamenti e dei valori di *leadership* che sostengono le necessità delle organizzazioni moderne incentrate su dinamiche di cambiamento, continuo ed evoluzione tecnologica e di *business*.



La sicurezza e la salute sul lavoro

La salute e la sicurezza sul lavoro, componenti fondamentali del nuovo Piano Industriale 2019-2023, contribuiscono al rafforzamento della *leadership* del Gruppo sui mercati nazionali e internazionali del trasporto integrato e sostenibile del ferro e della gomma; costituiscono l'architettura sociale del Gruppo, caratterizzano il forte senso di appartenenza di tutto il personale e su di essi si basa la fiducia dei clienti, contribuendo alla crescita della reputazione del Gruppo fra tutti gli *stakeholders*.

In quest'ottica, sono stati definiti, a fine 2019, in continuità con quanto fatto in precedenza, i nuovi traguardi di prevenzione per le società del Gruppo, ribadendo l'obiettivo di assicurare un livello di sicurezza sempre più alto per ogni attività svolta dal personale, al fine di consolidare una cultura della sicurezza responsabile e partecipata a tutti i livelli. Il forte *commitment* impone alle società di continuare a sviluppare un modello di gestione della prevenzione sempre più rigoroso e affidabile nel controllo dei rischi presenti in tutte le attività, in grado di modellarsi ai mutamenti dell'impresa e al contesto esterno, di imparare dagli errori e di promuovere comportamenti sicuri e virtuosi del personale. I nuovi obiettivi qualitativi e quantitativi del quinquennio, che prevedono una riduzione annuale degli infortuni di almeno il 3% e una diminuzione annuale della loro frequenza di almeno il 3%, con particolare riguardo a quelli più gravi, ci permetteranno di confermarci, in Europa, tra le aziende *leader* anche in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Nel mese di ottobre, in coincidenza con la settimana europea della salute e sicurezza sul lavoro, al fine di valorizzare l'impegno sulla sicurezza e coinvolgere e sensibilizzare il personale sui temi della prevenzione, le società del Gruppo hanno promosso l'iniziativa *Safety Day*, in cui sono stati presentati risultati, nuovi progetti e idee di miglioramento sul tema della salute e sicurezza del lavoro.

Anche a seguito della continua crescita internazionale delle nostre società, è stata emanata la comunicazione

“Aggiornamento indirizzi riguardanti gli obblighi del datore di lavoro in materia di prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro per le attività svolte all’estero”. La nota, oltre a confermare che nel contesto dello sviluppo internazionale il principale impegno delle società è di garantire la diffusione di una cultura responsabile e condivisa della salute e sicurezza delle persone, attraverso il rigoroso rispetto delle normative e degli *standard* sia in Italia che all’estero, aggiorna gli indirizzi generali sugli obblighi dei datori di lavoro, di cui al D.Lgs. n. 81/2008, in materia di prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro dei lavoratori delle società del Gruppo che svolgono la prestazione lavorativa all’estero, oltre a intervenire per quei lavoratori provenienti da un altro stato membro che vengono occupati in Italia.



È stato, inoltre, emanato l'“Aggiornamento norme tecniche per la valutazione rischio sismico salute e sicurezza sul lavoro” (ai sensi del D.Lgs. n. 81/2008 e successive modifiche e integrazioni in materia), in cui sono evidenziati i ruoli e le responsabilità del datore di lavoro e del proprietario immobiliare per la corretta gestione del rischio sismico, ai fini delle verifiche di vulnerabilità sismica dei fabbricati commerciali e di aggiornamento delle misure di emergenza per la gestione dello scenario di emergenza sismico.

Nel 2019 è proseguito l'impegno per una rigorosa gestione della prevenzione incentrata sul raggiungimento degli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento dei processi operativi di sicurezza, prescritti dai nuovi indirizzi.

I risultati complessivi confermano il *trend* di lungo termine di costante riduzione degli infortuni e dell'indice di incidenza. Nella tabella che segue si riportano i dati sugli infortuni indennizzati, in via di definizione, forniti dall'ente assicuratore INAIL.

Da una prima analisi dei dati si evidenzia il *trend* generale in diminuzione: gli infortuni e l'indice di incidenza presentano una riduzione rispetto al 2018 di circa il 19% a fronte di un obiettivo del 3%, gli infortuni in itinere e quelli gravi di circa il 28%.

INFORTUNI INDENNIZZATI SUL LAVORO INAIL: DETTAGLIO PER GENERE

Infortuni indennizzati INAIL ³⁶	2019 ³⁷	2018	2017
Infortuni in occasione di lavoro	983	1.213	1.333
Infortuni donne	145	149	175
Infortuni uomini	838	1.064	1.158
Infortuni mortali	1	4	1
Infortuni donne	-	-	-
Infortuni uomini	1	4	1
Infortuni gravi sul lavoro³⁸	262	365	364
Infortuni gravi donne	42	42	37
Infortuni gravi uomini	220	323	327
Infortuni in itinere	234	324	338
Infortuni donne	65	95	88
Infortuni uomini	169	229	250
Indice di incidenza generale³⁹	15,91	19,56	21,60
Indice di incidenza donne	13,97	15,44	17,20
Indice di incidenza uomini	16,30	20,32	22,00
Indice di gravità generale	632	819	838

³⁶ I dati INAIL sono da considerarsi parzialmente consolidati. Essendo rilevati al 31/01/2020, alcuni casi riferiti al periodo di rendicontazione potrebbero essere evasi dall'ente assicuratore successivamente per via dei maggiori tempi di definizione (es. ricostruzioni lacunose, ricorsi, accadimento negli ultimi giorni dell'anno in oggetto).

³⁷ I dati 2019 includono le seguenti società: FS Italiane, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Italcertifer, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail e Busitalia-Sita Nord Srl.

³⁸ Infotuni gravi >40 giorni di assenza.

³⁹ Indice di incidenza: [n. infotuni sul lavoro/consistenza]*1.000 dipendenti calcolato secondo lo *standard* europeo ESAW.

La società Anas ha registrato nel 2019 un numero di denunce di infortuni sul lavoro pari a 113 con un valore dell'indice di incidenza di 17,7⁴⁰.

IMPEGNO PER LA COMUNITÀ

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è in questi anni distinto grazie all'impegno profuso nella realizzazione di iniziative volte a contrastare il disagio sociale che insiste nelle aree ferroviarie e alla riqualificazione del territorio a favore della comunità. Le informazioni che seguono rispondono anche a quanto previsto dal D.Lgs. n. 254 del 30 dicembre 2016, art. 3, comma 1, lettera b).

Help Center

L'emergenza sociale, derivante sia dal protrarsi della crisi economica in atto sia dall'acuirsi dei flussi migratori, investe tutto il territorio nazionale, concentrandosi in particolare nelle stazioni ferroviarie: il progetto di solidarietà degli *Help Center*, promosso e realizzato in collaborazione con gli enti locali e il Terzo settore, rappresenta un contributo del Gruppo al crescente fenomeno di disagio sociale e al notevole incremento della pressione migratoria diretta verso l'Europa. Gli *Help Center* sono degli sportelli di ascolto che hanno l'obiettivo di prendere in carico i più deboli della nostra società per avviarli verso percorsi di recupero, collaborando con i servizi sociali e le istituzioni preposte. Il Gruppo gioca un ruolo importante in questo progetto, concedendo in comodato d'uso gratuito locali, all'interno o nei pressi delle stazioni ferroviarie, ad associazioni ed enti, che si occupano di marginalità ed emergenza sociale, affinché possano creare le strutture degli *Help Center*. La rete degli *Help Center* si estende attualmente in 18 stazioni ferroviarie dal Nord al Sud dell'Italia. La superficie totale concessa è pari a 3.498 m² per un valore commerciale pari a 5.247 mila euro (stimando una media di 1.500 euro al m²). Oltre alla rete dei 18 *Help Center* già attivi sul territorio nazionale, nel 2019 è giunto quasi a compimento il lavoro di coprogettazione per la creazione a Rovereto di un centro polifunzionale, di più ampie prospettive in termini di servizi e nel 2020 si prevede l'apertura di un nuovo *Help Center* a Cagliari.

È poi in corso di progettazione l'ampliamento dei Centri di Pescara e Messina e la valutazione per l'apertura a Terni e Cagliari⁴¹.

ESISTENTI

Roma

Napoli

Chivasso

Catania

Milano

Torino

Genova

Firenze Santa Maria Novella

Messina

Melfi

Bologna

Pisa

Bari

Reggio Calabria

Pescara

Trieste

Foggia

Brescia

⁴⁰ I dati sono elaborati con gli analoghi criteri utilizzati per le altre società.

⁴¹ Grazie all'accordo fra la Regione Toscana e il Gruppo FS Italiane, nel 2020 si prevede l'apertura di un centro anche a Grosseto, mentre è in fase di valutazione l'apertura di ulteriori *Help Center* a Livorno e Montecatini.

Affinché gli *Help Center* possano lavorare sinergicamente, il Gruppo si avvale della stretta collaborazione dell'Osservatorio Nazionale della Solidarietà nelle Stazioni (ONDS). L'ONDS, la cui direzione è affidata alla cooperativa sociale *Europe Consulting Onlus*, svolge il coordinamento dei centri, la formazione per gli operatori degli *Help Center* e le analisi nell'ambito del disagio sociale. Nel 2019 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha destinato 136.200 euro per realizzare attività a favore delle persone in stato di disagio sociale.

Centri di accoglienza

Oltre agli *Help Center*, sono diversi i centri di accoglienza all'interno di locali ferroviari e gestiti dal grande associazionismo italiano, in particolare a Roma e Milano:

- l'Ostello Caritas "Don Luigi Di Liegro" a Roma;
- il Centro "Rifugio Caritas" a Milano;
- il Centro Diurno "Binario 95" a Roma;
- il Progetto Arca *onlus* a Milano;
- il Centro "Pedro Arrupe" (a Roma) per i richiedenti asilo e rifugiati politici gestito dall'Associazione Centro Astalli. Tale centro è attivo dal 2002 nei locali dell'ex Ferrotel di Roma Smistamento; nel 2019 sono stati accolti 16 nuclei familiari (per un totale di 51 persone). Nel corso del 2019, 9 nuclei familiari sono usciti dalla struttura passando a un alloggio autonomo oppure proseguendo il loro percorso in semi-autonomia.

La superficie totale concessa, in comodato d'uso gratuito, per attività sociali svolte nei centri di accoglienza, corrisponde a circa 11.000 m², per un valore complessivo stimato pari a 16.524.000 euro (valore medio di 1.500 euro al m²). Complessivamente la superficie totale concessa nel 2019 in comodato d'uso gratuito per attività sociali (*Help Center* e Centri di accoglienza) corrisponde a 14.514⁴² m², per un valore complessivo stimato pari a 21.771.000 euro (valore medio di 1.500 euro al m²).

Riuso del patrimonio immobiliare e linee ferroviarie dismesse

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane possiede, oltre agli asseffunzionali all'esercizio del *core business*, un esteso patrimonio immobiliare parzialmente non utilizzato, costituito da stazioni, caselli e sedimi ferroviari. A oggi 403 stazioni, d'intesa con gli enti locali e l'associazionismo, sono state dedicate ad attività che prevedono la valorizzazione del territorio o l'attivazione di servizi a favore della cittadinanza⁴³. Complessivamente sono stati destinati spazi per circa 144.200⁴⁴ m² per un valore complessivo di circa 216.273 mila euro. Le linee ferroviarie dismesse, potenzialmente destinabili a usi sociali e per la mobilità dolce, sono quantificabili in circa 1.400 km, comprendenti sia le linee definitivamente dismesse con Decreto ministeriale, sia quelle costituite da tratti dismessi per la realizzazione di varianti di tracciato. Attualmente circa 450 km di linee dismesse sono state trasformate in linee turistiche, percorsi ciclabili e *greenways*.

Altra attività riconducibile alla valorizzazione sociale, dal punto di vista turistico, del patrimonio ferroviario del Gruppo, è la specializzazione di percorsi ferroviari ancora in esercizio da destinare a treni storico-turistici. Tale riuso preserva la funzionalità ferroviaria e il ruolo territoriale di linee secondarie, oramai oggetto di scarsa richiesta di trasporto commerciale.

⁴² Il dato relativo alla superficie comprende la rete degli *Help Center* (3.498m²) e i Centri di Accoglienza (11.016 m²). A questa superficie va aggiunto, per le finalità sociali e culturali, il Museo della Shoah (7.000 m² a Milano Centrale), concesso all'omonima Fondazione per un canone simbolico. Il dato relativo alla superficie concessa per gli *Help Center* comprende i metri quadrati concessi all'*Help Center* di Cagliari già nel 2019 anche se l'attività inizierà l'anno prossimo.

⁴³ Il numero si riferisce alle stazioni interessate da almeno un contratto di comodato d'uso gratuito.

⁴⁴ Il numero di riferisce a fabbricati concessi in comodato d'uso gratuito all'interno e all'esterno della stazione; l'aumento di circa 13.500 m² rispetto al 2018 è dovuto alla stipula di cinque comodati d'uso gratuito con diverse associazioni impegnate nel sociale durante il 2019. Per quanto riguarda i piazzali esterni alle stazioni e/o terreni, sono stati concessi dal Gruppo 4.188.336 m².

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Nel seguito si riportano i principali eventi dell'esercizio:

- **Corporate Forum For Sustainable Finance**

In data 15 gennaio 2019, è nato il *Corporate Forum on Sustainable Finance* costituito da FS Italiane SpA insieme alle principali aziende europee emittenti titoli *green*, con l'obiettivo di promuovere e sostenere lo sviluppo della finanza sostenibile. Le società fondatrici attive in settori produttivi quali quelli dell'energia elettrica, delle infrastrutture, del trasporto, dei servizi ambientali e del *real estate*, contribuiscono allo sviluppo di strumenti quali obbligazioni, linee di credito e altri strumenti finanziari "green" che riconoscano la sostenibilità del modello di *business* dei loro emittenti.

- **Investimenti per la mobilità ferroviaria in Lombardia**

In data 20 febbraio 2019 è stato presentato a Milano il programma che prevede 14,6 miliardi di euro di investimenti, che il Gruppo FS Italiane ha realizzato per migliorare la mobilità in Lombardia. Si tratta di un piano, con un orizzonte temporale fino al 2025, che prevede interventi di potenziamento infrastrutturale e *upgrading* tecnologico, nonché la soppressione di 110 passaggi a livello, oltre a interventi nelle stazioni e la manutenzione delle linee lombarde. I benefici complessivi attengono una maggiore affidabilità della rete, lo sviluppo dell'intermodalità tra le diverse tipologie di trasporto, la diminuzione delle intersezioni tra strada e ferrovia, e un sensibile aumento della capacità di alcune delle linee a più alta frequentazione del trasporto pubblico lombardo.

- **Presentati i progetti immobiliari e di rigenerazione urbana**

In data 15 marzo 2019, FS Sistemi Urbani Srl ha presentato alla 30esima edizione del *Marché International des Professionnels de l'Immobilier (MIPIM)* tenutasi a Cannes, i progetti immobiliari e di rigenerazione urbana: il bando di gara per la vendita del lotto edificabile C1 di Roma Tiburtina, dove sarà possibile realizzare *hotel* e spazi commerciali; la rigenerazione urbana degli ex scali ferroviari di Milano e il *masterplan* degli scali Farini e San Cristoforo; la riqualificazione delle aree e degli immobili dismessi all'interno del perimetro della città di Torino. Un portafoglio per FS Sistemi Urbani Srl di più di 70 iniziative di sviluppo per un totale di circa 4 milioni di metri quadri di aree e spazi di diverse tipologie, in vendita o locazione, in ambito residenziale, commerciale, direzionale, industriale e turistico-alberghiero.

- **Aggiornamento Green Bond Working Committee**

In data 16 aprile 2019, il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha approvato una nuova emissione di *Green Bond*. In attuazione di tale ultima deliberazione, il *Green Bond Working Committee* di FS, istituito nel marzo 2018, ha avviato le attività di valutazione e monitoraggio dei c.d. *Eligible Green Projects* (progetti finanziabili attraverso i *green bond* - EGP) previste nel vigente *Green Bond Framework* (GBF). Nel corso di tali attività il suddetto Comitato ha verificato il persistere dei criteri di idoneità, emanati dall'*International Capital Market Association*, in capo ai treni *Pop*, *Rock* ed ETR1000 di Trenitalia SpA e ha inoltre deciso di aggiornare il GBF, ampliando gli attuali progetti finanziabili con *green bond* al materiale rotabile (nuove loco elettriche e carri) del Polo Mercitalia.

- **Verifica della Guardia di Finanza nei confronti della Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl**

A dicembre 2018 la GdF ha redatto e notificato alla società FSE Srl un PVC (Processo Verbale di Constatazione) operando, a conclusione delle verifiche fiscali eseguite, dei rilievi ai fini delle imposte dirette e indirette per gli anni d'imposta dal 2013 al 2016. Tale verifica rinviene dai procedimenti penali attivati nei confronti dell'ex Amministratore Unico della società, promossi dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari, aventi per oggetto il reato di bancarotta fraudolenta, ritenuto commesso a danno della società dallo stesso amministratore *pro tempore* e da alcuni dirigenti e dipendenti, anche in concorso con consulenti e fornitori nel compimento di specifiche operazioni aziendali. L'Agenzia dell'Entrate, in fase di svolgimento dei controlli da parte della Guardia di Finanza, ha bloccato l'erogazione del credito IVA di spettanza della società e, successivamente, sulla scorta dei rilievi indicati nel PVC, ha emesso avviso di accertamento ai soli fini IRAP per l'anno d'imposta 2013. Considerata l'importanza del tema in questione, la FSE Srl ha immediatamente avviato opportune interlocuzioni con gli uffici dell'Agenzia delle Entrate e nel corso del mese di maggio 2019, come risultante dagli atti di adesione del 7 maggio 2019, si è giunti alla condivisione dell'ammontare dovuto, poi totalmente pagato in data 8 maggio 2019, con contestuale liberazione del credito IVA citato, erogato il 4 giugno 2019.

- **Consegnati i primi treni Rock e Pop destinati al trasporto regionale dell'Emilia Romagna**

In data 14 giugno 2019, Trenitalia SpA ha consegnato i primi nuovi treni Rock e Pop destinati al traffico regionale dell'Emilia-Romagna come previsto dalla prima gara europea per il servizio ferroviario metropolitano e regionale. La gara ha consentito grossi investimenti in termini di numero di nuovi treni e del loro valore economico. Trenitalia SpA fornirà infatti complessivamente 86 nuovi treni, la cui consegna proseguirà fino ai primi mesi del 2020 fornendo migliori performance e maggior comfort per i collegamenti regionali.

- **Nasce il Polo del Gruppo FS Italiane dedicato allo sviluppo del turismo in Italia**

In data 27 giugno 2019, in linea con il Piano Industriale 2019-2023, che prevede di intercettare 20 milioni di turisti in più partendo dagli attuali 100 milioni, il Gruppo FS Italiane ha avviato una serie di azioni per la redistribuzione dei flussi turistici e per una migliore accessibilità alle città d'arte e ai luoghi di vacanza, valorizzando l'immagine e il patrimonio culturale e paesaggistico del Paese. Il Polo per lo sviluppo del turismo coinvolge le società del Gruppo FS Italiane impegnate nei servizi di trasporto per le persone e nella gestione e sviluppo delle infrastrutture e del patrimonio immobiliare. Le azioni previste sono otto e si focalizzano sulle aree dedicate a: offerta commerciale, intermodalità, treni storici, turismo dolce, turismo esperienziale, cultura e musica, patrimonio immobiliare e infrastruttura digitale. Si tratta infatti di azioni dedicate ai turisti italiani e stranieri che, grazie a un'offerta multimodale, avranno a disposizione un sistema di prodotti e servizi tagliati su misura, integrati, digitali e sostenibili, per raggiungere le località di mare, di montagna e le città d'arte.

- **Prosegue la collaborazione tra Mercitalia Rail Srl e FFS Cargo, ÖBB Rail Cargo Group, PJM**

In data 28 giugno 2019, in occasione della fiera *transport logistic* 2019 di Monaco di Baviera, Mercitalia Rail Srl e FFS Cargo, ÖBB Rail Cargo Group, PJM hanno confermato la propria collaborazione per lo sviluppo e l'introduzione della "preparazione semiautomatica" dei treni. In particolare il gruppo di lavoro si è dedicato alla prova del freno automatico, in cui gli operatori possono controllare le condizioni dei freni direttamente da dispositivi elettronici. Il progetto non si è concentrato solo sul guadagno di tempo ma anche sull'aspetto della sicurezza. Con l'automazione del sistema si mira infatti anche ad aumentare ulteriormente il già elevato livello di sicurezza nella preparazione dei treni.

- **Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Trenitalia SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA sono state ammesse dall'Agenzia delle Entrate al regime di Cooperative Compliance**

In data 9 luglio 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Trenitalia SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA sono state ammesse dall'Agenzia delle Entrate al regime di Adempimento Collaborativo di cui alla disciplina del D.Lgs. n. 128/2015, meglio nota come *Cooperative Compliance*. L'adesione a tale regime, che vede il Modello di riferimento costruito in logica di piena ed efficiente integrazione con quello già esistente del Dirigente Preposto di Gruppo (Modello 262), testimonia in maniera importante l'efficacia delle iniziative e attività poste in essere negli ultimi anni dal Gruppo FS Italiane a presidio del proprio sistema di controllo interno e gestione del rischio, rientrando così nella più ampia strategia fiscale del Gruppo stesso, da sempre finalizzata a ridurre al massimo l'esposizione al rischio fiscale, nella convinzione che la costante collaborazione con l'Amministrazione finanziaria mediante una trasparente e preventiva interlocuzione rappresenti un valore per l'azienda.

- **FSE Srl consegna le opere propedeutiche e di cantierizzazione per i lavori di elettrificazione della tratta Martina Franca-Lecce-Gagliano e Maglie-Otranto**

In data 31 luglio 2019, si è proceduto alla consegna delle opere propedeutiche e di cantierizzazione necessarie all'elettrificazione di 180 km di linea della tratta Martina Franca-Lecce-Gagliano e Maglie-Otranto della rete di FSE Srl. L'investimento complessivo pari a 130 milioni di euro, a valore sui fondi regionali del Fondo Sviluppo e Coesione. I lavori dureranno 4 anni, durante i quali verranno anche realizzati interventi di ammodernamento e potenziamento tecnologico su 28 passaggi a livello per innalzare gli standard di sicurezza e di efficienza e verranno installati circa 2,6 km di barriere acustiche. Nei cantieri saranno impiegati circa 150 unità lavorative e 25 mezzi d'opera. Grazie alle opere di elettrificazione, la dorsale salentina potrà essere connessa alla rete ferroviaria nazionale.

- **Accordo quadriennale per il trasporto ferroviario di acciaio in Italia e all'estero tra Mercitalia Rail Srl e il Gruppo Marcegaglia**

In data 2 agosto 2019, è stato siglato l'accordo fra Mercitalia Rail Srl e il Gruppo Marcegaglia, leader mondiale nella trasformazione dell'acciaio, per il trasporto ferroviario di acciaio in Italia e all'estero. L'intesa ha una durata quadriennale (2019-2022). Il servizio prevede circa 30 treni a settimana (utilizzando le nuove locomotive elettriche performanti di Mercitalia Rail Srl e i nuovi carri "intelligenti" porta coils) su flussi nazionali, e internazionali fra Italia e Germania/Polonia/Serbia. Complessivamente l'impegno di Mercitalia Rail Srl si tradurrà in circa 1,3 milioni di tonnellate di acciaio trasportate su ferro ogni anno con evidenti benefici anche in termini di sostenibilità ambientale.

- **Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ottenuto la certificazione in Asset Management – Certificazione ISO 55001**

In data 19 settembre 2019, Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ottenuto la certificazione del sistema di gestione degli asset aziendali, in accordo allo standard internazionale ISO 55001. Si tratta della prima e unica certificazione ottenuta in Italia, per la gestione di asset materiali che colloca la Rete Ferroviaria Italiana SpA in ambito internazionale tra i primi gestori dell'infrastruttura ferroviaria a vantare un simile riconoscimento, in considerazione della vasta estensione della rete ferroviaria gestita.

- **Interventi di potenziamento infrastrutturale dell'interporto Quadrante Europa di Verona**

In data 23 settembre 2019, sono stati presentati a Verona gli obiettivi del progetto di potenziamento infrastrutturale dell'interporto Quadrante Europa che si pone l'obiettivo di incrementare la capacità complessiva, intercettare sempre più volumi di traffico merci a favore del trasporto combinato gomma-ferro e rafforzare la funzione strategico-logistica dello scalo di Verona. Gli interventi consentiranno di aumentare la capacità complessiva del terminal intermodale di Verona Quadrante Europa, per offrire una adeguata risposta a una crescente domanda di trasporto combinato ferroviario, destinata ad aumentare con il completamento e l'entrata in esercizio della Galleria di Base del Brennero, nonché con lo sviluppo dell'AV/AC verso Est. Obiettivo finale è promuovere l'integrazione fra la rete ferroviaria, gli interporti e i porti, condizione questa necessaria per ottenere la massima sinergia nella logistica del trasporto delle merci in un'ottica di massima sostenibilità.

- **Standard & Poor's conferma il rating a "BBB" e migliora lo "stand alone credit profile" di FS SpA**

In data 30 settembre 2019, l'agenzia Standard & Poor's ha rilasciato la valutazione annuale del profilo di credito di Ferrovie dello Stato Italiane confermando l'Issuer Credit Rating a "BBB" e l'outlook negativo che riflette quello della Repubblica Italiana. Il rating "BBB" è stato confermato anche al Programma di emissioni obbligazionarie EMTN da 7 miliardi di euro e ai relativi titoli emessi. L'Agenzia S&P ha inoltre innalzato lo "stand alone credit profile" (SACP) che passa da "BBB" a "BBB+", ponendosi un notch sopra al rating complessivo di FS SpA e dunque della Repubblica.

- **Sostenibilità al centro degli obiettivi del Gruppo FS Italiane anche per il trasporto merci**

In data 30 ottobre 2019, al Forum MercinTreno tenutosi a Roma, la società Mercitalia Logistics SpA ha ribadito per il Gruppo FS Italiane l'impegno verso il trasporto green anche per le merci, che proseguirà con la definizione di tre Obiettivi di lungo periodo (2030-2050): i) l'incremento dello shift modale anche per le merci; ii) l'aumento ai massimi livelli della sicurezza sulla rete ferroviaria, stradale e autostradale e iii) la riduzione delle emissioni di CO2 per diventare carbon neutral entro il 2050.

La società Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA è stata la prima emittente corporate a finanziare l'acquisto di materiale rotabile per il trasporto merci con green bond, nonché ad aver ottenuto la certificazione dalla Climate Bonds Initiative (CBI), organizzazione no profit che promuove a livello mondiale la finanza sostenibile come strumento per contrastare i cambiamenti climatici.

- **Riattivato il Fascio Merci di Genova Voltri del nodo di Genova**

In data 17 novembre 2019, nell'ambito del potenziamento del Fascio Merci di Genova Voltri, nel pieno rispetto delle tempistiche programmate sono stati attivati i binari 1°, 2°, 3° e 4° e con questa prima fase dell'intervento sullo scalo di Voltri, si attua l'ampliamento del Fascio Merci a 6 binari di modulo oltre 400 metri e la realizzazione del collegamento, mediante 2 binari, al parco ferroviario del gestore portuale che vedrà il suo definitivo completamento con l'adeguamento dei moduli di stazionamento a standard europeo pari a 750 metri, la realizzazione di un ulteriore 7° binario e il prossimo collegamento al Terzo Valico.

In questo modo Genova, gateway strategico del Mare Mediterraneo, assolverà al proprio ruolo nell'ambito del Corridoio 6 della rete europea TEN-T.

- **Il Gruppo FS per l'operazione Alitalia**

In data 20 novembre 2019, il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha esaminato le posizioni espresse dai potenziali *partner* industriali in relazione all'eventuale offerta relativa all'operazione Alitalia, confermando l'impegno e la disponibilità dell'azienda in attesa delle valutazioni dei Commissari straordinari in merito alle iniziative da intraprendere. La lettera conseguentemente inviata da FS alla Procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia, sempre in data 20 novembre 2019, non ha ricevuto formale riscontro pur se, da successive dichiarazioni di esponenti del Governo, così come da quanto emerso nei fatti riguardo alla procedura di vendita alla quale FS ha partecipato, la stessa si è completata senza esiti.

- **Il Gruppo FS ha presentato allo Smart City Expo World Congress il nuovo sistema "SOI" per la digitalizzazione nel monitoraggio della rete ferroviaria**

In data 21 novembre 2019, FS Technology SpA e Rete Ferroviaria Italiana hanno partecipato a *Smart City Expo World Congress*, il principale evento mondiale dedicato alle tecnologie e ai sistemi innovativi per la città che si è tenuto a Barcellona dal 19 al 21 novembre presso la *Gran Via Exhibition Centre*, per FS Technology è stata l'occasione ove presentare il sistema "SOI" per la digitalizzazione del monitoraggio della rete ferroviaria basato su HxGN OnCall, il software di ultima generazione per la gestione delle Sale Operative realizzato da *Hexagon Safety & Infrastructure*, gruppo specializzato in soluzioni tecnologiche per la sicurezza di infrastrutture strategiche.

- **Firmato il protocollo d'intesa per la realizzazione del Polo Logistico del Ferro di Piacenza**

In data 30 novembre 2019, è stato firmato il protocollo d'intesa per la realizzazione del nuovo *hub* intermodale di Piacenza attraverso il progetto del Polo Logistico del Ferro, che sarà realizzato grazie al forte investimento di Piacenza Intermodale società del Gruppo svizzero Hupac, Mercitalia Logistics SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA per il Gruppo FS, con l'obiettivo di potenziare la rete per consentire la circolazione di treni con maggiore volume di carico, rafforzare i collegamenti con i porti, migliorare il trasporto nell'ultimo miglio da e per i distretti produttivi e i terminali intermodali.

- **Siglato il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto regionale Campania**

In data 3 dicembre 2019, è stato firmato il nuovo Contratto di Servizio 2019-2033 da Regione Campania e Trenitalia SpA, che prevede un valore di investimenti di circa 680 milioni di euro, con 37 nuovi treni e il rinnovo della flotta regionale entro il 2025, con consegna del primo nuovo convoglio nel 2020.

L'aumento del livello della qualità offerta passa attraverso il rinnovamento della flotta e la diminuzione dell'età media dei rotabili: 388,9 milioni di euro (dei quali 208,9 milioni di euro di Trenitalia SpA e 180 milioni di euro a carico della Regione Campania) saranno utilizzati per l'acquisto di 12 nuovi treni Media Capacità e 25 Rock. Il contratto prevede, infine, lo stanziamento di 90 milioni di euro per gli impianti e le infrastrutture di cui 80,8 milioni di euro per gli impianti di manutenzione, 21,2 milioni di euro per l'informatica e le tecnologie e 163,09 milioni di euro per la manutenzione ciclica.

- **FS Italiane a sostegno delle persone con disabilità**

In data 3 dicembre 2019, nella Giornata internazionale delle persone con disabilità svoltasi a Roma, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha confermato l'impegno per rendere il sistema ferroviario più accessibile a tutti, e in tal senso RFI SpA ha già avviato interventi per un investimento di 400 milioni di euro (biennio 2018-2019) per migliorare l'accessibilità delle stazioni e oltre mille servizi di assistenza al giorno alle persone a ridotta mobilità o con disabilità che hanno scelto il treno per i loro spostamenti.

- **Siglato il nuovo Contratto di Servizio 2018-2032 da Regione Calabria e Trenitalia**

In data 11 dicembre, firmato il Contratto di Servizio 2018-2032 da Regione Calabria e Trenitalia; con l'ampliamento del contratto Trenitalia investirà circa 300 milioni di euro per migliorare l'offerta di servizi ai pendolari della Calabria attraverso l'acquisto e la messa in servizio di 27 nuovi treni *made in Italy*, fra cui i nuovissimi Pop, i convogli di Media Capacità e i treni ibridi, eccellenze della flotta regionale di Trenitalia.

- **Finanziati i progetti per 77 milioni di euro di fondi PON per Rete Ferroviaria Italiana SpA in Sicilia**
In data 13 dicembre 2019, si è conclusa con buon esito la richiesta di finanziamento con il riconoscimento da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Rete Ferroviaria Italiana SpA di 77 milioni di euro, per i progetti di elettrificazione della tratta Cinisi-Alcamo, sulla linea Palermo-Trapani via Milo e di realizzazione della nuova stazione di Acireale Bellavista che saranno realizzati con le risorse comunitarie del Programma Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 (PON) di competenza del Ministero.
- **Siglato dall' Amministratore Delegato di FS Italiane il Railway Climate Declaration dell'UIC**
In data 13 dicembre 2019, è stato siglato dall' Amministratore Delegato del Gruppo FS, il *Railway Climate Declaration - New 2019 Pledge dell'Union Internationale des Chemins de fer (UIC)* che ha impegnato tutte le società del Gruppo FS Italiane a ridurre i consumi di energia e le emissioni di CO₂ delle proprie attività, a utilizzare energia rinnovabile per infrastrutture, officine, stazioni e uffici, e a sostenere lo *shift* modale verso mezzi di trasporto sostenibili, come il treno.
- **Sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio 2019-2033 per il trasporto regionale Marche**
In data 16 dicembre 2019, la Regione Marche ha sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio per affidare a Trenitalia il servizio regionale per 15 anni, la stipula del contratto dal valore di 1,2 miliardi di euro consentirà di investire e potenziare l'offerta di servizi ai pendolari della Regione.
- **Chiusura del procedimento AGCM/519**
Con delibera adottata nell'adunanza del 3 maggio 2018, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato un'istruttoria nei confronti delle società Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA e Trenitalia SpA per accertare l'eventuale violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (abuso di posizione dominante). Il procedimento si è chiuso nel 2019 con l'irrogazione, da parte dell'AGCM alle medesime società in solido, di una sanzione amministrativa pecuniaria simbolica della somma di 1.000,00 euro. FS SpA, RFI SpA e Trenitalia SpA hanno promosso ricorso giurisdizionale dinanzi al TAR Lazio per l'annullamento del provvedimento n. 27878. L'udienza per la discussione nel merito non è stata ancora fissata.

INIZIATIVE PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE

- **Il gruppo Netinera si aggiudica la gara Netzes Elbe-Spree per il trasporto regionale**
In data 5 febbraio 2019 la società *Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (ODEG)*, controllata al 50% da Netinera *Deutschland GmbH* e al 50% dalla *holding* ferroviaria BeNEX, si è aggiudicata in Germania la gara *Netzes Elbe-Spree* per fornire servizi di trasporto regionale nei distretti governativi di Berlino, Brandeburgo e Sassonia-Anhalt. Il contratto sarà operativo dal 2022 e prevede investimenti per un importo di circa 400 milioni, nei 12 anni di validità;
- **Italferr SpA si aggiudica una commessa per la progettazione esecutiva e la direzione lavori in India**
In data 6 febbraio 2019 Italferr SpA si è aggiudicata, in *joint venture* con Lombardi SA, la progettazione esecutiva e la direzione lavori del "*Tunnel dell'Himalaya*", prima tratta di 12 km (quasi interamente in galleria) della linea ferroviaria *Rishikesh-Karnaprayag*, nello Stato dello *Uttarakhand*. Le attività prevedono nove mesi di progettazione esecutiva e 60 mesi di direzione lavori.
- **Il Gruppo FS Italiane si fa promotore nella cooperazione con le Ferrovie Ungheresi e Russe per lo sviluppo del traffico merci lungo il Corridoio Mediterraneo e la Via della Seta**
In data 18 giugno 2019 si è tenuto a Budapest un incontro trilaterale tra delegati del Gruppo FS Italiane, promotore dell'iniziativa, delle Ferrovie Ungheresi (MAV) e delle Ferrovie Russe (RZD). Dalla riunione è emersa la volontà delle parti di realizzare, in linea con il previsto sviluppo del Corridoio Mediterraneo TEN-T e della Via della Seta, un nuovo corridoio merci dall'Italia alla Russia, che attraversi la Slovenia, l'Ungheria e l'Ucraina, e che faccia riferimento ai servizi offerti dal centro logistico di Zahony, di proprietà di MAV, ultimo avamposto all'estremo nord-est dell'Ungheria al confine con l'Ucraina.
- **Iniziata la fase 2 per lo sviluppo del progetto O&M METRO Riyadh**
In data 10 settembre 2019, è iniziata la "fase 2" per lo sviluppo del progetto O&M METRO *Riyadh*, relativo alla

gestione dei servizi di *Operation & Maintenance* delle linee 3,4,5 e 6 e assegnato al consorzio FLOW (Hitach Rail STS 35%, FS SpA 35% e Alstom 30%). A conferma del buon andamento delle attività, sono stati rilasciati dal cliente, *Riyadh Development Authority* (RDA), i Certificati di Avvio della citata fase (*Commencement Certificates of Phase 2*) del progetto stesso. Tale fase, dalla durata complessiva di 12 mesi, prevede l'assunzione massiva di tutto il personale impiegato nell'esercizio e nella manutenzione del sistema metropolitano includendo le attività di *Facility Management*, pulizia e *Security*.

- **Trenitalia SpA in Europa ha conquistato il mercato iberico**

In data 28 novembre 2019, è stato aggiudicato a Trenitalia SpA il servizio Alta Velocità in Spagna per i collegamenti tra Madrid-Barcellona, Madrid-Valencia/Alicante e Madrid-Malaga/Siviglia. Il servizio commerciale verrà svolto dal Frecciarossa sulle 5 rotte assegnate, con una flotta di 23 nuovi ETR1000 fabbricati con tecnologie ecosostenibili. Da gennaio 2022 Trenitalia, all'interno del consorzio ILSA, porterà il *know-how* che ha rivoluzionato il nostro modo di viaggiare.

- **Avviato dal Gruppo FS il servizio in Gran Bretagna Avanti West Coast**

In data 9 dicembre 2019, ha preso il via dalla stazione di Euston (Londra) il primo treno del servizio ferroviario Avanti West Coast. Il *franchise* sulla West Coast (2019-2031) fra Trenitalia SpA (30%) e FirstGroup (70%) comprende i servizi da Londra a Birmingham, Manchester, Liverpool, Preston, Chester, Edimburgo e Glasgow. Il logo è un triangolo arancione brillante, che simboleggia l'estensione geografica della linea, pari a 650 chilometri.

FATTORI DI RISCHIO

Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi (SCIGR)

Le attività del Gruppo FS Italiane comprendono un'ampia serie di processi particolarmente complessi e articolati caratterizzati da una elevata varietà (progettazione, realizzazione e manutenzione infrastrutture, gestione delle reti ferroviarie e stradali, servizi di trasporto passeggeri e merci, gestione del patrimonio immobiliare) che possono essere all'origine di rischi e incertezze anche rilevanti. Ferma restando la centralità del ruolo del *management* e delle strutture di presidio specialistico nelle attività di monitoraggio del rischio (come responsabile del cosiddetto monitoraggio di linea o "I livello di controllo"), il Gruppo FS Italiane ha nel tempo strutturato diversi presidi di "II livello di controllo" (quali ad esempio, in FS SpA, il Dirigente Preposto, il *Risk Management*, il *Compliance Officer*, l'Unità *Anti-Bribery&Corruption*, il *Data Protection Officer*) che supportano il *management* nella definizione e nell'implementazione di adeguati sistemi di gestione e monitoraggio dei principali rischi e controlli.

In tale contesto, il *Chief Risk Officer* di Gruppo svolge un ruolo di coordinamento nella gestione complessiva del processo di governo del rischio di Gruppo oltre agli ambiti di riferimento delle funzioni inserite nel perimetro di competenza (*Risk Management* e *Data Protection Officer*). In tale ambito, la struttura organizzativa *Risk Management* assicura la progettazione, l'implementazione e il governo del modello integrato di *Enterprise Risk Management* e del processo di monitoraggio integrato del complesso dei Rischi Aziendali raccordando strategie, politiche, processi e meccanismi di funzionamento riguardanti l'individuazione, l'assunzione, la gestione, l'attenuazione, il monitoraggio e *reporting* dei principali rischi a cui l'azienda è esposta e coordinando i vari presidi di *risk management* di Gruppo.

Il Dirigente Preposto, ai fini della corretta attestazione di bilancio, ha implementato un Modello di controllo sui rischi 262 basato su un'attività di *risk assessment* sui processi amministrativo contabili. La *Compliance* ha fra i propri compiti quello di verificare l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e delle procedure aziendali e di Gruppo alla normativa di interesse e alle *best practices* nazionali e internazionali, formulando, ai fini del loro corretto orientamento giuridico, proposte di adeguamento. L'Unità *Anti Bribery&Corruption* svolge attività di coordinamento metodologico del processo di prevenzione della corruzione, tra l'altro attraverso il monitoraggio e l'aggiornamento dell'*Anti Bribery&Corruption management system*.

L'*Internal Audit*, infine, come presidio di "III livello di controllo", svolge un'attività di monitoraggio indipendente e di *assurance* sull'architettura ed efficace funzionamento del I e II livello di controllo.

Rischi di business e strategici

I principali rischi di *business* del Gruppo FS Italiane sono legati: i) alla concorrenza derivante dall'apertura dei mercati di riferimento; ii) alla gestione finanziaria legata ai contratti con Regioni, Province autonome e Stato in termini sia di incassi dei crediti sia di finanziamento degli investimenti, e infine; iii) allo scenario normativo di riferimento talune volte rivelatosi instabile. Nel seguito i dettagli.

Con riferimento all'operatore concorrente sul segmento dell'Alta Velocità, i rischi di *business* sono valutati e monitorati su base continuativa anche in relazione alle strategie di volta in volta poste in essere dal *competitor* che sta incrementando l'offerta e la presenza sul mercato di riferimento. I rischi inclusi nella valutazione complessiva sono funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli dei prezzi. Questi ultimi, se utilizzati al fine di consentire acquisizione di quote di mercato addizionali, potrebbero comportare riflessi sul livello di redditività del segmento.

L'andamento del mercato della mobilità sulla media e lunga distanza è condizionato dall'andamento dei consumi interni, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. In questo contesto la competizione modale e la sua corretta regolazione assumono un valore determinante per il successo.

L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il *comfort* del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, continuerà a essere il mantenimento e il miglioramento della qualità del servizio offerto e il rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. L'evoluzione complessiva del modello di *business* rispetto al prodotto offerto non potrà prescindere anche dall'evoluzione dei modelli concorrenziali. Il continuo rafforzamento della flotta costituisce un elemento di innovazione e di attrazione di potenziali clienti, sia sul mercato interno sia su quello europeo. Parimenti l'evoluzione dei canali di vendita supportata dall'evoluzione tecnologica nonché da una maggiore attenzione al cliente costituiranno altri elementi di vantaggio competitivo utili a mitigare parte dei rischi di *business* per il Gruppo.

A livello europeo è stato completato l'iter del IV Pacchetto Ferroviario che innova profondamente il quadro regolamentare e propone un approccio integrato volto a rivitalizzare il trasporto su ferro dell'UE per favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo. Con il recepimento della Direttiva UE n. 2370/2016 per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale dei passeggeri si segnala un potenziale rischio di erosione di quote di mercato per l'eventuale futuro arrivo di nuovi *competitor* sul mercato italiano per l'Alta Velocità. Il Gruppo monitora costantemente i rischi e le opportunità derivanti dall'apertura del mercato.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale su ferro (TPL), la particolare condizione di stress finanziario in cui versano i bilanci di alcune Regioni italiane potrebbe far perdurare situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio ancorché, rispetto ai periodi precedenti, la situazione si sia sostanzialmente normalizzata. Il Gruppo mitiga tale rischio attraverso un monitoraggio continuo delle posizioni creditorie in generale e soprattutto verso il settore pubblico valutando, di volta in volta, le azioni – anche legali – da intraprendere per assicurare la regolarità delle fonti finanziarie. È anche utile ricordare che la natura dei crediti e il *rating* di Gruppo consentono di arginare eventuali ritardi negli incassi con politiche di finanziamento del capitale investito. Trenitalia SpA, inoltre, sta realizzando consistenti investimenti per rinnovare il parco rotabile e si stanno adottando tutte le azioni necessarie per garantire il rispetto dei relativi piani di consegna al fine di dare puntuale e tempestiva attuazione agli impegni contrattuali assunti con le Regioni.

Come ricordato, il Gruppo si trova a operare in un contesto sfidante e in continuo mutamento, caratterizzato, tra l'altro, da una progressiva evoluzione del quadro regolatorio. Nel corso degli ultimi esercizi si sono susseguite diverse norme e/o regolamenti che hanno inciso sull'operatività del *business* del Gruppo e, attualmente, sono in corso di definizione, ulteriori aspetti del quadro normativo. A tal riguardo, in riferimento al trasporto pubblico locale su ferro (TPL), si segnala l'emissione di alcune delibere da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) tra cui in particolare la numero 120 del 2018 che ha per oggetto "metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi ferroviari regionali". Tale delibera prevede obiettivi di efficienza ed efficacia delle gestioni dei contratti di servizio regionali che rappresentano un fattore dilatorio nelle future sottoscrizioni e comportano la revisione periodica dei contratti già sottoscritti, gradualmente, da fine 2020. A mitigazione di tali possibili variazioni, resta comunque valida la condizione dell'equilibrio economico finanziario dei contratti. In tale contesto, tra l'altro, relativamente alla società Anas SpA, si segnala, il rischio di modifiche del Contratto di Programma sfidanti per l'azienda con possibili effetti sull'andamento della gestione che potrebbero incidere sui risultati attesi. Come più ampiamente rappresentato nella sezione dedicata ai "Rischi di *compliance*, legali e contrattuali", anche per tale rischio vengono poste in essere analisi degli scenari normativi nonché azioni di coordinamento

e flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione.

Per mitigare tali tipologie di rischi il Gruppo si fa parte attiva nel seguire l'evoluzione normativa, dialogare con le autorità competenti per dare il proprio contributo tecnico alle consultazioni di volta in volta richieste e, come in precedenza specificato, adire le vie legali, se ritenuto necessario, per tutelare gli interessi del Gruppo e della collettività.

Rischi operativi

Il Gruppo FS Italiane si avvale di fornitori esterni per la realizzazione di interventi di manutenzione e di costruzione del nuovo materiale rotabile e per la costruzione e manutenzione della rete ferroviaria e stradale, allo stesso tempo si avvale di produttori esterni per la fornitura dei ricambi ai fini della manutenzione. Il Gruppo ha, nel corso degli ultimi anni, posto in essere una sostanziale modifica dei criteri di approvvigionamento dei materiali attraverso la riscrittura delle sue procedure interne e, nel rispetto delle norme sui contratti pubblici, ha ancora più fortemente spinto verso forme di acquisto orientate all'approvvigionamento di tutte le componenti afferenti alla sicurezza dai soli produttori originali, mentre per tutti gli altri componenti è ricorso, sempre, all'indizione di gare pubbliche.

La capacità di tenuta di alcuni fornitori operanti nel campo della manutenzione e della costruzione dei rotabili è stata messa a dura prova dalla perdurante situazione di crisi finanziaria a cui ha fatto seguito la pesante restrizione del credito, in conseguenza dell'intrinseca debolezza nella struttura delle loro fonti di finanziamento. Il Gruppo mitiga tale rischio avvalendosi di procedure strutturate di qualifica dei fornitori che, oltre quelle tecniche, includono anche valutazioni di tipo economico-finanziario, in modo da consentire una selezione accurata e attenta dei soggetti che entrano a far parte dell'albo fornitori di Gruppo.

Gli investimenti infrastrutturali si sostanziano in progetti complessi che richiedono ingenti risorse finanziarie e uno strutturato apparato organizzativo e di *project management* che il Gruppo, per il tramite delle società controllate, pone in essere. Numerosi e di diversa natura potrebbero essere gli eventi in grado di ripercuotersi sulla realizzazione delle opere nei tempi/costi previsti e sulla qualità, sull'efficienza e sulla disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e stradale, comportando, pertanto, potenziali effetti negativi sui risultati societari. A fronte di tali rischi, il Gruppo attua procedure di gestione e controllo che permettono di monitorare costantemente l'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali e di innescare meccanismi volti alla definizione di azioni migliorative o correttive. Prosegue il progetto di ampio respiro volto a innovare le modalità di gestione degli investimenti attraverso l'ottimizzazione degli strumenti informativi necessari alla loro gestione operativa e, più in generale, a supportare il modello di gestione a vita intera degli asset.

L'infrastruttura ferroviaria è inoltre sensibile a interruzioni e/o inconvenienti dovuti a guasti degli impianti e delle tecnologie, a fenomeni naturali di grave intensità e ad atti contro il patrimonio, che possono influire sull'offerta dei servizi di circolazione in via continuativa nel rispetto degli *standard* di qualità attesi. Per fronteggiare tali eventi, il Gruppo ha adottato sistemi di sicurezza, controllo e monitoraggio all'avanguardia e realizza, con il supporto sempre maggiore delle tecnologie, specifici cicli manutentivi sulla rete, adottando procedure di gestione delle anomalie ed emergenze e specifici piani di contingenza con costante attenzione all'informazione al pubblico e alla fornitura dei servizi accessori ai clienti.

Nell'ottica di migliorare le *performance* di qualità del servizio, il Gruppo attraverso le società controllate, tra le altre cose, ha avviato progetti d'implementazione dei sistemi per la programmazione ottimizzata dell'orario ferroviario e di gestione del traffico. Ha inoltre costituito il Comitato Puntualità in RFI SpA, responsabile di presidiare e monitorare le prestazioni di puntualità reale relativamente a tutti i soggetti coinvolti per individuare azioni di breve, medio e lungo periodo in termini di gestione della circolazione, offerta commerciale e scenario tecnico, modello manutentivo, progettazione e realizzazione investimenti, standardizzazione per la risoluzione dei guasti ripetitivi degli impianti. Per massimizzare i risultati e definire soluzioni condivise, nel rispetto del quadro normativo e regolatorio e dei principi di equità e non discriminazione, è stata prevista anche la possibilità per il Comitato di convocare tavoli di confronto con le Imprese Ferroviarie, e se necessario con gli altri richiedenti.

Sono stati inoltre adeguati i criteri di progettazione alla base del catalogo tracce in funzione: delle esigenze di rispondere all'aumento della domanda di trasporto, di garantire una maggiore robustezza del sistema orario, di mantenere l'attrattività commerciale e di migliorare l'integrazione tra offerta Alta Velocità e servizi regionali nei nodi metropolitani. Infine, per presidiare il rischio di saturazione delle tratte a maggior valenza commerciale e in generale per far crescere capacità, livelli prestazionali e accessibilità della rete, il Gruppo sta mettendo in atto interventi per rendere più fluida la circolazione e aumentare la capacità di traffico nei grandi nodi urbani, ridefinendo gli itinerari di attraversamento delle

grandi stazioni di testa e mettendo in atto, a livello di intera rete, programmi di investimento per *upgrade* tecnologici (es. sistemi di distanziamento ERTMS HD, ERTMS).

Con riferimento alle stazioni e ai servizi connessi, proseguono gli interventi mirati al riuso e alla riqualificazione dei fabbricati e degli spazi, anche a fini sociali, al miglioramento dell'accessibilità, della fruibilità, del decoro e della sicurezza per i passeggeri e i clienti. Sono in atto anche progetti volti a favorire il collegamento e lo scambio con altri mezzi di trasporto e a innovare ed efficientare, attraverso l'uso delle tecnologie digitali, le informazioni di viaggio e altre *utilities* di stazione. Tutte azioni che si collocano all'interno di un più ampio progetto volto a garantire al cliente, nell'orizzonte di Piano, servizi aggiuntivi e complementari in coerenza con il nuovo *concept* unico di stazione, intesa come polo trasportistico, ma anche polo di attrazione e di servizio al territorio.

Per quanto riguarda, invece, la sicurezza si segnala che gli *standard* adottati dal Gruppo sono coerenti con quelli delle principali imprese ferroviarie europee e sono il risultato di un ampio confronto preventivo con le organizzazioni sindacali che hanno tutte sottoscritto, nel 2009, un accordo integrativo del contratto di lavoro e successivamente, nel 2012 e nel 2016, il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro. Il rischio operativo derivante da potenziali violazioni contestate riferite alla sicurezza sul lavoro è mitigato attraverso un attento e costante monitoraggio svolto dal Vertice aziendale e dalle Direzioni e strutture preposte.

Rischio paese

Le analisi di rischio dei paesi di interesse del Gruppo hanno supportato le attività commerciali internazionali per tutto il 2019. Sono stati trimestralmente aggiornati gli *score* e il *ranking* in termini di rischio, secondo la metodologia adottata da Gruppo, dei 172 paesi presi in osservazione.

Nuovi orientamenti strategici per lo sviluppo del *business* da un lato e contesto internazionale più complesso dall'altro hanno inoltre suggerito un aggiornamento del *framework* di Gruppo per la classificazione delle geografie secondo il livello di attrattività del paese, rafforzando ulteriormente il peso di alcuni elementi di rischio.

Il 2019 ha visto inoltre la definizione formale del processo di offerta nell'ambito delle iniziative di sviluppo e consolidamento del *business* nei mercati internazionali della Capogruppo. In particolare è stato ridefinito il processo decisionale soprattutto in ottica "*risk based*".

Rischi di progetto

I rischi legati ai progetti di investimento nazionali nel sistema ferroviario sono oggetto di forte e crescente attenzione da parte del *risk management* di Gruppo. Nel corso del 2019 si sono svolte ulteriori sperimentazioni di *Project Risk Management* su alcuni progetti pilota selezionati, permettendo un ulteriore adattamento dei migliori *standard* internazionali in materia alle caratteristiche del Gruppo.

Nel 2020 si estenderà inoltre l'utilizzo e l'applicazione della metodologia di *Project Risk management* definita in più società del Gruppo e si avvieranno le attività di analisi di rischio per quanto riguarda il portafoglio progetti (*Portfolio Risk management*).

Rischi di compliance, legali e contrattuali

Le aree di *business* in cui opera il Gruppo sono fortemente regolate a livello nazionale e internazionale. Il Gruppo risulta così esposto a un rischio di *compliance* normativa monitorato attraverso specifici presidi finalizzati all'analisi degli scenari legati all'evoluzione normativa e regolamentare. In generale, a fronte dei rischi che possono derivare dall'evoluzione del quadro normativo, la gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (autorità di settore, autorità amministrative indipendenti), anche in caso di eventuali controversie, è sempre aperta a momenti di confronto e interlocuzione, soprattutto di merito, e è improntata alla trasparenza, alla collaborazione e alla proattività. Tuttavia il Gruppo, date la complessità del *business* di appartenenza e la molteplicità delle attività svolte, è esposto a rischi di non conformità derivanti in generale dalla potenziale inosservanza delle regole caratterizzanti il quadro legislativo e regolatorio, con conseguenti effetti sanzionatori di natura giudiziaria o amministrativa, perdite finanziarie e danni reputazionali.

La Capogruppo, al fine di rafforzare ulteriormente il sistema dei controlli, ha costituito un'apposita struttura organizzativa che verifica l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e procedure aziendali e di Gruppo alla normativa di interesse

e alle *best practices* nazionali e internazionali.

Il Modello di *Compliance* del Gruppo FS Italiane prevede:

- l'analisi e monitoraggio, in coordinamento con le altre funzioni aziendali coinvolte (legale, presidi specialistici quali ad esempio DPO, *ABC system*, organizzazione), dei mutamenti del contesto (es. normativo, organizzativo, strategico, di mercato), sia esterno sia interno, al fine di identificare gli impatti sull'azienda;
- il supporto specialistico e metodologico ai referenti di processo, nell'identificazione e valutazione del rischio di conformità con impatto sul *business* derivante da emanazione e/o aggiornamento di leggi e regolamenti, tenendo anche in considerazione i mutamenti organizzativi, strategici e di mercato;
- il presidio diretto o supporto specialistico nella gestione dei programmi di *compliance* aziendale (Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001, Programma di *Compliance Antitrust, Antibribery&Corruption management system, Framework di Data Protection*, ecc.) e la promozione di campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna per diffondere la cultura della *compliance*.

Il Modello di *Compliance* prevede, inoltre, un supporto specialistico alle linee di *business* del Gruppo in relazione a iniziative commerciali o di sviluppo del *business*, con particolare riferimento a quelle nei mercati internazionali (*business & trade compliance*, alle attività di sponsorizzazioni, *partnership* e/o *co-marketing*, alle operazioni di M&A (*Merger & Acquisition*) e alle iniziative strategiche a carattere innovativo che richiedano analisi preventive di *compliance*.

In considerazione della maturità dei processi di liberalizzazione dei mercati in cui operano le società del Gruppo FS Italiane, il Gruppo, nel rispetto delle prerogative di autonomia e indipendenza delle singole società, e in particolare del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, si è dotato, inoltre, di un programma di *compliance antitrust* per migliorare la capacità di prevenzione e gestione dei rischi *antitrust* connessi al mancato rispetto della normativa a tutela della concorrenza. In tale contesto, è stato nominato un Organismo Responsabile per l'esecuzione del Programma, composto dal Responsabile della struttura *Compliance* e dal Responsabile della struttura *Antitrust e Merger & Acquisition* della direzione centrale *General Counsel, Affari Societari e Compliance* di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

In considerazione dell'elevato livello sanzionatorio e, più in generale, delle ricadute economiche e reputazionali legate ai rischi di non conformità al Regolamento UE 2016/679 (*General Data Protection Regulation – GDPR*), il Gruppo ha definito, per il tramite di un set di Comunicazioni Organizzative, un *framework* di protezione dei dati personali basato su tre livelli di controllo. Le società del Gruppo con obbligo di nomina hanno designato un *Data Protection Officer* che sorveglia l'osservanza del regolamento all'interno delle singole società. Infine è stato predisposto un registro informatizzato dei trattamenti, sono state effettuate diverse valutazioni di impatto sulla protezione dei dati, è stato garantito l'esercizio dei diritti degli interessati sia migliorando e aggiornando le informative sui trattamenti sia rispondendo a richieste specifiche. I rischi legali e contrattuali derivano prevalentemente dai contenziosi che le società del Gruppo hanno in essere con diverse parti, quali ad esempio fornitori, clienti e personale. In relazione a tali rischi, che sono a oggi monitorati e mitigati da apposite strutture aziendali, vengono eventualmente disposti accantonamenti di natura contabile dopo aver valutato, nel rispetto dei principi contabili di riferimento, la rispettiva probabilità di accadimento. Il rischio residuale, dopo le opportune azioni di mitigazione e gli stanziamenti eventualmente effettuati, rientra nei limiti ritenuti accettabili in considerazione dell'operatività aziendale.

Rischi legati all'approvvigionamento

I prezzi per la fornitura di servizi, di materie prime, dell'energia e dei trasporti possono variare in relazione all'andamento del mercato. Potrebbe pertanto non essere possibile - o essere possibile solo in misura limitata - riflettere i maggiori costi di fornitura sul prezzo di vendita ai clienti con conseguenti effetti sulla marginalità dei prodotti e servizi del Gruppo. Sempre in relazione agli approvvigionamenti che necessitano al Gruppo per l'esercizio del *business*, con particolare riferimento ai settori regolamentati come quello elettrico, l'evoluzione del quadro normativo attraverso leggi e delibere dell'Autorità per l'Energia elettrica, il Gas e il Sistema Idrico (AEEGSI) può avere riflessi economici sulle società del Gruppo e viene pertanto costantemente monitorata. Più in generale, il Gruppo ha direzioni e strutture che presidiano nel continuo l'andamento dei prezzi delle materie e dei servizi fondamentali per l'esercizio del *business* nonché la normativa che eventualmente li regola con lo scopo di intraprendere politiche di gestione degli approvvigionamenti mirate a mitigare i rischi, ovvero porre in essere azioni - anche legali - per tutelare gli interessi del Gruppo. Per garantire un'efficienza sempre maggiore anche nell'uso delle risorse pubbliche, è stato avviato un progetto volto al ridisegno del processo di approvvigionamento basato su un modello analitico per la determinazione del prezzo ottimale delle forniture, anche nell'ottica di una maggiore velocizzazione, semplificazione, tracciatura e dematerializzazione. In particolare, il progetto si prefigge di minimizzare

i tempi di attraversamento del processo (dalla definizione della specifica materiali alla contabilizzazione), di garantire continuità sui cantieri, aumentando la puntualità nella consegna ordini, di ridurre il capitale immobilizzato nelle scorte presso le strutture territoriali e il magazzino centrale.

Rischi IT e Cyber

La digitalizzazione del trasporto e della mobilità ha avviato un processo di trasformazione umana e industriale dell'intero settore. L'adozione di nuove tecnologie, quali *Blockchain*, Intelligenza Artificiale, e IoT (*Internet of things*) sta dotando l'industria nel suo complesso di capacità "cognitive" inimmaginabili fino a pochi anni fa. Questa nuova dimensione digitale, però, oltre a essere il terreno su cui si svilupperà l'offerta di servizi più efficienti per la mobilità, sarà anche il contesto in cui i cyber criminali cercheranno di agire per sferrare attacchi informatici che hanno come obiettivo il furto di informazioni riservate o il blocco dell'erogazione di servizi essenziali, anche con finalità terroristiche.

Gli asset ferroviari, treni, autobus, stazioni, binari, dispositivi dei dipendenti, sistemi informatici dei fornitori, saranno sempre più interconnessi tra loro, e il rischio che la compromissione di uno solo di questi asset possa scatenare un effetto a catena tale da creare disservizi sulla circolazione e impatti sulla clientela non può essere escluso, né tantomeno accettato.

Le minacce cyber sono una inevitabile conseguenza della digitalizzazione, che il Gruppo, in qualità di operatore di servizi essenziali, ha l'obbligo di riconoscere e di contenere.

Negli ultimi mesi, un intenso lavoro istituzionale ha portato il legislatore a emettere importanti decreti, con l'obiettivo di individuare gli operatori che erogano servizi essenziali per i cittadini e definire il perimetro dei sistemi tecnologici utilizzati, il cui funzionamento è fondamentale per garantire la continuità dei servizi. La recente Direttiva UE - NIS (*Network and Information Security*) in materia di *cyber security*, recepita in Italia con il Decreto n. 65 del 18 giugno 2018, prevede per il Gruppo FS Italiane, identificato come Operatore di Servizi Essenziali (OSE), l'adozione di misure tecniche e organizzative idonee a potenziare la gestione dei rischi cibernetici e la prevenzione degli incidenti informatici nell'ambito di un modello nazionale ed europeo i cui requisiti fondamentali sono la cooperazione e l'integrazione informativa tra gli stati membri. Inoltre, con il D.Lgs. n. 105 del 21 settembre 2019, è stato istituito il Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica. All'interno di tale Perimetro sono compresi non solo entità pubbliche ma anche soggetti privati che possono configurarsi come attori strategici la cui protezione è essenziale per il funzionamento del sistema-Paese. Tali soggetti sono tenuti ad applicare idonee misure di sicurezza tecniche e organizzative.

In considerazione degli obblighi normativi e della rapida evoluzione in cui si manifestano le minacce alla sicurezza, il Gruppo ha deciso di adottare un modello integrato di indirizzo e governo della *security* in grado di far convergere la gestione della sicurezza fisica e cibernetica in un unico punto di comando e controllo e garantire l'adozione di principi generali e logiche di intervento operative uniformi, con l'obiettivo di individuare nella maniera più tempestiva e affidabile le fonti di minaccia a prescindere da come le stesse si manifestino, se tramite un attacco fisico, cyber o ibrido, e intervenire con la massima rapidità. È necessario assicurare un'interfaccia univoca verso le Forze di Polizia, il Dipartimento di Protezione Civile e tutti gli Organismi e le Istituzioni preposte alla sicurezza, oltre che con le omologhe strutture delle imprese ferroviarie di altri Paesi. Il Gruppo ha individuato nella Direzione Centrale Protezione Aziendale la funzione unica per la gestione di tutte le attività riguardanti la *cyber security* del Gruppo FS.

Nel 2019 la Direzione Centrale Protezione Aziendale ha realizzato e reso operativo il nuovo *Cyber Security Operation Center*, un polo specialistico in cui convergono le risorse umane e tecnologiche più avanzate per prevenire, rilevare e contrastare gli attacchi informatici. Il nuovo *Cyber Security Operation Center*, attivo H24 365 giorni l'anno, assicura la protezione delle oltre 80.000 postazioni di lavoro del Gruppo, rileva, contrasta e neutralizza oltre 10.000 attacchi di sicurezza cibernetica l'anno (10.139 nel 2019 oltre il 60% in più rispetto al 2018), ed è dotato delle ultime tecnologie presenti sul mercato e capaci di sfruttare l'intelligenza artificiale per il riconoscimento e il contrasto delle minacce cyber. Sotto il profilo fisico il nuovo *Cyber Security Operation Center* risponde a elevati *standard* di sicurezza e di resilienza anche adottando una sala Lampertz dedicata al *Disaster & Recovery*. È attualmente in corso l'adeguamento del modello organizzativo della struttura di *Cyber Security*, in linea con il nuovo quadro normativo con un ulteriore incremento delle risorse specialistiche.

Nel primo semestre del 2019 è stato avviato un Progetto per la Classificazione e Protezione delle Informazioni i cui obiettivi sono, tra gli altri, la definizione di un *Framework* per la classificazione delle informazioni, l'individuazione e l'acquisizione di specifici strumenti operativi atti alla gestione e alla protezione delle informazioni.

Si segnala infine che il Gruppo ha attivato un'importante azione di *risk mitigation*, attraverso l'operazione di societizzazione di tutte le direzioni ICT delle società del Gruppo, avviata con la costituzione della società FSTechnology SpA, come

meglio descritto nelle Note al bilancio consolidato.

Rischi ambientali

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ritiene la tutela dell'ambiente un elemento strategico nello sviluppo delle proprie attività. Tale convinzione si declina nella massimizzazione dei vantaggi ambientali propri del trasporto collettivo di persone - realizzato su ferro, gomma e nave - e di quello ferroviario delle merci, nonché nella riduzione al minimo degli impatti negativi sull'ambiente. Il Gruppo, in quanto soggetto appaltante per la costruzione di opere infrastrutturali e operatore di trasporto merci potenzialmente pericolose per l'ambiente, è anche esposto a numerosi rischi ambientali. Di conseguenza è tenuto al rispetto di un set molto ampio di leggi e regolamenti ambientali. L'attenzione del Gruppo alle tematiche ambientali può richiedere modifiche alle proprie attività dalle quali potrebbero scaturire costi previsti e non previsti.

A presidio del rischio ambientale esiste un'apposita struttura che si avvale, ove del caso, di professionalità esterne e di complesse procedure per il monitoraggio e la mitigazione dei fattori che connotano tale rischio. Inoltre, Ferrovie dello Stato Italiane SpA e le principali società del Gruppo sono impegnate nell'attuazione e certificazione dei propri Sistemi di Gestione Ambientale secondo la norma ISO 14001:2015, che promuove l'integrazione del Sistema di Gestione Ambientale nella realtà aziendale e l'inclusione dell'ambiente tra le componenti strategiche dell'organizzazione.

Il Gruppo presidia inoltre il rischio ambientale relativo alle società appaltatrici dei lavori per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, anche attraverso l'obbligo contrattuale per le società di costruzione dell'opera di adottare, per la durata dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale (UNI EN ISO 14001) delle attività di cantiere che fornisca, alla società e agli enti preposti, le evidenze del controllo di merito eseguito nel corso delle attività progettuali.

In aggiunta a quelli esistenti, la probabile adozione in futuro di strumenti normativi e di nuove leggi a livello locale, regionale, statale o nella forma di accordi inter-governativi a livello globale, aventi l'obiettivo di contenere le emissioni di gas a effetto serra (GHG), potrebbe avere una ricaduta anche sul modello di *business* del Gruppo spingendo per esempio verso l'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili.

I rischi, infine, connessi al cambiamento climatico potrebbero avere conseguenze negative rilevanti per il *business* del Gruppo. Tali rischi, sulla base di quanto definito dalla Comunicazione della Commissione Europea di giugno 2019, sono monitorati e classificati come:

- rischi di transizione, tra i quali si distinguono:
 - › rischi legati alle politiche e ai cambiamenti del quadro regolatorio (es. imposizione di requisiti di efficienza energetica, fissazione del prezzo del carbonio "carbon tax", ecc.);
 - › rischi giuridici (es. rischio di controversie in caso di mancata adozione di misure di mitigazione di effetti negativi sul clima, ecc.);
 - › rischi di mercato (es. rischi legati al cambiamento nel comportamento dei consumatori che potrebbero orientarsi verso servizi meno impattanti sul clima);
 - › rischi tecnologici (es. rischi legati alla mancata adozione di nuove tecnologie a minore impatto sul clima);
 - › rischi reputazionali (es. rischi legati alla difficoltà di attrarre e conservare clienti, dipendenti, *partner*, investitori nel caso l'impresa sia percepita come non adeguata rispetto alle emergenti sfide climatiche);
- rischi fisici, tra i quali si distinguono:
 - › rischi fisici acuti, legati al verificarsi di fenomeni meteorologici estremi quali uragani, inondazioni, siccità, la cui crescente frequenza e intensità sono correlate al fenomeno del *global warming*. Tali eventi potrebbero causare interruzioni delle nostre attività e danni rilevanti alle infrastrutture;
 - › rischi fisici cronici, che derivano da mutamenti climatici a più lungo termine (innalzamento della temperatura, scarsità di risorse idriche, innalzamento del livello del mare, perdita di stabilità dei terreni, ecc.) con conseguenze rilevanti sulle infrastrutture ferroviarie e stradali.

Tali rischi sono presidiati attraverso un continuo monitoraggio del quadro normativo e delle politiche nazionali ed europee in tema di cambiamento climatico, attraverso il sistema di *governance* e *reporting* di tali tematiche e attraverso la definizione di obiettivi di lungo periodo che impegnano il Gruppo nella riduzione delle emissioni di CO₂ (*carbon neutrality* entro il 2050) e nella promozione dello *shift* modale a favore della mobilità collettiva e del trasporto su ferro rispettivamente per passeggeri e merci.

Il Gruppo mitiga i rischi fisici attraverso un costante monitoraggio dei possibili scenari di riferimento (anche con la partecipazione a Gruppi di lavoro settoriali promossi dall'UIC), una progettazione, realizzazione e manutenzione delle

infrastrutture volte a renderle maggiormente resilienti agli effetti del cambiamento climatico anche grazie a meccanismi di ridondanza (es. linee di *backup*).

Rischi sociali e relativi alla tutela dei diritti umani

Il Gruppo FS ha formalizzato l'impegno ad adottare comportamenti responsabili in linea con i dieci principi del *Global Compact* promossi dall'ONU.

In particolare, in ambito diritti umani, il Gruppo, con l'adesione al *Global Compact*, si è formalmente impegnato a:

- sostenere e rispettare le disposizioni internazionali in materia dei diritti umani;
- assicurare di non essere corresponsabile nell'abuso delle norme in materia di diritti umani.

Il Codice Etico rappresenta la carta dei diritti e dei doveri fondamentali attraverso la quale il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane dichiara le proprie responsabilità e gli impegni verso gli *stakeholders* interni ed esterni. Tali principi sono costantemente e attentamente monitorati e rappresentano tema di continua sensibilizzazione all'interno del Gruppo. A conferma della validità dei presidi, nel corso dell'esercizio non si sono registrati episodi legati a pratiche discriminatorie (per etnia, nazionalità, opinioni politiche, religione, sesso, età, diversa abilità, orientamento sessuale, condizioni personali o sociali) nei confronti di *stakeholders* interni e/o esterni. Il Gruppo, consapevole dell'importanza dei fornitori nella complessiva mitigazione dei rischi sociali e relativi alla tutela dei diritti umani, ha strutturato inoltre un processo di valutazione della catena di fornitura al fine di rafforzare la capacità di identificazione e gestione degli impatti a questa associati. In particolare, tra le clausole contrattuali *standard* inserite nei contratti, si richiede all'appaltatore di osservare: le leggi sul lavoro e sulla previdenza sociale con applicazione dei contratti collettivi del lavoro; gli obblighi in materia di sicurezza e di igiene del lavoro; le norme contenute nel Codice Etico del Gruppo. Tuttavia il processo di internazionalizzazione del Gruppo può determinare un incremento di tale tipologia di rischi. Nell'ambito delle valutazioni di Rischio Paese, descritte in precedenza, l'attenzione al rispetto dei diritti umani riveste un elemento importante nella valutazione complessiva dell'investimento. Inoltre, nel caso di progetti di grandi dimensioni, il Gruppo considera come prioritario, in un'ottica di minimizzazione degli impatti sul territorio e sulla comunità, l'utilizzo di strumenti di coinvolgimento delle comunità locali (ad esempio: la Valutazione di Impatto Sociale e Ambientale, la Conferenza dei Servizi, la Conferenza delle Regioni e Province autonome, con la Conferenza Stato-Regioni e Unificata) che permettano di intercettare le legittime istanze degli *stakeholders*.

Il Gruppo, al fine di presidiare il rispetto dei diritti umani lungo la catena di fornitura, ha anche avviato un progetto (inizialmente con la società RFI SpA) che prevede l'introduzione nelle gare di un criterio premiale relativo al profilo di sostenibilità del fornitore attraverso l'utilizzo della piattaforma di monitoraggio sviluppata dalla società EcoVadis SAS. La valutazione di EcoVadis SAS si basa su 21 criteri, raggruppati in quattro temi: Ambiente, Pratiche di lavoro e diritti umani, *Fair Business Practices* e Acquisti sostenibili. In particolare, la valutazione del rispetto dei diritti umani si basa sui seguenti criteri: lavoro minorile e lavoro forzato, discriminazioni e molestie, diritti umani fondamentali. Il progetto sarà esteso progressivamente a tutte le principali società del Gruppo.

Inoltre, il Gruppo sta promuovendo un percorso di miglioramento continuo della gestione della *supply chain* grazie alla partecipazione ai tavoli di lavoro nell'ambito di *Railsponsible*, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario con l'obiettivo di promuovere acquisti sostenibili attraverso la condivisione di *best practices* e processi virtuosi.

Rischi legati alla gestione delle risorse umane

I fattori di rischio collegati alla gestione delle risorse umane rappresentano uno dei maggiori elementi di attenzione in una fase di profondo cambiamento come quella attuale. La mancata gestione di tali fattori di rischio potrebbe precludere il raggiungimento degli sfidanti obiettivi del Piano Industriale.

In tale contesto, le relazioni industriali costituiscono uno dei fattori di rilevanza. Nel 2019 non si sono avuti fenomeni di conflittualità collettiva particolarmente significativi grazie anche alla stipula di alcune intese e all'attivazione della Sede di partecipazione e consultazione che ha consentito di gestire alcune tematiche sensibili per il Gruppo FS.

Per quanto riguarda la normativa legale e contrattuale del lavoro, anche nel corso del 2019 è proseguita l'attività volta a fornire indicazioni operative e pareri sull'applicazione delle previsioni del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane del 2016 e si è assicurato supporto alle altre strutture aziendali anche nell'elaborazione di documenti inerenti la gestione del rapporto di lavoro anche recependo le modifiche normative intervenute nel periodo di riferimento.

Come ulteriori *drivers* ricordiamo: la presenza di risorse chiave, *skill* specialistici di difficile reperibilità, la motivazione e lo sviluppo professionale. Il nuovo sistema di *Talent Development* del Gruppo FS riconosce e valorizza in modo mirato le motivazioni e le aspirazioni delle persone coinvolte nei processi di sviluppo così come le diverse professionalità e *know-how* sedimentate nelle esperienze professionali del nostro personale. Gli strumenti psicometrici utilizzati ai fini della valutazione del potenziale sono, inoltre, *gender* e *cultural free*, a garanzia di pari trattamento e opportunità in relazione al genere e alla cultura di appartenenza. Il Gruppo è impegnato nella formazione, nell'aggiornamento continuo e nella ricerca di professionalità, da mercato interno ed esterno. Sta gestendo un percorso di riallineamento retributivo al mercato esterno, secondo quanto definito dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e consolidando iniziative di *welfare* aziendale. Il *job posting* interno è sviluppato secondo principi di trasparenza, pari opportunità e promozione della diversificazione professionale delle persone, nell'ottica della valorizzazione delle stesse e del *know-how* interno al Gruppo. Nel caso in cui le professionalità e competenze di interesse per il Gruppo non siano reperibili all'interno, si attiva la Ricerca sul mercato esterno, al fine di individuare risorse in grado di portare valore all'azienda, supportandone la realizzazione degli obiettivi programmati, secondo i principi di equità, meritocrazia, trasparenza e pari opportunità, con attenzione alla *diversity & inclusion*. La digitalizzazione dei processi di selezione, anche attraverso il format *#FSRecruitingday*, consente al Gruppo di diventare sempre più attrattivo verso i *target* di interesse, grazie all'impronta innovativa adottata, ma anche di ridurre costi e tempi di gestione e consentire la creazione di ulteriori bacini di professionalità a cui attingere per future esigenze. Tali principi sono riportati nelle *policy* di *talent acquisition*, rinnovate e diramate a tutte le società del Gruppo. Attraverso il Codice Etico, il Gruppo si impegna in maniera formale e sostanziale a non operare mai alcuna distinzione di genere, di etnia, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. Inoltre, grazie ad azioni realizzate dalle strutture *HR* preposte e alle iniziative del Comitato Pari Opportunità, il Gruppo si impegna a realizzare ambienti inclusivi in un'ottica di valorizzazione delle diversità e a promuovere programmi dedicati alle lavoratrici. In questo contesto, è in corso un piano di inclusione dedicato a tutte le persone per implementare un approccio organizzativo strategico di *D&I (Diversity&Inclusion)*, inteso come processo aziendale di cambiamento volto a comprendere, rispettare e valorizzare le differenze di ciascuna persona, la cui irripetibilità è un valore da mantenere all'interno dell'Azienda.

Rischi relativi alla corruzione

Il Gruppo FS Italiane nella conduzione del *business* si ispira ai principi dell'integrità, dell'etica e dello "zero tolerance for corruption".

Il Gruppo FS, tra l'altro, ha intrapreso da tempo un importante percorso di contrasto dei fenomeni della corruzione e dell'illegalità con l'adozione da parte di FS SpA⁴⁵ del Modello 231 (sin dal dicembre 2003) e l'emanazione di apposite "Linee guida per la prevenzione della corruzione tra privati nel Gruppo FS"; tale percorso ha portato all'adesione, nel corso del 2017, al *Global Compact* delle Nazioni Unite.

A ulteriore consolidamento dell'impegno sul fronte della strategia anticorruzione, nel 2017 FS SpA si è dotata, su base volontaria, di uno strumento unico di autoregolamentazione per la prevenzione dei fenomeni corruttivi: il *Framework* Unico Anticorruzione, che vede, a fianco del Modello 231, l'*Anti Bribery&Corruption management system (ABC system)* e di cui costituiscono parte integrante le "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione" che contengono i criteri direttivi per la realizzazione di un efficace sistema anticorruzione in FS SpA. L'*ABC system* rafforza i presidi anticorruzione aziendali promuovendo politiche di contrasto alla corruzione in ogni sua forma (attiva e passiva, diretta e indiretta, nei rapporti con esponenti della PA e nei rapporti con privati) e ampliando il perimetro delle condotte considerate aldilà di quelle rilevanti sotto il profilo penalistico, sino a ricomprendere fattispecie di *mala gestio* e di malfunzionamento (cd. corruzione in senso ampio). Nel corso del 2019 è stato pubblicato l'aggiornamento dell'*ABC system* di FS SpA, che si incentra sull'analisi dei processi relativi alle aree "Acquisti e Appalti", "Conferimento di incarichi di consulenza", "Iniziativa di sviluppo del *business* nei mercati internazionali", "Quote associative, sponsorizzazioni, *co-marketing*, erogazioni liberali e omaggi" e "Risorse Umane", ritenute dalla normativa e dalle *best practices* di riferimento come maggiormente esposte al rischio di corruzione. In un'ottica di miglioramento continuo, è stata avviata un'analisi degli esiti dell'attività di *risk assessment* svolta in FS nel corso del 2019 ai fini dell'aggiornamento del Modello 231, finalizzata a valutare l'inserimento nell'*ABC system* di ulteriori aree di rischio. Per ciascuna delle predette cinque aree, l'*ABC system* prevede principi di controllo trasversali e individua un set di strumenti di prevenzione (strumenti di prevenzione specifici), declinati in *standard* di comportamento e in indicatori

⁴⁵ A livello di Gruppo è previsto che le società controllate adottino un proprio Modello 231 e istituiscano un Organismo di Vigilanza.

di possibili anomalie, finalizzati all'adozione di processi decisionali consapevoli, responsabili e improntati ai valori di integrità, correttezza e legalità.

A supporto dell'azione di sensibilizzazione verso i suddetti valori a tutti i livelli, l'ABC system prevede inoltre, tra le principali linee di intervento, una continua attività formativa e di comunicazione. Al riguardo, nel 2019 è stato avviato il primo corso e-learning sull'ABC system con cui è stata estesa a tutto il personale FS SpA la formazione "base" sulle ratio, le finalità e i principali strumenti dell'ABC system svolta nel 2018 per il *Top Management* e i responsabili di macro struttura in specifiche sessioni d'aula. Si sono inoltre svolte iniziative formative specifiche su singoli processi e ulteriori iniziative nell'ambito dell'attività di indirizzo e coordinamento verso le Società del Gruppo a supporto dell'adozione e dell'attuazione dei propri ABC system.

Le società controllate, direttamente e indirettamente, da FS SpA adottano⁴⁶ infatti il *Framework* adeguandolo alle specificità organizzative e di *business*, nel rispetto comunque degli obblighi normativi applicabili. Nell'ambito dell'aggiornamento 2019 si è intervenuti sulla sezione dedicata ai destinatari dell'ABC system di FS SpA, riconducendo il perimetro dei destinatari all'organizzazione aziendale e prevedendo la predisposizione di idonei strumenti per la conoscibilità da parte dei Terzi dei principi e delle regole previsti dall'ABC system per le parti applicabili, nella consapevolezza che partecipano alla gestione del rischio e sono chiamati a collaborare all'attuazione delle misure di prevenzione oltre agli Organi Sociali e agli Organi di Controllo/Vigilanza (e loro componenti) e al *management*, i dipendenti, i collaboratori e più in generale tutti i soggetti che instaurano relazioni con FS SpA. L'ABC system prevede che le ipotesi di violazioni dei principi e *standard* di comportamento siano valutate dalle competenti strutture ai fini dell'applicazione di misure di responsabilità.

A giugno 2019 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato la procedura per la gestione delle segnalazioni, finalizzata a dare attuazione alla L. n. 179/2017 (cd. Legge sul *whistleblowing*). La procedura disciplina il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni da chiunque inviate o trasmesse su fatti e comportamenti ritenuti illeciti o contrari alla legge, al Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001, all'*Anti Bribery&Corruption management system* e al Codice Etico del Gruppo FS Italiane.

Effetti della diffusione di malattie infettive

La diffusione su scala globale di emergenze epidemiologiche o pandemiche che colpiscono la popolazione (i.e. COVID-19, c.d. Coronavirus) può determinare, oltre a un deterioramento del quadro macroeconomico, rallentamenti nell'attività dell'impresa, derivanti da provvedimenti emanati da autorità nazionali ed estere, da indisponibilità di personale, da difficoltà incontrate dalla clientela nella fruizione dei servizi di mobilità collettiva, da discontinuità nella catena di fornitura, con impatti negativi sui risultati della Società.

Il Gruppo è dotato di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul *business* dell'impresa. Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività e l'efficacia delle azioni intraprese.

⁴⁶ Nel corso del 2019, il percorso di recepimento del *Framework* Unico Anticorruzione è stato concluso dalle principali società direttamente controllate da FS SpA e consolidate con il metodo integrale, ad eccezione delle società estere e delle società di recente istituzione che presentano peculiarità legate al quadro normativo di riferimento e ad una struttura organizzativa ancora in fase di completamento.

SICUREZZA NEL VIAGGIO

Nei Paesi dell'Unione Europea, l'incidentalità ferroviaria viene monitorata dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA, *European Railway Agency*), ente regolatorio istituito con la Direttiva 2004/881 CE, quest'ultima finalizzata più in generale a realizzare uno spazio ferroviario europeo senza frontiere, potenziare il livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari e sviluppare una cultura comune in materia di sicurezza. Per il monitoraggio dell'incidentalità, l'ERA fa riferimento alle norme contenute nella Direttiva 2004/49 CE e nella successiva Direttiva 2014/88 UE, che ne modifica l'allegato I per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.

Secondo i principi sanciti da queste Direttive comunitarie, un incidente è considerato significativo quando viene coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e se ha causato almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a 150.000 euro ai binari, agli impianti o all'ambiente, oppure se ha prodotto un'interruzione prolungata del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi gli incidenti che si verificano nell'ambito dei binari interrotti o momentaneamente interrotti alla circolazione (depositi, officine) e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).

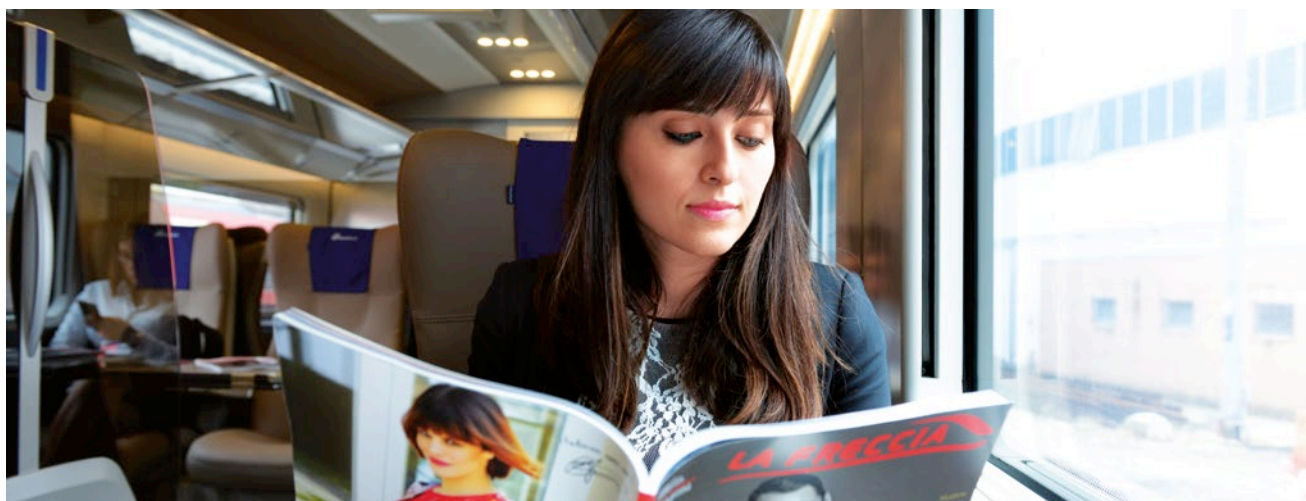
In Italia l'organismo che ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale e svolge i compiti previsti dalla Direttiva 2004/49 CE è l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie), istituita con D.Lgs. 162/2007 di recepimento della direttiva stessa.

L'ambito di riferimento corrisponde alla rete dell'infrastruttura nazionale gestita dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA e si basa su un'analisi preliminare con dati non ancora consolidati. La relazione sugli incidenti ferroviari ha mostrato, nel corso del 2019, significativi miglioramenti rispetto all'anno precedente con 1 incidente significativo ogni 4,7 milioni di km percorsi dai treni contro i 3,5 milioni di km del 2018. L'analisi dei dati ha evidenziato che gli incidenti gravi alle persone, causati dal materiale rotabile in movimento, rappresenta la quota preponderante degli incidenti complessivi (78%). Più in dettaglio:

- 4 collisione di treni contro i 6 del 2018;
- 4 deragliamenti rispetto ai 6 dell'anno precedente;
- 6 investimenti ai passaggi a livello in totale, inclusi gli investimenti di pedoni a passaggio a livello chiuso, contro 3 dell'anno precedente;
- 62 incidenti gravi alle persone causati dal materiale rotabile in movimento contro gli 80 dell'anno precedente. In questa tipologia di incidenti rientrano: le cadute di persone da veicoli ferroviari in movimento (sia passeggeri che personale ferroviario) e gli investimenti di persone (sia estranei che personale ferroviario);
- 2 incidenti che, non rientrando in nessuna delle altre categorie, vengono classificati come "altri"; nel 2018 furono 6;
- 1 incidenti dovuto a incendi al materiale rotabile con conseguenze contro i 3 del 2018.

Infine per una più dettagliata informativa in merito ai temi della sicurezza delle linee ferroviarie, delle *best practices* adottate dal Gruppo e degli investimenti effettuati si rimanda al capitolo "Investimenti".

Le informazioni sopra riportate rispondono anche a quanto previsto dal D.Lgs. n. 254 del 30 dicembre 2016 all'art. 3, comma 2, lettera c).



ALTRE INFORMAZIONI

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali, e quelli aperti dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie di maggior rilievo, in essere al 31 dicembre 2019. A tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società, inclusa FS SpA, o il Gruppo, siano esposte a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza diverse da quelle indicate nell'apposita sezione "Passività Potenziali" in nota, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria. Inoltre, ricorrendone le circostanze, le società si sono costituite parte civile.

In dettaglio, con riferimento ai soli procedimenti giudiziari penali avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti delle società del Gruppo, si precisa che nel corso del 2019 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di Vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

- delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per le società coinvolte, FS SpA inclusa, ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;
- delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
- per gli ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Inoltre il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di Terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, ecc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto a effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi e oneri, è riportato nelle Note al bilancio cui si rinvia. Allo stesso modo, si fa integrale rinvio anche alla descrizione delle attività e passività potenziali sopra indicate, così come definite dai principi di Gruppo.

Procedimenti penali ex D.Lgs. 231/01

- il procedimento penale n. 2554/2013 RGNR pende in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Foggia. Lo stesso vede imputata la società RFI SpA ex D.Lgs. 231/01 in relazione all'incidento mortale sul lavoro occorso il 5 marzo 2010 in agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento Srl;
- in relazione al procedimento penale n. 6305/2009 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, si segnala che in data 20 giugno 2019, la Corte di Appello di Firenze ha dato lettura del dispositivo della sentenza di secondo grado, e che, in data 16 dicembre 2019, sono state depositate le motivazioni. La Corte d'Appello ha riformato parzialmente la pronuncia emessa dal Tribunale di Lucca all'esito del primo grado di giudizio. In particolare, per quanto attiene al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, la Corte ha confermato l'assoluzione di FS SpA e FS Logistica SpA (oggi Mercitalia Logistics SpA) da responsabilità ex D.Lgs. 231/2001, nonché l'assoluzione degli ex AD e Presidente di quest'ultima società e di quattro funzionari di RFI SpA; ha altresì pronunciato sentenza di assoluzione di ulteriori cinque ex dirigenti di RFI SpA, condannati in primo grado, e ha dichiarato l'estinzione dei reati per due dirigenti *medio tempore* deceduti (uno di RFI SpA, assolto già in primo grado, e uno di Trenitalia SpA, precedentemente condannato); sono stati inoltre dichiarati estinti per prescrizione i reati di incendio e lesioni colpose. La Corte ha inoltre confermato la responsabilità di Trenitalia SpA e RFI SpA ex D.Lgs. 231/2001 e la relativa sanzione pecuniaria, con revoca della sanzione interdittiva, precedentemente irrogata, del "divieto di pubblicizzare beni o servizi" per il periodo di mesi 3; ha inoltre condannato l'ex AD di FS SpA per i reati ascrittigli in tale veste (posizione per la quale vi era stata assoluzione in primo grado), confermando altresì la condanna già disposta dal giudice di *prime cure* a carico dello stesso, in qualità di ex AD di RFI SpA (periodo 2001-2006); ha inoltre confermato — seppur rideterminando in diminuzione le pene — la responsabilità a carico dell'ex AD di RFI SpA (periodo 2006-2009) e dell'ex AD di Trenitalia SpA, nonché di un dirigente di RFI SpA e due ex funzionari di Trenitalia SpA (di cui uno anche per il ruolo all'epoca rivestito in FS Logistica SpA). Sono state inoltre confermate le responsabilità in ambito Gruppo GATX, anche per i profili ex D.Lgs. 231/2001 (salvo riduzione sanzione pecuniaria e revoca interdittiva) e quelle di due funzionari di Cima Riparazioni (società definitivamente assolta per i profili ex D.Lgs. 231/2001). In merito alle statuizioni civili, è stata estesa all'ex AD di FS SpA e, di conseguenza, alla società la condanna ai risarcimenti in favore delle parti civili, in solido con gli altri imputati e responsabili civili condannati. Risultano proposti ricorsi in Cassazione. Sarà pertanto

celebrato nei prossimi mesi il terzo grado di giudizio;

- il procedimento penale n. 1430/2014 RGNR pende in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Gela nei confronti dell'ex AD e di alcuni dirigenti/dipendenti di RFI SpA per il reato di omicidio colposo in relazione all'investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI SpA stessa occorso in data 17 luglio 2014 fra le stazioni di Falconara e Butera. La società risulta incolpata per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001;
- il procedimento penale n. 3566/2015 RGNR Procura di Rimini, aperto a seguito dell'infortunio, avvenuto il 5 marzo 2015, che ha interessato un dipendente della ditta A.T.S. Costruzioni che operava presso l'OMC Locomotive di Rimini, pende innanzi al Tribunale di Rimini nei confronti dell'ex dirigente responsabile dell'O.M.C. di Rimini, unitamente al datore di lavoro e al preposto della A.T.S., per il reato previsto dall'art. 590 co. 1 e 2 c.p. Al dirigente viene contestata anche la violazione dell'art. 26, comma 2 del D.Lgs. 81/2008. Trenitalia SpA è ritenuta anche responsabile dell'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies, comma 3 del D.Lgs. 231/2001;
- il procedimento penale n. 20765/2014 RGNR Procura di Firenze, che trae origine dall'infortunio ai danni di un dipendente della Direzione Regionale Toscana di Trenitalia SpA, avvenuto in data 12 gennaio 2014, durante le operazioni di manovra, pende attualmente in primo grado nei confronti di alcuni dirigenti e dipendenti della società per il reato di omicidio colposo, nonché nei confronti di Trenitalia SpA medesima incolpata per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001;
- il procedimento penale n. 1525/2008 RGNR Procura della Repubblica di Trani, tratta di un processo per omicidio colposo plurimo (c.d. *Truck Center*) che vede imputati, tra gli altri, alcuni dipendenti di Mercitalia Logistics SpA (già FS Logistica SpA), e la società, tanto quale responsabile civile quanto ai sensi del D.Lgs. 231/2001. La Corte d'Appello di Bari ha proscioltto, in riforma della sentenza di primo grado, i dipendenti di Mercitalia Logistics SpA e la società stessa. In conseguenza di tale pronuncia di secondo grado, è venuta meno anche la sanzione amministrativa di 1,4 milioni di euro cui Mercitalia Logistics SpA era stata condannata in primo grado per l'illecito amministrativo dipendente da reato. La sentenza di appello è stata impugnata dalla pubblica accusa con ricorso per cassazione. All'udienza dell'8 febbraio 2019, la Corte di Cassazione ha annullato la sentenza di proscioglimento emessa dai giudici di secondo grado, con rinvio a nuovo giudizio, da celebrarsi innanzi ad altra sezione della Corte di Appello di Bari. Le motivazioni della sentenza sono state pubblicate in data 25 marzo 2019. In data 22 ottobre 2019, è stato notificato al difensore della società il decreto di citazione per il nuovo giudizio di appello, nell'ambito del quale, alla prima udienza predibattimentale, i dirigenti riferibili a FS Logistica SpA hanno chiesto l'applicazione della pena su richiesta, sulla quale il giudice si è riservato, rinviando il processo a successiva udienza, anche per consentire alla società di valutare la formulazione di analoga richiesta di patteggiamento;
- il procedimento penale n. 1758/2014 RGNR avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano, all'udienza del 22 giugno 2018 è stato definito con sentenza di assoluzione, per insussistenza del fatto, sia per un dirigente che per la società Trenitalia SpA. Il procedimento riguardava presunte violazioni connesse al superamento dei limiti fissati normativamente nello scarico di acque reflue industriali in pubblica fognatura e vedeva coinvolti un dirigente di Trenitalia SpA e la società stessa ai sensi del D.Lgs. 231/2001. Il difensore della Società ha confermato che la sentenza di assoluzione non risulta essere stata impugnata e il termine per l'appello è ormai scaduto, determinandosi così, di fatto, il passaggio in giudicato della pronuncia;
- nell'ambito del procedimento penale n. 6769/2015 avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia, il giudice dell'Udienza Preliminare, con decreto, in data 11 giugno 2018, ha disposto il rinvio a giudizio degli indagati e della società Busitalia-Sita Nord Srl, incolpata ex D.Lgs. 231/2001, provvedendo a riqualificare il reato in imputazione da quello previsto dall'art. 640 bis c.p. (Truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche) in quello meno grave di cui all'art. 640, comma 2 n. 1 (Truffa aggravata ai danni dello Stato). Pende dibattimento;
- è attualmente pendente innanzi al Tribunale di Bari il procedimento penale n. 18773/2009 che vede coinvolta la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl come incolpata ex D.Lgs. 231/2001, in relazione al reato di truffa - originariamente contestato con l'aggravante della transnazionalità, poi esclusa dal giudice - addebitato

anche all'ex Amministratore Unico della società stessa. I fatti attengono all'acquisto in Polonia di carrozze ferroviarie a un prezzo superiore a quello di mercato. A seguito del rinvio a giudizio della società e di tutte le persone fisiche imputate, pende ora dibattimento;

- il procedimento penale n. 3651/2018 RGNR è iscritto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano. Il giorno 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello, si è verificato un incidente ferroviario che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord Srl – in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi – che ha causato il decesso di tre passeggeri e il ferimento di altri. Il procedimento è attualmente pervenuto alla conclusione delle indagini preliminari con emissione dell'avviso ex art. 415 bis cpp e sono tutt'ora pendenti i termini a difesa. Dal predetto avviso risultano indagati, in ambito RFI SpA, l'Amministratore Delegato e 8 funzionari. Anche RFI SpA è risultata attinta da contestazione relativa a responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/2001. Dall'avviso di conclusione delle indagini preliminari si è altresì appreso dell'intervenuta iscrizione, quali indagati, di un direttore di ANSF e di un suo funzionario, mentre si rileva lo stralcio delle posizioni riferibili a Trenord Srl. RFI SpA è assistita da un legale di fiducia e da consulenti tecnici;
- il procedimento penale n. 16682/2014 RGNR iscritto innanzi alla Procura di Palermo nei confronti dell'Amministratore Delegato e della società RFI SpA, attinta da responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/2001, in relazione al presunto smaltimento abusivo di rifiuti realizzato dal soggetto fornitore intermediario presso la discarica sita in Camastra (AG), in conseguenza dei lavori svolti da RFI SpA sulla piattaforma sotto il ponte Petrace di Gioia Tauro (RC). Gli illeciti contestati all'AD e alla società sono stati archiviati con decreto del GIP di Palermo depositato in data 24 aprile 2019;
- il procedimento penale n. 6224/2016 RGNR, pendente innanzi alla Procura della Repubblica di Parma, riguarda la gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma nel bacino di Parma, in relazione alla quale vengono contestati all'Amministratore Delegato e a un dirigente della società Busitalia-Sita Nord Srl e ad altri soggetti, tra l'altro, i reati di turbata libertà degli incanti e corruzione tra privati. In data 28 agosto 2019 è stato notificato alla società l'avviso di conclusioni delle indagini preliminari ex art. 415 bis c.p.p. nel quale è stata formalizzata l'incolpazione ex D.Lgs. 231/2001 a carico di Busitalia-Sita Nord Srl, in relazione all'illecito amministrativo (art. 25 ter, comma 1, lett. s bis) collegato al reato di corruzione tra privati;
- il procedimento penale n. 3518/2009 RGNR, pendente innanzi alla Procura della Repubblica di Salerno, vede la società Anas SpA imputata ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, per omicidio colposo commesso in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro (art. 589 c.p., artt. 5 e 25 septies D.Lgs. 231/2001). Il procedimento riguarda l'incidente mortale verificatosi in data 18 marzo 2009 in cui è deceduto un dipendente della Contursi Scarl, aggiudicataria dei lavori per la realizzazione della galleria Sant'Angelo lungo l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Pende la fase del dibattimento;
- il procedimento penale n. 1265/2018 RGNR pende innanzi alla Procura di Arezzo in relazione al presunto illecito smaltimento di rifiuti speciali pericolosi contenenti amianto. Il fatto è originato dal cedimento di una scarpata sulla SS. n. 3 bis Tiberina, itinerario E45 (Orte-Ravenna), a seguito del quale Anas SpA ha incaricato un'impresa per lo smaltimento dei rifiuti. In data 18 aprile 2019 è stato depositato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari. Anas SpA, imputata ai sensi del D.Lgs. 231/2001, artt. 5 e 25 undecies, in data 22 maggio 2019, per il tramite del difensore incaricato, ha depositato memoria difensiva chiedendo l'archiviazione della propria posizione, stante l'adozione da parte della società di tutti i presidi di controllo idonei a scongiurare la c.d. colpa da organizzazione;
- nell'ambito del procedimento penale n. 3556/2019 RGNR pendente in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Brindisi, in data 23 gennaio 2020 è stato notificato a Italferr SpA "Informazione di garanzia per illecito amministrativo dipendente da reato" in relazione all'infortunio mortale occorso in Brindisi, in data 9/10 luglio 2019, durante lo svolgimento di alcune lavorazioni da parte del sub appaltatore HI.TEC Italia Srl, datore di lavoro della vittima del sinistro, nell'ambito di un appalto a committenza RFI SpA. Alla HI.TEC Italia srl e a Italferr SpA, che ha svolto su incarico di RFI SpA, tra le altre, le prestazioni di Direzione dei lavori, Responsabile dei lavori e Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione, è contestato l'illecito amministrativo dipendente da reato di cui all'art. 25 septies, comma 2, D.Lgs. 231/2001. Dall'avviso della richiesta di proroga del

termine per le indagini preliminari, successivamente notificato ad alcune persone fisiche, risulta che il procedimento penale pende, per il reato di omicidio colposo, a carico di otto persone fisiche, tra le quali quattro esponenti di Italferr SpA;

- nell'ambito del procedimento penale n. 524/2020 RGNR, iscritto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lodi, a seguito dello svio del treno Alta Velocità 9595 avvenuto in Livraga il 6 febbraio 2020, la società RFI SpA risulta indagata per l'illecito amministrativo ex art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001, unitamente all'Amministratore Delegato e a nove dipendenti/dirigenti nei confronti dei quali si procede per i reati di omicidio e lesioni colpose e disastro ferroviario colposo. Dagli atti sino a oggi noti, parrebbe evincersi che per i medesimi reati risultino indagati anche l'Amministratore Delegato di Alstom e altri soggetti esterni al Gruppo FS. Il procedimento è in fase di indagini preliminari.

Altri procedimenti penali rilevanti

- il procedimento penale n. 503034/2012 RGNR inizialmente iscritto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, è relativo all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato sulla tratta Rossano Calabro – Mirto Crosia. Nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI SpA (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane viene contestato, in concorso, l'omicidio colposo e il disastro ferroviario colposo. In udienza preliminare, è stata citata FS SpA come responsabile civile, in luogo della quale si è costituita RFI SpA. Attualmente il giudizio pende in fase di udienza preliminare;
- il procedimento penale n. 2615/2018 RGNR Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ivrea, è stato aperto a seguito dell'incidente ferroviario del 23 maggio 2018 sulla linea Chivasso/Ivrea, tra il treno Regionale 10027 e un TIR (un trasporto eccezionale) che aveva travolto le barriere bloccandosi sulle rotaie. A seguito dell'urto sono deceduti il macchinista del treno e il conducente di un mezzo di scorta tecnica al TIR e sono rimaste ferite numerose persone, tra le quali la Capotreno. La Procura della Repubblica ha richiesto la proroga del termine per le indagini preliminari. Trenitalia SpA è assistita da un difensore di fiducia;
- il procedimento penale n. 6662/2017 RGNR e n. 23758/2019 RG Tribunale di Napoli, è stato aperto a seguito dell'infortunio mortale occorso a un dipendente della società Trenitalia SpA presso l'IMC ETR di Napoli. Nel procedimento risultano imputati alcuni dirigenti/dipendenti della società per il reato di omicidio colposo commesso con la violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Il procedimento pende nella fase dell'udienza preliminare;
- il procedimento penale n. 4153/2016 RGNR è stato avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari nei confronti dell'ex Amministratore Unico delle Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl e di altri soggetti. I fatti contestati attengono a vari episodi di bancarotta fraudolenta documentale, societaria e patrimoniale che hanno determinato lo stato di dissesto della società e generato la necessità dell'accesso alla successiva procedura concordataria da parte della società. Nell'ambito del procedimento penale sono state individuate dalla Procura come parti offese anche FSE Srl e FS SpA che si sono costituite parti civili. Pende attualmente la fase dibattimentale. Il procedimento penale n. 4877/2018 RGNR, pendente presso la Procura della Repubblica di Bari e originato da un esposto/querela di FSE Srl, costituisce stralcio del procedimento penale principale per bancarotta n. 4153/2016 RGNR – Procura della Repubblica di Bari a carico dell'ex Amministratore Unico di FSE Srl e di altri soggetti, attualmente pendente in fase dibattimentale. La Procura, nell'ambito del procedimento n. 4877/2018 RGNR, ha emesso l'avviso di conclusione delle indagini preliminari, nei confronti dell'ex Amministratore Unico di FSE Srl e altri funzionari dell'istituto bancario BNL per i reati di "bancarotta fraudolenta preferenziale in favore del creditore BNL" e di "bancarotta fraudolenta impropria per effetto di operazioni dolose";
- il procedimento penale n. 8790/2016 RGNR Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce è stato iscritto per i reati di omicidio stradale (art. 589 bis c.p.) e lesioni personali stradali (art. 590 bis c.p.) nei confronti di un dipendente di FSE Srl per il sinistro occorso in data 1° agosto 2016 mentre si trovava alla guida dell'autobus di linea della società.

La società è stata citata, unitamente alla compagnia di assicurazione, quale responsabile civile nel procedimento in questione. In data 5 giugno 2019 il giudice ha assolto l'imputato e conseguentemente ha escluso ogni responsabilità di FSE Srl perché il fatto non costituisce reato. La difesa della parte civile ha presentato appello;

- il procedimento penale n. 6310/2017 RGNR è stato avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce per il sinistro avvenuto il 13 giugno 2017 tra due treni di FSE Srl, all'uscita di Galugnano, Frazione di San Donato di Lecce, lungo la tratta tra il capoluogo salentino e Otranto. In data 11 dicembre 2018 è stato notificato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari a due dirigenti di FSE Srl. Dall'atto risultano imputati, oltre ai due dirigenti, anche due dipendenti della società per disastro ferroviario colposo con danni a persone (circa 20 feriti tra viaggiatori e personale di FSE Srl) e cose (treni venuti a collisione). A seguito della richiesta di rinvio a giudizio formulata dalla Procura di Lecce, è stata fissata l'udienza preliminare, all'esito della quale il GUP ha condannato un dipendente alla pena di un anno e dieci mesi di reclusione, accogliendone l'istanza di patteggiamento concordata con il PM, con sospensione condizionale della pena; ha inoltre definito la posizione di un altro dipendente, nelle forme del rito abbreviato, con sentenza di assoluzione, motivata contestualmente; ha infine disposto il rinvio a giudizio di due dirigenti di FSE Srl dinanzi al Tribunale Collegiale di Lecce. Pende attualmente la fase dibattimentale;
- il procedimento penale n. 5926/2015 RGNR DDA è stato avviato dalla Procura della Repubblica di Reggio Calabria in relazione a due appalti, il primo aggiudicato da Anas SpA avente per oggetto i "lavori di manutenzione straordinaria del sovrappasso di Via Casa Savoia di Gallico (ex S.S. n. 184 Gamberie) al Km 438+000 dell'ASR", il secondo aggiudicato da RFI SpA riguardante "i lavori di realizzazione della fermata di Pentimele della Metropolitana di superficie". Risultano coinvolti alcune imprese esecutrici dei lavori e anche sei dipendenti di Anas SpA a cui vengono contestati reati di associazione a delinquere anche di stampo mafioso (art. 416 e 416 bis c.p.), corruzione impropria, induzione indebita (art. 319 e 319 quater c.p.), abuso di ufficio e truffa (art. 323 e 640 c.p.). In data 3 aprile 2019 è stata depositata ordinanza sulla richiesta del PM di applicazione di misure cautelari e contestuale decreto di sequestro preventivo. Il GIP non ha accolto nessuna delle misure restrittive e/o di sospensione dal servizio richieste dal PM nei confronti dei dipendenti Anas SpA, mentre è stato disposto il sequestro preventivo dei beni delle società coinvolte. In data 16 gennaio 2020 il PM ha emesso l'avviso di conclusione delle indagini preliminari ex art. 415 bis c.p.p., identificando Anas quale persona giuridica offesa.

Procedimenti dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie

Sconto K2 ex DM 44T/2000. Nel rinviare alle precedenti relazioni delle società del Gruppo FS Italiane per un'informativa di dettaglio, si segnala che è in corso il giudizio civile instaurato da Trenitalia SpA innanzi al Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere da RFI SpA il pagamento delle somme dovute a titolo di Sconto K2, a fronte dell'annullamento del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 92T/2007 (Consiglio di Stato, sentenza n. 1110/2013, sulla cui ottemperanza il Consiglio di Stato si è pronunciato con sentenza n. 1345/2014). Nell'ambito di tale giudizio, il giudice ha consentito a RFI SpA di chiamare in causa il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché il Ministero dell'Economia e delle Finanze per garanzia e manleva delle somme - a titolo di Sconto K2 - che saranno eventualmente riconosciute in favore di Trenitalia SpA. Entrambi i Ministeri si sono costituiti ritualmente e congiuntamente in giudizio, RFI SpA ha - tra l'altro - eccepito il difetto di legittimazione attiva e, comunque, il difetto di titolarità in capo a Trenitalia SpA del credito da indebito per la quota di Sconto K2 relativa ai servizi prestati per il trasporto merci, in ragione della scissione societaria tra Trenitalia SpA e Mercitalia Rail Srl aventi per oggetto l'assegnazione, con effetto dal 1 gennaio 2017, del ramo d'azienda "merci" in favore di Mercitalia Rail Srl. Quest'ultima società, con atto notificato nel 2019, è intervenuta in giudizio. Allo stato il giudice si è riservato la decisione sull'ammissione dei mezzi istruttori.

Ricorsi inerenti la procedura di gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico Regione Toscana. Con sentenza pubblicata a dicembre 2019, il Consiglio di Stato ha respinto i ricorsi in appello proposti da MOBIT Scarl (società consortile che riunisce, oltre a Busitalia-Sita Nord Srl, altri operatori di TPL del territorio toscano), da Autolinee Toscane SpA (AT) e dalla Regione Toscana avverso le sentenze del TAR Toscana n. 1548/2016 e n. 1159/2017. Nel merito, con la sentenza n. 1548/2016, il TAR Toscana, accogliendo i ricorsi di MOBIT Scarl e di AT, aveva annullato l'atto di aggiudicazione della gara ad AT, rilevando che entrambi i ricorrenti-concorrenti avessero presentato offerte economiche non conformi alle prescrizioni delle linee guida per l'elaborazione del PEF predisposte dalla stazione appaltante. Tra i

motivi di ricorso avverso detta sentenza, MOBIT Scarl aveva, tra l'altro, contestato la partecipazione di AT alla gara in violazione di alcune disposizioni del Regolamento CE n. 1370/2007 con particolare riferimento al divieto per i soggetti beneficiari di affidamenti diretti di servizi pubblici di trasporto di partecipare a gare relative a bacini territoriali diversi da quelli in cui operano in condizioni di vantaggio non concorrenziale (divieto di partecipazione *extra moenia*). Tale profilo è stato oggetto di rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea che, con sentenza di marzo 2019, ha stabilito che l'art. 5 del Reg. (CE) n. 1370/2007, che disciplina il divieto di partecipazione *extra moenia*, deve essere interpretato nel senso della non applicabilità di tale disposizione a procedimenti di aggiudicazione intervenuti prima del 3 dicembre 2019.

Con la sentenza n. 1159/2017 il TAR Toscana aveva respinto il ricorso di MOBIT Scarl avverso il provvedimento con il quale, nelle more del giudizio di appello avverso la sopra citata sentenza n. 1548/2016, la Regione Toscana aveva riaperto la procedura di gara, invitando i due concorrenti a presentare un nuovo PEF a corredo dell'offerta tecnica ed economica già formulata e procedendo a una nuova aggiudicazione (provvisoria) della gara ad AT. Allo stato, è pendente il giudizio innanzi al TAR Toscana, instaurato da MOBIT Scarl per l'impugnazione del provvedimento di aggiudicazione definitiva a favore di AT, adottato dalla Regione Toscana dopo la riapertura della gara e a seguito del deposito della citata sentenza della Corte di Giustizia UE del 21 marzo 2019.

Ricorso inerente il trasferimento a FS SpA della partecipazione azionaria in FSE Srl. Con sentenza n. 6417/2017, il TAR Lazio ha respinto il ricorso proposto da Arriva Italia Srl, Ferrotramviaria SpA e COTRAP (ricorrenti) ai fini dell'annullamento del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 248/2016 con il quale è stato individuato in Ferrovie dello Stato Italiane SpA il soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE Srl, detenuta in allora dallo stesso Ministero, confermandone pertanto la legittimità. Nell'ambito del giudizio di appello per la riforma della sentenza del giudice di prima istanza, le ricorrenti hanno proposto, quale primo motivo di impugnazione, il mancato rispetto degli obblighi imposti dalla disciplina in materia di aiuti di Stato, con riferimento: i) allo stanziamento della somma di 70 milioni di euro a favore di FSE Srl di cui all'art. 1, comma 867, della L. 2018/2015, così come modificato dall'art. 47, del D.L. 50/2017 e ii) al trasferimento di FSE Srl a FS SpA senza procedure di gara e in assenza di corrispettivo.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto di devolvere la questione alla Corte di Giustizia UE, ai sensi dell'art. 267, par. 1, lett. a) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (ordinanza di rimessione n. 3123/2018). La Corte si è pronunciata sulle questioni pregiudiziali con sentenza del 19 dicembre 2019 (causa C-385/18) affermando che – fatte salve le verifiche che il giudice del rinvio (i.e. Consiglio di Stato) sarà tenuto a effettuare – l'art. 107 del TFUE deve essere interpretato nel senso che sia lo stanziamento di una somma di denaro in favore di un'impresa pubblica sia il trasferimento dell'intera partecipazione detenuta da uno Stato membro nel capitale di detta impresa a un'altra impresa pubblica, senza corrispettivo, ma con l'obbligo per quest'ultima di rimuovere lo squilibrio patrimoniale della prima, possono essere qualificati come aiuti di Stato. All'esito della sentenza interpretativa della Corte di Giustizia, sono rimesse al Consiglio di Stato – a fronte della riassunzione del giudizio - le determinazioni conseguenti.

Casi UE SA 32179/SA 32953. Come noto, il 28 marzo 2014 la DG Concorrenza della Commissione Europea ha notificato all'Italia una Decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a:

1. alcune operazioni di *asset allocation* infragruppo (caso SA 32179);
2. alle compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).

La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di *asset allocation*, interne al Gruppo FS Italiane, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia SpA e di FS Logistica SpA (ora Mercitalia Logistics SpA). In particolare si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del gestore dell'infrastruttura. La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia SpA per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni. Dopo un biennio (2015 – 2016) in cui non si sono registrati sviluppi, a partire dall'ultima parte del 2017 la Commissione Europea ha ripreso l'esame di entrambi i dossier. In considerazione pertanto dello stato di evoluzione dei casi e della loro complessità, si precisa, in continuità con le valutazioni effettuate negli esercizi precedenti e tenuto conto anche del parere di autorevoli professionisti specificamente incaricati, che con riferimento a entrambi i dossier si è ancora oggi nell'impossibilità di individuare una oggettiva situazione di passività potenziale. Si osserva inoltre che, con riferimento al caso SA 32179, l'eventuale evoluzione negativa avrebbe effetti esclusivamente interni al Gruppo FS Italiane; mentre con riguardo al caso SA 32953 non è a oggi possibile effettuare ogni attendibile stima dell'eventuale importo che dovesse mai essere riconosciuto.

AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2019 Ferrovie dello Stato Italiane SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2019, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA, 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 efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è in atto una più razionale allocazione degli asset e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società sul proprio core business, di migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle stesse società del Gruppo, affidando dette attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie infragruppo. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti, nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie 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 e altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle Note al bilancio, cui espressamente si rimanda.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Le considerazioni che seguono, e la tensione verso gli obiettivi in esse riportati, si confermano, ancor più in questo momento, nella doverosa gestione, attenta e condivisa con tutti gli stakeholders, della eccezionale situazione socio-ambientale e sanitaria, di straordinaria complessità, che il nostro Paese, insieme all'Europa e a gran parte degli altri Paesi nel mondo, sta affrontando in questi primi mesi del 2020 con riferimento alla emergenza senza precedenti legata alla diffusione del virus COVID-19 (c.d. Coronavirus) avvenuta inizialmente in Cina, nei mesi a cavallo della fine 2019 e degli inizi 2020, per poi propagarsi nei primi mesi dell'anno corrente in Italia e a livello globale. Il Gruppo, ben consapevole del proprio fondamentale ruolo sociale e di servizio per il Paese, è fortemente impegnato, a stretto contatto con il Governo, i Ministeri azionista e vigilante, il Ministero della salute, le Pubbliche Autorità e le Istituzioni tutte, a valutare quotidianamente, anche a seguito delle misure straordinarie assunte e indicate da queste ultime per lottare contro tale estrema emergenza, gli impatti di natura operativa, organizzativa, economica e finanziaria che tale evento, del tutto imprevedibile ed esogeno, sta producendo e produrrà sulla gestione dell'anno in corso. Per ulteriori considerazioni in merito, si rimanda alla disamina riportata al paragrafo "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" delle Note al bilancio stesso.

Premesso quanto sopra, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane mantiene al momento la previsione, nel 2020, di portare avanti il percorso di sviluppo fin qui realizzato, nonostante uno scenario macroeconomico, ambientale e competitivo di riferimento complesso e reso ancor più incerto da quanto commentato a inizio paragrafo.

Nel corso del 2020 si prevede di migliorare ulteriormente le performance registrate negli anni precedenti sia nel settore del Trasporto sia in quello Infrastrutturale.

Nel settore del Trasporto, il *Business Short Haul* (trasporto regionale) è sempre più concentrato nel garantire un servizio efficace, di qualità e innovativo. In tale contesto si inserisce il progetto di radicale rinnovamento della flotta che prevede la consegna di oltre 100 nuovi treni contrattualizzati con le Regioni e un Piano Commerciale diversificato in ragione delle esigenze delle persone (maggiore qualità dei servizi offerti, tariffe personalizzate, turismo e *leisure*) con l'obiettivo di assicurare l'innalzamento del livello di qualità e *comfort* erogato.

Sempre con riguardo al trasporto regionale il 2020 sarà caratterizzato dall'avvio operativo della società Trenitalia-TPER, società posseduta al 70% da Trenitalia SpA in *partnership* con la società Trasporto Passeggeri Emilia Romagna (TPER), che si è aggiudicata la gara per il servizio di trasporto regionale in Emilia-Romagna.

Nell'ambito del *Business Long Haul* Mercato, nonostante un contesto competitivo sempre più agguerrito, in previsione della completa liberalizzazione del mercato ferroviario previsto per il 2020 (IV Pacchetto Ferroviario UE), l'obiettivo primario è quello di consolidare il ruolo di *leadership* nei servizi Alta Velocità attraverso una strategia che ponga le persone al centro attraverso un'offerta "su misura" rispetto ai loro bisogni con l'attivazione di tutte le leve commerciali di prodotto (nuove relazioni, nuove fermate, nuovi livelli di servizio), di *pricing* e di distribuzione, tutte finalizzate ad assicurare un'offerta flessibile e sempre più "tailor made". Nel *Business Long Haul* Universale, l'obiettivo è quello di proseguire nell'assicurare l'innalzamento del livello di qualità e *comfort* del servizio come previsto nell'ambito del Contratto di Servizio attraverso il completamento del piano di *upgrade* del materiale rotabile. Nel corso del 2020 si conferma anche per il *Business* Mercè il *trend* di miglioramento degli ultimi anni e si prevede il potenziamento e ampliamento dei traffici nazionali e internazionali mediante l'adozione di strategie mirate sui singoli mercati *freight* oltre che il consolidamento e la diversificazione del portafoglio dei grandi clienti.

Nel settore Infrastrutturale la previsione per il 2020 evidenzia un significativo incremento degli Investimenti tecnici che si prevede raggiungano volumi di contabilizzazioni ancora più importanti, confermando il Gruppo FS tra i principali investitori industriali del Paese. Tale previsione è in linea con l'obiettivo di un continuo miglioramento dei servizi di trasporto, garantendo un servizio efficace, di qualità e innovativo, con riguardo al trasporto passeggeri lunga percorrenza (potenziamenti e velocizzazioni delle principali direttrici europee, collegamenti aeroporti), agli spostamenti pendolari (potenziamenti, velocizzazioni, nuove stazioni) e ai servizi di logistica (collegamenti porti, interporti, distretti produttivi, rafforzamento cooperazione internazionale tra gestori). Si confermano inoltre prioritari ambiti di intervento come Stazioni (nuovo *concept* di stazione per l'integrazione modale e progetti di riqualificazione delle aree limitrofe di stazione) e Ambiente & Sociale (efficientamento idrico ed energetico, *green procurement*, uso sociale di asset non strumentali) sempre perseguendo gli alti livelli di sicurezza in essere.

In tema di internazionalizzazione, continua nel 2020 l'impulso al rafforzamento della presenza del Gruppo in: Gran Bretagna, con l'avvio del servizio di trasporto ferroviario *West Coast* che collega quotidianamente Londra a Edimburgo e Glasgow; Spagna, con l'aggiudicazione dei servizi di trasporto ferro ad Alta Velocità per i collegamenti Madrid-Barcellona, Madrid-Valencia/Alicante e Madrid-Malaga/Siviglia di durata decennale (primo caso di operatore privato ammesso ad accedere alla rete ferroviaria iberica) che darà vita a una nuova impresa di trasporto ferroviario sul mercato spagnolo, in *partnership* con Air Nostrum, per lo svolgimento del servizio a partire da gennaio 2022; Francia, dove il *Business Long Haul* a Mercato espanderà il proprio raggio d'azione oltre confine con l'avvio, previsto per la seconda parte dell'anno, dei nuovi servizi Alta Velocità tra Milano e Parigi. Inoltre, il Gruppo FS Italiane è stato selezionato quale *Operation and Maintenance Contractor* (OMC) per la partecipazione a un consorzio internazionale per la gestione dei servizi su una nuova linea ad Alta Velocità in Thailandia.

In sintesi, nel 2020 il Gruppo rimarrà orientato alla creazione di valore sostenibile (innanzitutto economico, sociale, ambientale) con attenzione al mantenimento della qualità industriale, al rafforzamento del ruolo di azienda aperta a nuove sfide, all'innovazione tecnologica, alla digitalizzazione e alla valorizzazione del capitale umano del Gruppo FS Italiane. In un contesto in continua evoluzione, anche nel 2020 il Gruppo si pone quindi l'obiettivo di prestare sempre più attenzione ai temi della sicurezza, della digitalizzazione e della sostenibilità, sia in termini strategici di lungo periodo che in termini di revisione delle scelte e delle buone pratiche quotidiane, rendendoli principali cardini della *vision* aziendale e dando all'innovazione un ruolo fondamentale per il loro raggiungimento.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA

La Società – che chiude l'esercizio 2019 in positivo – proseguirà il suo compito di direzione e coordinamento dei processi di Gruppo nell'ottica di supporto alla realizzazione della *vision* strategica, confermando anche per il 2020 le previsioni di un risultato positivo.

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Ettore Petrolini, 2
00197 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

*Al Consiglio di Amministrazione della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.*

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016 n. 254 (di seguito anche il "Decreto") e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata all'interno della Relazione sulla gestione ed approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 31 marzo 2020 (di seguito anche la "DNF").

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto ed ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti nel 2016 dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'art. 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero.

Ancona Aosta Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecco Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.345.200,00 i.v.
Registro Imprese Milano e
Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani,
25 20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1* (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito anche "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1 Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.
- 2 Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.
- 3 Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo.



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

4 Comprensione dei seguenti aspetti:

- modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
- politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
- principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto, lettera a).

5 Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e con il personale di Rete Ferroviaria Italiana – RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., ANAS S.p.A., Busitalia - Sita Nord S.r.l. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di Capogruppo,
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili,
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;

- a livello di controllate,

per le società Rete Ferroviaria Italiana – RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., ANAS S.p.A., Busitalia - Sita Nord S.r.l., Qbuzz BV, TrainOSE S.A., Mercitalia Rail S.r.l., TX Logistik AG, Italferr S.p.A nonché per la Direzione Produzione, Direzione Tecnica, Divisione Passeggeri Regionale, Divisione Passeggeri Long Haul, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, nonché del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti nel 2016 dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards").

Roma, 22 aprile 2020

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Marco Maffei'. The signature is fluid and cursive, written over a light blue horizontal line.

Marco Maffei
Socio

04

RELAZIONE FINANZIARIA 2019

Bilancio consolidato Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2019

BILANCIO CONSOLIDATO GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE AL 31 DICEMBRE 2019

PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata

valori in milioni di euro

	Note	31.12.2019	31.12.2018*
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	10	46.058	44.371
Investimenti immobiliari	11	1.385	1.403
Attività immateriali	12	2.713	4.260
Attività per imposte anticipate	13	405	413
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	14	574	555
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	15	1.696	1.917
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	16	1.628	2.155
Crediti commerciali non correnti	19	6	9
Altre attività non correnti	17	5.319	4.471
Totale attività non correnti		59.784	59.554
Rimanenze	18	2.290	2.200
Crediti commerciali correnti	19	2.671	2.494
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	16	705	818
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	15	1.549	1.220
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	20	1.534	1.796
Crediti tributari	21	128	120
Altre attività correnti	17	3.462	4.317
Totale attività correnti		12.339	12.965
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	9	1.691	
Totale attività		73.814	72.519
Patrimonio Netto e passività			
Capitale sociale	22	39.204	39.204

Riserve	22	53	50
Riserve di valutazione	22	(428)	(436)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	22	2.440	1.896
Utile/(Perdita) d'esercizio	22	573	540
Patrimonio Netto del Gruppo	22	41.842	41.254
Utile/(Perdita) di Terzi	23	11	19
Capitale e Riserve di Terzi	23	437	424
Totale Patrimonio Netto di Terzi	23	448	443
Patrimonio Netto		42.290	41.697
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	24	7.211	8.335
TFR e altri benefici ai dipendenti	25	1.221	1.474
Fondi rischi e oneri	26	2.547	2.588
Passività per imposte differite	13	502	525
Acconti per opere da realizzare non correnti	28	1.142	995
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	27	1.577	1.620
Debiti commerciali non correnti	30	27	49
Altre passività non correnti	29	162	138
Totale passività non correnti		14.389	15.724
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	24	4.095	3.069
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	26	34	35
Debiti commerciali correnti	30	5.797	5.398
Debiti per imposte sul reddito	31	13	19
Acconti per opere da realizzare correnti	28	197	142
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	27	176	69
Altre passività correnti	29	5.614	6.366
Totale passività correnti		15.926	15.098
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	9	1.209	
Totale passività		31.524	30.821
Totale Patrimonio Netto e passività		73.814	72.519

(*) Il Gruppo ha applicato l'IFRS16 a partire dal 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

Conto economico consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2019	2018*
Ricavi e proventi*			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	32	11.957	11.560
Altri proventi	33	478	512
Totale ricavi e proventi		12.435	12.072
Costi operativi			
Costo del personale	34	(4.945)	(4.853)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	35	(1.491)	(1.599)
Costi per servizi	36	(4.741)	(4.371)
Costi per godimento beni di Terzi	37	(140)	(257)
Altri costi operativi	38	(220)	(198)
Costi per lavori interni capitalizzati	39	1.711	1.682
Totale costi operativi		(9.826)	(9.596)
Ammortamenti	40	(1.712)	(1.571)
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	41	(90)	(155)
Accantonamenti	42	22	(36)
Risultato operativo		829	714
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	43	88	92
Oneri finanziari	44	(286)	(221)
Totale proventi e oneri finanziari		(198)	(129)
Quota di Utile/(Perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del Patrimonio Netto	45	22	32
Risultato prima delle imposte		653	617
Imposte sul reddito	46	(60)	(58)
Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	47	(9)	
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		584	559
<i>Risultato netto di Gruppo</i>		573	540
<i>Risultato netto di Terzi</i>		11	19

(*) Il Gruppo ha applicato l'IFRS16 a partire dal 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

Conto economico complessivo consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2019	2018*
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		584	559
Altre componenti di Conto economico complessivo consolidato			
Componenti che non saranno riclassificati successivamente nell'Utile/(Perdita) del periodo, al netto dell'Effetto fiscale:			
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali	22	(9)	13
di cui Gruppo		(9)	13
di cui Terzi			
Riclassifiche delle altre componenti del Conto economico complessivo nel Conto economico dell'esercizio	22	13	16
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificati successivamente nell'Utile/(Perdita) del periodo, al netto dell'Effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	22	6	15
di cui Gruppo		4	15
di cui Terzi		2	
Differenze di cambio	22		
Totale altre componenti di Conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		10	44
Utile/(Perdita) complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		594	603
<i>Totale Conto economico complessivo attribuibile a:</i>			
Soci della controllante		581	584
Partecipazioni dei Terzi		13	19

(*) Il Gruppo ha applicato l'IFRS16 a partire dal 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato

PATRIMONIO NETTO	Capitale sociale	Riserve			
		Riserve			
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera
Saldo al 1 gennaio 2018	36.340	39			3
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	2.864				
Distribuzione dividendi					
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		11			
Variazione area di consolidamento					(3)
Altri movimenti					
Utile/(Perdita) complessivo rilevato di cui:					
Utile/(Perdita) d'esercizio					
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto					
Saldo al 31 dicembre 2018 (*)	39.204	50			
Saldo al 1 gennaio 2019	39.204	50			
Aumento di capitale (riduzione di capitale)					
Distribuzione dividendi					
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		3			
Variazione area di consolidamento					
Altri movimenti					
Utile/(Perdita) complessivo rilevato di cui:					
Utile/(Perdita) d'esercizio					
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto					
Saldo al 31 dicembre 2018	39.204	53			

(*) Il Gruppo ha applicato l'IFRS16 a partire dal 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

valori in milioni di euro

Riserve di valutazione				Utili/(Perdite) portati a nuovo	Utile/ (Perdita) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
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	Totale Riserve					
(105)	(362)		(425)	1.681	542	38.138	250	38.388
						2.864	15	2.879
					(150)	(150)	(9)	(159)
			11	381	(392)			
(12)	(1)		(16)	(166)		(182)	168	(14)
31	13		44		540	584	19	603
					540	540	19	559
31	13		44			44		44
(86)	(350)		(386)	1.896	540	41.254	443	41.697
(86)	(350)		(386)	1.896	540	41.254	443	41.697
							8	8
				(2)		(2)	(6)	(8)
			3	537	(540)			
							(1)	(1)
				9		9	(9)	
17	(9)		8		573	581	13	594
					573	573	11	584
17	(9)		8			8	2	10
(69)	(359)		(375)	2.440	573	41.842	448	42.290

Rendiconto finanziario consolidato

valori in milioni di euro

	2019	2018*
Utile/(Perdita) di esercizio	584	559
Imposte sul reddito	60	57
Proventi/Oneri finanziari	198	107
Ammortamenti	1.712	1.571
Utile/(Perdita) delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN	(22)	(32)
Accantonamenti e svalutazioni	427	305
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(111)	(82)
Variazione delle rimanenze	(91)	(74)
Variazione dei crediti commerciali	(285)	535
Variazione dei debiti commerciali	421	(165)
Variazione delle altre passività	(740)	263
Variazione delle altre attività	(7)	(578)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(339)	(364)
Pagamento benefici ai dipendenti	(273)	(200)
Variazione cassa attività/passività destinate alla vendita	(28)	
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(199)	(107)
Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti d'imposta rimborsati	(61)	(47)
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	26	(283)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	1.273	1.466
Investimenti in Immobili, impianti e macchinari	(6.542)	(5.770)
Investimenti immobiliari	(2)	(1)
Investimenti in Attività immateriali	(340)	(402)
Investimenti in partecipazioni	(120)	(141)
Investimenti al lordo dei contributi	(7.003)	(6.314)
Contributi-Immobili, impianti e macchinari	4.116	4.725
Contributi-Attività immateriali		2
Contributi-Partecipazioni	112	125
Contributi	4.229	4.852

Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	141	115
Disinvestimenti in Investimenti immobiliari	1	17
Disinvestimenti in Attività immateriali	2	20
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	9	12
Disinvestimenti	153	163
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	(2.622)	(1.299)
Canoni per <i>leasing</i> finanziario	(180)	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	131	(1.106)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	486	111
Variazione delle attività finanziarie	657	428
Variazione delle passività finanziarie		154
Dividendi	(8)	(159)
Variazioni Patrimonio Netto e cassa acquisita da op. straord.	1	367
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria	1.087	(205)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	(262)	(38)
Disponibilità liquide a inizio periodo	1.796	1.834
Disponibilità liquide a fine periodo	1.534	1.796

(*) Il Gruppo ha applicato l'IFRS16 a partire dal 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.



NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO

1. Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del bilancio consolidato

Ferrovie dello Stato Italiane è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Capogruppo ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1. La Capogruppo e le sue controllate (insieme il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", il "Gruppo FS Italiane", o il "Gruppo") forniscono servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica, sia in Italia che all'estero, e gestiscono un'estesa rete ferroviaria nonché stradale con l'ingresso del gruppo Anas nel perimetro di consolidamento a partire dallo scorso esercizio. La struttura del Gruppo FS Italiane è riportata nell'Allegato 5.

2. Criteri di redazione del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards - IAS* e *International Financial Reporting Standards - IFRS*) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

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

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

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

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

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

Nella predisposizione del presente bilancio consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione di quello al 31 dicembre 2018 ad eccezione di quanto nel seguito riportato con riferimento ai principi di nuova adozione.

Gli Amministratori, in data 31 marzo 2020, hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c. Il presente bilancio sarà successivamente sottoposto per l'approvazione all'Assemblea nei tempi di legge e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 c.c. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 31 marzo 2020, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

La società KPMG SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi del D.Lgs. 39/2010, per il periodo 2014-2022.

3. Area di consolidamento

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

i. Società controllate

Il bilancio consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso azionario diretto o indiretto della maggioranza dei voti esercitabili, sia per effetto del diritto a percepire i rendimenti variabili derivanti dal proprio rapporto con le stesse, incidendo su tali rendimenti ed esercitando il proprio potere sulla società, anche prescindendo da rapporti di natura azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo.

In caso di acquisto di partecipazioni di controllo non totalitarie l'avviamento è iscritto solo per la parte riconducibile alla Capogruppo. Il valore delle partecipazioni di minoranza è determinato in proporzione alle quote di partecipazione detenute dai Terzi nelle attività nette identificabili dell'acquisita.

Qualora l'aggregazione aziendale fosse realizzata in più fasi, al momento dell'acquisizione del controllo le quote partecipative detenute precedentemente sono rimisurate al *fair value* e l'eventuale differenza (positiva o negativa) è rilevata a Conto economico.

In caso di acquisto di quote di minoranza, dopo l'ottenimento del controllo, il differenziale positivo tra costo di acquisizione e valore contabile delle quote di minoranza acquisite è portato a riduzione del patrimonio netto di spettanza del Gruppo. In caso di cessione di quote tali da non far perdere il controllo dell'entità, invece, la differenza tra prezzo incassato e valore contabile delle quote cedute viene rilevata direttamente a incremento del patrimonio netto, senza transitare per il Conto economico.

Con riferimento alle operazioni tra entità sottoposte a controllo comune (*Business combination under common control*), fattispecie esclusa dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 e non disciplinata da altri principi contabili IFRS nel Gruppo FS, in assenza di tale disciplina, tali operazioni vengono rilevate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari di Assirevi in tema di IFRS).

I bilanci delle società controllate, di quelle sottoposte a controllo congiunto e delle collegate oggetto di consolidamento sono redatti facendo riferimento al 31 dicembre, data di riferimento del bilancio consolidato, appositamente predisposti applicando, fin dal momento del loro ingresso nell'area di consolidamento, i principi contabili utilizzati dal Gruppo FS Italiane – o appositamente rettificati, laddove necessario, per uniformarli a essi – e approvati dagli organi amministrativi delle singole entità.

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

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

- entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, rideterminando i dati comparativi;
 - gli utili e le perdite, inclusi i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di Terzi, sono eliminati, fatta eccezione per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;
 - per le acquisizioni di quote di minoranza relative a società per le quali esiste già il controllo, l'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita è contabilizzata a patrimonio netto.
- Tutte le entità controllate sono incluse nell'area di consolidamento dalla data nella quale il controllo è acquisito dal Gruppo. Le entità sono escluse dall'area di consolidamento dalla data nella quale il Gruppo perde il controllo.

ii. Società sottoposte a controllo congiunto e società collegate

Gli accordi a controllo congiunto (*joint arrangement*) possono essere classificati come *joint operation* o *joint venture*, in relazione ai diritti e alle obbligazioni contrattuali sottostanti. In particolare: (i) una *joint operation* è un *joint arrangement* nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività e obbligazioni per le passività relative all'accordo. In questo caso, le singole attività e passività e i relativi costi e ricavi vengono rilevati nel bilancio della partecipante sulla base dei diritti e degli obblighi di ciascuna di essi, indipendentemente dall'interessenza detenuta; (ii) una *joint venture* è un *joint arrangement* nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività nette dell'accordo.

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo FS Italiane esercita un'influenza notevole, intesa come potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata, senza averne il controllo o il controllo congiunto. Nel valutare l'esistenza dell'influenza notevole si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenziali effettivamente esercitabili o convertibili.

Le partecipazioni in *joint venture* e in collegate sono inizialmente iscritte al costo sostenuto per il relativo acquisto e successivamente sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

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

La partecipazione in *joint operation* deve essere riflessa contabilmente mediante la rilevazione delle attività/passività e dei costi/ricavi connessi all'accordo sulla base dei diritti/obblighi spettanti, a prescindere dall'interessenza partecipativa detenuta.

Le società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, il cui consolidamento o la cui rilevazione nel bilancio consolidato con il metodo del patrimonio netto non produce effetti significativi sulla situazione patrimoniale e finanziaria nonché sul risultato economico del Gruppo, sono escluse dall'area di consolidamento e sono rilevate al *fair value*, laddove disponibile, ovvero al costo al netto di eventuali riduzioni per perdite di valore.

4. Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie

Allocazione del prezzo di acquisto delle società acquisite

Cremonesi Workshop Srl - CREW

In data 30 novembre 2018 la società Italferr SpA ha acquistato una partecipazione pari all'80% del capitale sociale della Cremonesi Workshop Srl - CREW, società che vanta una presenza consolidata in molti Paesi esteri e che è riuscita ad affermarsi con importanti progetti civili, industriali, infrastrutturali e energetici. L'operazione è stata portata avanti con l'obiettivo di creare sinergie per affrontare il mercato italiano e internazionale, anticipando la domanda di infrastruttura integrata e garantendo un approccio multidisciplinare per lavorare anche nel settore metropolitano e tramviario. Il prezzo complessivo pagato per l'acquisto della società, comprensivo dell'aggiustamento prezzo previsto dall'accordo di investimento tra le parti, per tener conto delle differenze intervenute nella posizione finanziaria netta della CREW presa a base per la determinazione del prezzo provvisorio e quella esistente al 30 novembre 2018, nonché dell'opzione di acquisto dell'ulteriore 20% del capitale sociale, da parte di Italferr, previsto dai patti parasociali ed esercitabile dal 1° gennaio 2023, è stato pari a 21 milioni di euro.

Nel corso dell'esercizio 2019 è stata effettuata l'attività di allocazione puntuale del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società alle attività nette acquisite (*purchase price allocation*); le tabelle che seguono mostrano l'ammontare del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società e l'ammontare del *fair value* delle attività e passività assunte a seguito dell'operazione di aggregazione aziendale, applicando i principi contabili richiesti dall'IFRS 3 – *Business Combinations*.

valore in milioni di euro

Allocazione del prezzo di acquisto	
Cassa comprensiva dell'aggiustamento Prezzo	17,2
Prezzo di acquisto	17,2
Valore <i>minorities</i> (<i>put option</i>)	4,0
Totale Valore	21,2
Valore Patrimonio Netto della società Cremonesi Workshop alla data di acquisizione al netto delle <i>minorities</i>	3,2
Altre attività immateriali - Relazioni con i clienti	3,6
Altre attività immateriali - <i>Tradename</i>	1,6
Altre attività immateriali - <i>Backlog</i>	4,1
Passività per imposte differite	(2,6)
Attività nette post allocazione prezzo	9,9
Avviamento parziale	7,3

Le attività nette sopra esposte sono il risultato dell'applicazione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS e della conseguente iscrizione in base a essi di tutte le attività e passività identificabili come rientranti nel perimetro di acquisto alla data del 30 novembre 2018, secondo la metodologia del *partial goodwill* e tenuto conto dell'applicazione del *present access method* per la rilevazione della *put option*.

L'avviamento di 7,3 milioni di euro, importo derivante dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al *fair value* delle attività nette identificate, rappresenta il ragionevole valore delle sinergie attese dall'acquisizione descritte in precedenza. L'avviamento iscritto non è deducibile ai fini fiscali.

EESSTY

In data 1° aprile 2019, la controllata greca TrainOSE SA ha acquistato dal Fondo HRADF l'intero capitale sociale della EESSTY SA, società ellenica specializzata nella manutenzione del materiale rotabile e, in data 31 dicembre 2019, ha avuto efficacia la fusione della stessa in TrainOSE SA.

L'acquisizione, come la successiva operazione di fusione, si inserisce nel più ampio progetto di espansione delle attività del Gruppo all'estero, ed è stata effettuata con l'obiettivo di migliorare e modernizzare il servizio pubblico in Grecia relativo sia al traffico passeggeri sia al traffico merci, creando sinergie dall'integrazione in un solo operatore delle attività di *Operation & Maintenance* e incrementando gli investimenti nel settore.

Il prezzo complessivo pagato per l'acquisizione della società è di 22 milioni di euro; nel corso dell'esercizio è stata effettuata l'attività di allocazione puntuale del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società alle attività nette acquisite (*purchase price allocation*); le tabelle che seguono mostrano l'ammontare del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società e l'ammontare del *fair value* delle attività e passività assunte a seguito dell'operazione di aggregazione aziendale, applicando i principi contabili richiesti dall'IFRS 3 – *Business Combinations*.



valore in milioni di euro

Allocazione del prezzo di acquisto	
Cassa	22
Prezzo di acquisto	22
Valore <i>minorities</i>	0
Totale Valore	22
Valore Patrimonio Netto della società EESSTY alla data di acquisizione	40,6
Rivalutazione Immobili, impianti e macchinari	0,9
Licenza	1,1
<i>Derecognition</i> Imposte anticipate	(2,7)
Svalutazione Magazzino	(5,9)
<i>Derecognition</i> crediti commerciali e altri crediti	(7,6)
<i>Derecognition</i> altre passività	2,0
Fondo rischi	(1,6)
Iscrizione Debito verso OSE	(1,0)
Passività per imposte differite	(0,5)
Attività nette post allocazione prezzo	25,3
Badwill	3,3

In considerazione del fatto che l'operazione di acquisizione è stata realizzata nei primi mesi del 2019, periodo in cui l'economia greca ancora risentiva della crisi, che la società acquisita negli ultimi 3 anni ha evidenziato *performance* economiche negative (principalmente influenzate da svalutazioni di magazzino), si ritiene ragionevole che l'acquisto sia stato effettuato a condizioni favorevoli, e pertanto il *badwill* è stato rilasciato a Conto economico nel presente esercizio.

Operazioni straordinarie avvenute nel corso dell'esercizio

In data 1° gennaio 2019 la società Mercitalia Transport & Services Srl è stata fusa nella società Mercitalia Shunting & Terminal Srl, così come definito nell'atto sottoscritto in data 19 dicembre 2018.

In data 7 marzo 2019 la società Busitalia-Sita Nord Srl ha ceduto alla società Simet SpA l'intera partecipazione detenuta in Busitalia Simet SpA al prezzo concordato di 1,3 milioni di euro.

In data 28 marzo 2019, in attuazione di quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione di FS del 27 novembre 2018, è stato sottoscritto il contratto di compravendita tra FS SpA e RFI SpA, quali venditori, e AltaCSRETAILFR Srl (interamente partecipata da Altarea SCA), quale acquirente, della società Centostazioni Retail SpA, per un prezzo complessivo di 45 milioni di euro. La plusvalenza realizzata dal Gruppo a seguito della descritta operazione è stata pari a 28 milioni di euro.

In data 27 marzo 2019 è stato deliberato dall'Assemblea della società l'aumento di capitale di Tunnel Ferroviario del Brennero SpA per un importo complessivo di 120 milioni di euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS Italiane, tramite la controllata RFI SpA, risulta titolare, per effetto di differenti dinamiche di sottoscrizione da parte degli altri soci, di una quota di capitale sociale della società pari all'88,90% rispetto all'88,20% detenuto al 31 dicembre 2018. Inoltre, in data 20 dicembre 2019 l'Assemblea della società ha deliberato un ulteriore aumento di capitale per un importo complessivo di 160 milioni di euro, da eseguirsi entro il 31 dicembre 2020. Le *tranche* di quest'ultimo incremento saranno stabilite dal Consiglio di Amministrazione della società in funzione degli effettivi fabbisogni finanziari connessi allo stato di avanzamento delle attività della Fase III della Galleria di Base del Brennero.

In data 31 marzo 2019 è stata costituita da Ferrovie dello Stato Italiane una società denominata Ferrovie dello Stato Saudi Arabia for Land Transport LLC, con capitale deliberato, sottoscritto e versato pari a 500.000 SAR suddiviso in 500 azioni ordinarie del valore nominale di 1000 SAR ciascuna. La società con sede a *Riyadh* ha per oggetto sociale le attività relative al funzionamento e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie in Arabia Saudita.

In data 12 aprile 2019 la società RFI SpA ha acquistato l'intera quota di partecipazione detenuta dalla società Mercitalia Intermodal SpA nella società Terminali Italia Srl.

Con atto sottoscritto in data 17 aprile 2019 la società Pol Rail Srl è stata fusa nella società Mercitalia Rail Srl; gli effetti contabili e fiscali dell'operazione sono retrodatati al 1 gennaio 2019.

In data 1° maggio 2019 è divenuta efficace la scissione tra Blufferries Srl e Blu Jet Srl, così come definito nell'atto sottoscritto in data 27 marzo 2019.

In data 13 maggio 2019 è stata costituita da FS Italiane SpA la società FS Italian Railways USA Inc, con capitale deliberato, sottoscritto e versato pari a 100.000 USD suddiviso in n. 100.000 azioni del valore nominale di 1 dollaro ciascuna. La società con sede a New York ha per oggetto sociale la gestione e lo sviluppo dei trasporti e delle attività correlate in Nord America, inclusa la partecipazione alle gare relativi alle attività di trasporto.

In data 20 maggio 2019 FS Italiane SpA ha conferito, con efficacia 1° giugno 2019, le partecipazioni detenute in TrainOSE SA (100%) e Netinera Deutschland GmbH (51%) alla società Trenitalia SpA. A seguito di tale operazione, la società Trenitalia SpA ha aumentato il proprio capitale sociale di 189 milioni di euro.

In data 10 giugno 2019 è stato acquistato da RFI l'intero capitale sociale della società veicolo UM Ferro Srl, costituita da Umbria TPL e Mobilità SpA nella quale quest'ultima aveva conferito il proprio ramo d'azienda dedicato alla gestione dell'infrastruttura. Il successivo 24 giugno 2019 è stato sottoscritto, con efficacia 1 luglio 2019, l'atto di fusione per incorporazione della UM Ferro Srl in RFI SpA, concludendo in tal modo il percorso di subentro di RFI SpA nella gestione della Ferrovia Centrale Umbra.

In data 16 luglio 2019 è stata costituita la società Die Länderbahn CZ s.r.o. interamente controllata dalla società Die Länderbahn GmbH DLB, a sua volta controllata dalla società Netinera Deutschland GmbH.

A far data dal 1° agosto 2019 è operativa la società FSTechnology SpA, nata a seguito del conferimento di assets, contratti e personale da parte di FS SpA e scissioni di rami d'azienda da parte delle principali società del Gruppo (RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr).

In data 11 settembre 2019 è stata costituita, da RFI SpA, la società denominata Infrarail Firenze Srl con capitale deliberato, sottoscritto e versato pari a euro 200.000. La società con sede legale a Firenze ha per oggetto sociale lo svolgimento di tutti i servizi e le attività necessarie a garantire la sicurezza e la protezione dei cantieri relativi ai lavori del Passante Ferroviario Alta Velocità del Nodo di Firenze, alle opere infrastrutturali connesse alla fluidificazione del traffico ferroviario nel medesimo Nodo, nonché alle relative opere propedeutiche e funzionali, realizzate per conto di RFI SpA. In data 13 novembre l'assemblea dei soci della società Infrarail Firenze Srl ha deliberato di aumentare il capitale sociale per un importo pari a 3 milioni di euro, interamente sottoscritto e versato dal socio unico RFI SpA.

In data 11 dicembre 2019 è stata costituita da Ferrovie dello Stato Italiane SpA la società denominata FS International SpA, con capitale interamente sottoscritto e versato pari a 1.000.000 di euro, diviso in un 1.000.000 di azioni ordinarie del valore nominale di euro 1 ciascuna. La società, con sede legale a Roma, ha per oggetto sociale lo sviluppo e il consolidamento, nei mercati internazionali *target* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, delle attività di progettazione, costruzione, gestione e manutenzione di linee, mezzi, stazioni e impianti ferroviari e di trasporto pubblico e privato, sia passeggeri che merci, inclusi i connessi servizi di ingegneria, certificazione, logistica, *information & communication technology, advisory, training* delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, anche nel loro interesse, con riferimento ai settori del trasporto, delle infrastrutture di trasporto e dei servizi di mobilità integrata.

5. Traduzione dei bilanci di società estere

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

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

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

	Cambio medio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		Cambio al 31 dicembre	
	2019	2018	2019	2018
Franco Svizzero	1,11	1,15	1,09	1,13
Sterlina	0,88	0,88	0,85	0,89
Corona Danese	7,47	7,45	7,47	7,47
Corona Svedese	10,58	10,25	10,45	10,25
Dinaro Serbo	117,88	118,30	117,71	118,20
Lira Turca	6,35	5,56	6,68	6,06

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale del Gruppo 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 adeguuate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel Conto economico consolidato.

6. Principi contabili

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

Immobili, impianti e macchinari

Criteri generali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- manutenzione corrente, tesa al mantenimento in efficienza del rotabile, portata a Conto economico nell'anno di competenza;
- manutenzione di secondo livello tesa prevalentemente alla sostituzione/riparazione dei componenti all'interno dei rotabili soggetti a usura o ripristino (appartenenti alle classi 1 e 2) capitalizzata nell'anno di competenza;
- attività di *revamping* tesa prevalentemente a incrementare le prestazioni, l'efficienza o la vita utile del bene (classe 3) capitalizzata nell'anno di competenza.
- Le attività di manutenzione di secondo livello, sulla base delle attuali articolazioni dell'intero processo manutentivo, sono mediamente effettuate ogni 5/6,5 anni. Tali attività afferiscono prevalentemente ai componenti soggetti a usura o a ripristino.

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

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



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

Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni km. Il treno-km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno. In particolare gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione applicato al costo ammortizzabile dell'infrastruttura alla data di bilancio. Nel merito, in relazione all'infrastruttura, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri, limitatamente a quelli idonei e necessari a garantire un livello di efficienza e di sicurezza dell'infrastruttura stessa pari a quello dell'esercizio corrente (segnatamente le manutenzioni straordinarie e i rinnovi), in quanto integralmente coperti da contributi e quindi economicamente a carico dello Stato, concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura. In tal senso contribuiscono a confermare la capacità produttiva attuale dell'infrastruttura lungo il periodo di durata della Concessione, quindi della vita utile della stessa, e per tale profilo determinano impatto sul computo del coefficiente di ammortamento. Nell'ipotesi in cui tali contributi a carico dello Stato non fossero previsti, gli ammortamenti della rete sarebbero calcolati assumendo come coefficiente quello derivante dal rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione ma senza tener conto di quelle correlate alle spese future necessarie per mantenere in efficienza l'infrastruttura nel medesimo periodo (segnatamente le manutenzioni straordinarie e i rinnovi), applicato al costo ammortizzabile della rete ferroviaria alla data di bilancio.

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

Gli Immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

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

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio in corso e nell'esercizio precedente sono riportate nella tabella che segue:

Direttrice	Indicatore di produzione	
	2019	2018
Rete AV/AC	2,10%	2,18%
Rete Convenzionale		
Trasversale padana e transiti internazionali	2,29%	2,27%
Tirrenica Nord e affluenze	2,38%	2,23%
Dorsale e affluenze	2,28%	2,23%
Tirrenica Sud	2,27%	2,27%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,33%	2,29%
Rete complementare	2,30%	2,24%

La vita utile delle attività materiali e il loro valore residuo sono aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati. Gli Immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici

futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata a Conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

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

Categoria	Aliquota di ammortamento
Fabbricati	2% - 5%
Impianti e macchinari	5% - 10%
Materiale rotabile	3,3% - 20%
Attrezzature industriali e commerciali	7,5% - 25%
Altri beni	8% - 25%

Beni in leasing

Individuazione

Alla data di inizio di un contratto di locazione (c.d. *inception date*, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali pattuiti) e, successivamente, a ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, il Gruppo verifica se lo stesso contiene o rappresenta un *leasing*.

In particolare, un contratto contiene o rappresenta un *leasing* se trasferisce il diritto di controllare l'utilizzo di un bene identificato, per un periodo di tempo stabilito, in cambio di un corrispettivo. In presenza di contratti contenenti più componenti, di natura *leasing* e non *leasing*, e quindi rientranti sotto altri principi contabili, il Gruppo provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del *leasing* inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (c.d. *commencement date*) ed è determinata considerando il periodo non annullabile del contratto, cioè il periodo durante il quale le parti hanno dei diritti e degli obblighi legalmente esecutivi (*enforceable*) e include anche i *rent-free period*. A tale durata si aggiunge:

- il periodo coperto da un'opzione di rinnovo del contratto ("opzione di proroga" o *renewal option*), quando il Gruppo è ragionevolmente certo di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o *termination option*), quando il Gruppo è ragionevolmente certo di non esercitare tale opzione.

Le opzioni di risoluzione detenute solo dal locatore non sono considerate.

Contabilizzazione

Alla data di decorrenza del *leasing*, il Gruppo rileva tra le attività materiali/immateriali e/o tra gli investimenti immobiliari, a seconda della natura del bene oggetto del singolo contratto di *leasing*, l'Attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use* o RoU) e la Passività del *leasing* (*lease liability*), classificata nelle voci Passività finanziarie correnti e non correnti.

L'attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo, comprensivo dell'importo della valutazione iniziale della passività del *leasing*, rettificato dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una stima dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell'attività sottostante o per il ripristino dell'attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al *leasing* ricevuti.

La passività del *leasing* viene valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti, non ancora versati alla data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione il Gruppo utilizza, quando possibile e se evincibile dal contratto, il tasso di interesse implicito del *leasing* o, in alternativa, il tasso di finanziamento marginale (*incremental borrowing rate* IBR). I pagamenti dovuti per il *leasing* inclusi nella valutazione della passività comprendono i pagamenti fissi, i pagamenti variabili che dipendono da

un indice o un tasso, gli importi che si prevede di pagare a titolo di garanzia sul valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (che si ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se si ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che il Gruppo non abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il *leasing*).

Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del *leasing*, ovvero il costo del *leasing* non rifletta il fatto che verrà esercitata l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento. Inoltre, l'attività per il diritto di utilizzo viene diminuita delle eventuali perdite per riduzione di valore (*impairment*) in relazione alla CGU cui lo stesso Diritto fa parte e rettificata al fine di riflettere le rimisurazioni della passività del *leasing*.

La passività del *leasing*, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che il Gruppo prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando il Gruppo modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. In caso di rimisurazione della passività del *leasing*, si procede a una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'Utile/(Perdita) dell'esercizio.

Nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, il Gruppo espone le attività per il diritto di utilizzo nelle stesse voci nelle quali sarebbero esposte le attività sottostanti il *leasing*, se fossero di proprietà, e le passività del *leasing* tra le altre passività finanziarie. A Conto economico gli interessi passivi sulle passività del *leasing* costituiscono una componente degli oneri finanziari e sono esposti separatamente dalle quote di ammortamento delle attività per il diritto di utilizzo.

Il Gruppo ha deciso di non rilevare le attività per il diritto di utilizzo e le passività del *leasing* per i contratti di breve durata (*short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi e per i contratti di modesto valore (*low value lease*), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori a 5.000 euro. Per queste tipologie di contratto il Gruppo rileva i pagamenti dovuti come costo di esercizio con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

In veste di locatore, all'inizio del *leasing*, il Gruppo classifica ognuno dei suoi *leasing* come *leasing* finanziario o come *leasing* operativo. A tal proposito valuta, in linea generale, se lo stesso trasferisce sostanzialmente tutti i rischi e i benefici connessi alla proprietà dell'attività sottostante. Il Gruppo rileva i pagamenti ricevuti per *leasing* operativi come proventi con un criterio a quote costanti lungo la durata del *leasing*.

Per quanto riguarda i *sub-leasing*, il Gruppo, in qualità di locatore intermedio, classifica la sua quota nel *leasing* principale separatamente dal *sub-leasing*. A tal fine, classifica il *sub-leasing* con riferimento all'attività per il diritto di utilizzo derivante dal *leasing* principale, piuttosto che facendo riferimento all'attività sottostante. Se il *leasing* principale è un *leasing* a breve termine che il Gruppo ha contabilizzato applicando l'esenzione prevista dal principio, il *sub-leasing* è classificato come *leasing* operativo. In presenza di *sub-leasing*, il *leasing* principale non è mai considerato di modesto valore.

Criterio applicabile prima del 1° gennaio 2019

Per i contratti sottoscritti prima del 1° gennaio 2019 (data a partire dalla quale il Gruppo FS ha adottato, in ossequio alle tempistiche di applicazione previste, il nuovo principio contabile internazionale IFRS 16 *Leases*), il Gruppo continua ad applicare le regole di contabilizzazione e di esposizione in bilancio previste dallo IAS 17 *Leasing* e dall'IFRIC 4-Determinare se un accordo contiene un *leasing*. In particolare, quindi, con riferimento ai dati comparati al 31 dicembre 2018, le attività materiali possedute in virtù di contratti di locazione finanziaria, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti al Gruppo FS Italiane i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività del Gruppo FS Italiane al loro valore corrente alla data di stipula del contratto o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, inclusa l'eventuale somma da pagare per l'esercizio dell'opzione di acquisto. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in bilancio tra i debiti finanziari. I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote precedentemente indicate, salvo che la durata del contratto di *leasing* sia inferiore alla vita utile rappresentata da dette aliquote e non vi sia la ragionevole certezza del trasferimento della proprietà del bene locato alla naturale scadenza del

contratto; in tal caso il periodo di ammortamento è rappresentato dalla durata del contratto di locazione. Le locazioni nelle quali il locatore mantiene sostanzialmente i rischi e benefici legati alla proprietà dei beni sono classificati come *leasing* operativi. I costi riferiti a *leasing* operativi sono rilevati linearmente a Conto economico lungo la durata del contratto di *leasing*.

Investimenti immobiliari

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

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

Le Società del Gruppo, a partire dal 1° gennaio 2018, applicano per le riclassifiche dalla/alla categoria Investimenti immobiliari, le modifiche apportate dallo IASB al principio IAS 40 e adottate con il Regolamento UE n. 400 del 14 marzo 2018. Conseguentemente tali riclassifiche vengono operate solo quando vi è evidenza del cambiamento d'uso dell'immobile, considerando che di per sé, un cambiamento delle intenzioni della direzione aziendale circa l'uso dell'immobile stesso non costituisce prova di un cambiamento d'uso.

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 (ad eccezione delle attività immateriali a vita utile indefinita) 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. In particolare, nell'ambito del Gruppo FS Italiane, sono identificabili le seguenti principali attività immateriali:

a. *Concessioni, licenze e marchi*

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

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

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

b. *Diritti di brevetto e utilizzo delle opere dell'ingegno*

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

c. *Avviamento*

L'avviamento rappresenta la differenza fra il costo sostenuto per l'acquisizione di un'attività aziendale e il valore corrente delle relative attività e passività identificabili recepite al momento dell'acquisizione. L'avviamento è classificato come Attività immateriale a vita indefinita e, pertanto, non viene assoggettato ad ammortamento sistematico bensì a valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (*Impairment test*). Non è consentito il ripristino di valore dell'avviamento nel caso di una precedente svalutazione per perdite di valore.

d. *Costi di ricerca e sviluppo*

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al Conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le attività 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'attività 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 attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni.

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

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

Accordi per servizi in concessione

Gli accordi per servizi in concessione, in cui il concedente è un'entità del settore pubblico e il concessionario è un'entità del settore privato (*public-to-private*), rientrano nel campo di applicazione dell'IFRIC 12 solo qualora siano soddisfatti sia i presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo dell'interesse residuo. In particolare si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione al pubblico di servizi e l'accordo prevede che il concedente:

- controlla o regola quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo;
- controlla, tramite la proprietà o in altro modo, qualsiasi interessenza residua significativa nell'infrastruttura alla scadenza ultima del periodo concessorio.

Per le concessioni che rientrano in tali fattispecie, il Gruppo non rileva le infrastrutture tra gli Immobili impianti e macchinari ma rileva al *fair value*, alternativamente o congiuntamente: l'attività immateriale, se il concessionario ottiene il diritto di far pagare agli utenti il corrispettivo per la realizzazione o il miglioramento dell'infrastruttura; e l'attività finanziaria quando tale realizzazione o il miglioramento generano un diritto contrattuale incondizionato a ricevere cassa dal concedente o da chi da quest'ultimo individuato senza la possibilità di evitare il pagamento. I ricavi e i costi relativi all'attività di investimento sono rilevati su base contrattuale con riferimento alla fase di completamento come meglio dettagliato con riferimento ai contratti di costruzione. La rilevazione dei ricavi tariffari, invece, continua a essere effettuata secondo quanto previsto nel successivo paragrafo relativo ai Ricavi, così come eventuali attività immateriali seguono l'ammortamento legato al periodo concessorio di riferimento con un criterio che riflette la stima e la modalità del consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto del periodo di durata della concessione. I fondi per gli impegni da concessione accolgono gli accantonamenti afferenti gli specifici obblighi di ripristino, adeguamento e sostituzione dell'infrastruttura al fine di renderla nel normale stato d'uso e sono stanziati solo qualora tali obblighi sono previsti nel contratto di concessione e contemporaneamente la concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.

Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali

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

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette

attività (*Impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a Conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Tali flussi finanziari tengono conto dell'andamento economico generale e del settore di appartenenza, dei flussi di cassa prodotti dalla *Cash Generating Unit* negli ultimi esercizi e dei tassi di crescita previsionali. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla CGU cui tale attività appartiene.

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

b. *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 sono sottoposti a verifica della recuperabilità del valore (*Impairment test*) 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.

Ai fini della conduzione dell'*impairment test* l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato sulle singole CGU o a gruppi di CGU che si prevede beneficino delle sinergie della aggregazione, coerentemente con il livello minimo al quale tale avviamento viene monitorato all'interno del Gruppo. L'avviamento relativo ad aziende collegate o controllate non consolidate è incluso nel valore delle Partecipazioni.

Strumenti finanziari

Classificazione e valutazione delle Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dal Gruppo tiene conto sia del Modello di *business* secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello di *business* indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno al Gruppo dai soli incassi degli stessi flussi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria, o da entrambi. Ai fini della valutazione delle caratteristiche dei flussi di cassa, il Gruppo effettua il c.d. *SPPI Test* (*Solely Payment of Principal and Interest Test*) a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi oppure no (*SPPI Test* superato).

Al momento della rilevazione iniziale un'attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

- costo ammortizzato CA
- *fair value* rilevato nelle altre componenti del Conto economico complessivo (FVOCI)
- *fair value* rilevato nell'Utile/(Perdita) dell'esercizio (FVTPL)

a. *Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato*

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali (Modello di *business* *HTC Held To Collect*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (*SPPI Test* superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo,

le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli Utili/(Perdite) su cambi e gli Utili/(Perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'Utile/(Perdita) dell'esercizio.

b. *Attività finanziarie valutate al fair value through other comprehensive income (FVTOCI)*

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (Modello di *business HTC&S Held To Collect and Sale*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI Test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli Utili/(Perdite) su cambi e gli Utili/(Perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'Utile/(Perdita) dell'esercizio, le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di Conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli Utili/(Perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'Utile/(Perdita) dell'esercizio.

c. *Attività finanziarie valutate al fair value to profit and loss (FVTPL)*

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie non classificate come valutate al costo ammortizzato o al *fair value through other comprehensive income*.

Vengono valutate inizialmente e successivamente al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni di *fair value* sono rilevati nell'Utile/(Perdita) dell'esercizio.

Classificazione e valutazione delle Passività finanziarie

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

Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

Con riferimento agli strumenti derivati il Gruppo si è avvalso della facoltà di continuare ad applicare l'*hedge accounting* previsto dallo IAS 39, in attesa del completamento da parte dello IASB del progetto sul c.d. *macro-hedging*, di semplificazione delle operazioni di copertura.

Il Gruppo utilizza strumenti finanziari derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di *fair value* di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (*fair value hedge*) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (*cash flow hedge*). Per le modalità seguite nella rilevazione delle coperture dal rischio di cambio su contratti a lungo termine si rimanda alla nota 27. L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio dell'operazione, che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali), ed è misurata comparando le variazioni di *fair value* dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (*dollar offset ratio*), o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

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

Cash flow hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *cash flow hedge* e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota efficace, nel Conto economico complessivo attraverso una specifica

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

Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

Il Gruppo applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della "perdita attesa su crediti" (*Expected Credit Loss* o ECL). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sulla possibile perdita, ponderati in base alle probabilità.

I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il *General deterioration method* e il *Simplified approach*; in particolare:

- il *General deterioration method* richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- il *Simplified approach* prevede, per i crediti commerciali, i *contract asset* e i crediti derivanti da contratti di *leasing*, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

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

- *Stage 1*: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da parametri qualitativi (es. *rating*) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in *stage 1*, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (*12-month ECL*) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di *default* nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 1* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage 2*: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime ECL*). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *Stage 2* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage 3*: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento.

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

- *Pubblica Amministrazione*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi a essa riconducibili;
- *Intercompany*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;
- *Depositi*: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;

- Crediti vs Terzi: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Inoltre, il Gruppo ha deciso di applicare l'esenzione *Low Credit Risk Exemption* prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con *rating* ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation*, bensì esse vengono allocate direttamente in *stage 1* con *provisioning* a 1 anno.

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

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

La determinazione dell'*impairment* delle attività finanziarie è effettuata utilizzando le informazioni di *provider* pubblici per la determinazione della Probabilità di *default* (PD) applicando una perdita attesa (*loss given default*) in linea con il panorama analizzato nell'ambito dei *most comparables competitors* e tenendo conto dei suggerimenti degli organismi di vigilanza diretti alle entità con strumenti finanziari quotati. Il valore su cui si applica la perdita di valore attesa (*Exposure at default* - EAD) è convenzionalmente allineato al valore contabile dell'attività finanziaria ad eccezione dei casi in cui è applicabile la *lifetime* ECL dove si prendono in considerazione il piano e le rate di ammortamento del credito finanziario alle date di *maturity*.

Determinazione del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate. Le Attività e Passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (*input*) utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

- Livello 1: Attività e Passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui il Gruppo può accedere alla data di valutazione;
- Livello 2: Attività e Passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di *input* diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;
- Livello 3: Attività e Passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di dati di *input* non osservabili.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le Disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i Debiti finanziari nelle Passività correnti nella Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a Conto economico.

Rimanenze

Le Rimanenze di magazzino sono iscritte al minore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

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

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

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

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

Benefici ai dipendenti

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

TFR e altri benefici ai dipendenti

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

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

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

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

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

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

Fondi rischi e oneri

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

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

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

Ricavi da contratti con i clienti

Rilevazione iniziale e valutazione successiva

Il Gruppo rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui il Gruppo ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model*, il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*, v) la rilevazione del ricavo.

I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, il Gruppo rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati *over the time*, valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi il Gruppo utilizza il Metodo basato sugli *input* (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli *input* impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli *input* totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli *input* risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti. Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle *performance obligation* e i significativi termini per l'adempimento delle obbligazioni adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

a. Ricavi per servizi di trasporto

I ricavi da servizio di trasporto derivano dai servizi legati al trasporto delle persone e delle merci in ambito nazionale ed estero. La voce accoglie i ricavi derivanti dai servizi a mercato (es. i servizi Alta Velocità) e i ricavi da Contratti di Servizio (CdS) con le controparti Pubbliche (MIT, Regioni, ecc.).

I ricavi per i servizi di trasporto a mercato su ferro/gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio: Regionale o *Long Haul*, per tutto il territorio nazionale. I ricavi per i

servizi di trasporto merci, sia ferro che gomma, sono invece regolati da contratti specifici con il cliente generalmente con previsioni di consegna dei beni franco destino. Il contratto con il cliente è generalmente identificato nel biglietto che, sebbene garantisca accesso a diverse prestazioni (es. trasporto, accesso alla *lounge*, *welcome drink*, *wifi*, ecc.), le stesse vengono considerate come un'unica *performance obligation* di cui il cliente può beneficiare ad eccezione dei soli punti premio. Le merci sono regolate da *standard* contrattualistici che prevedono sostanzialmente l'obbligo di trasporto del bene a destinazione.

I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente. Nel caso di servizio reso parzialmente (ritardi, soppressioni, ecc.) sono previsti, secondo condizioni vigenti, rimborsi e *bonus* che vengono portati a diretta rettifica dei ricavi. Le società del Gruppo promuovono nel corso dell'anno numerose iniziative di scontistica e promozioni volte alla fidelizzazione della clientela. I punti fedeltà, che danno diritto all'acquisto futuro di prodotti, costituiscono una *performance obligation* e il loro valore non risulta storicamente rilevante. Il ricavo matura via via che i punti fedeltà vengono riscattati o scadono. La tipologia di *business* prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l'esistenza di una componente finanziaria significativa.

Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene *over time*.

I ricavi per i servizi di trasporto CdS sono i ricavi per i servizi di trasporto ferroviario regolati da Contratti di Servizio pluriennali stipulati con le Regioni, le Province autonome e i ministeri (MIT e MEF) relativamente ai servizi di trasporto ferroviario di interesse locale e nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, e include il trasporto regionale e i treni *Intercity* giorno e notte.

I servizi di trasporto rappresentano la *performance obligation*. I ricavi sono considerati di competenza *pro rata temporis* in base a quanto previsto dal contratto. Se i servizi contrattualizzati non sono forniti nelle stesse quantità (es. soppressioni) il contratto prevede il riconoscimento di rettifiche del corrispettivo. I contratti prevedono penali in caso di non raggiungimento della qualità prevista (ritardi, pulizia, ecc.), per le stesse viene effettuata una stima con registrazione a diretta riduzione dei ricavi e con contropartita un fondo rischi da utilizzare al momento della consuntivazione con la controparte. Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene *over time*.

b. Ricavi da servizi di infrastruttura

I ricavi da servizi di infrastruttura connessi con l'infrastruttura ferroviaria/stradale/autostradale derivano dai servizi legati alla gestione dell'infrastruttura stessa. La voce accoglie i ricavi da pedaggio, i ricavi da accordi per servizi in concessione e, in misura minore, i ricavi per servizi di traghettamento. Il pedaggio è il canone corrisposto dalle Imprese Ferroviarie a fronte dell'utilizzo delle tracce orarie funzionali all'effettuazione di treni per il traffico ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza e a breve percorrenza e merci; esiste pertanto una sola *performance obligation*. I ricavi maturano *over time* sulla base degli importi contrattualizzati ed ogni trimestre si effettua il conguaglio sulla base della rendicontazione dell'effettivo circolato. Tale rendicontazione avviene per singolo treno e consiste nel valorizzare le tracce orarie contrattualizzate ed effettivamente utilizzate da ciascuna Impresa Ferroviaria. Relativamente all'infrastruttura viaria, il pedaggio è il canone corrisposto dalle Imprese Terze alle quali è affidato, per mezzo di apposito contratto di concessione, il lavoro di costruzione, gestione e manutenzione di strade e autostrade. La *performance obligation* individuata è unica. Il prezzo è stabilito per legge e consiste in una percentuale dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari. I ricavi sono rilevati man mano che si soddisfa la *performance obligation* (*over time*).

Corrispettivi variabili

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

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se le società risultano finanziate dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanziano (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

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

Contributi pubblici

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

a. Contributi in conto impianti

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

b. Contributi in conto esercizio

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

Dividendi

Sono rilevati a Conto economico quando sorge il diritto degli Azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA viene rappresentata come movimento del patrimonio netto e registrata come Passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli Azionisti.

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

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

Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia

disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel Conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del Conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate 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 gruppi in dismissione

Le Attività e Passività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle Altre attività e passività del Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (*Discontinued 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 e le Passività non correnti (o gruppi in dismissione), classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a Conto economico.

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

Principi contabili di recente emissione

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI DI PRIMA ADOZIONE

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2019.

IFRS 16 – Leases

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16-*Leases*, che è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1986 del 31 ottobre 2017. L'IFRS 16 sostituisce il principio IAS 17-*Leases*, nonché le interpretazioni IFRIC 4 Determinare se un accordo contiene un *leasing*, SIC 15-*Leasing operativo – Incentivi* e SIC 27-*La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del leasing*. Il principio fornisce una nuova definizione di *lease* e introduce un criterio basato sul controllo per distinguere i contratti di *lease* dai contratti per la fornitura di servizi. In particolare, per determinare se un contratto rappresenti o meno un *leasing*, l'IFRS 16 richiede di verificare se il locatario abbia o meno il diritto di controllare l'utilizzo di una determinata attività per un determinato periodo di tempo. Il principio si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente e in tema di rilevazione contabile prevede un unico modello di rilevazione per il locatario (*lessee*) richiedendo, quale regola generale, la rilevazione tra le attività del Diritto d'utilizzo del bene (*right-of-use asset* o RoU) e al passivo patrimoniale la Passività finanziaria (*lease liability*), che rappresenta l'obbligazione a pagare la quota capitale dei canoni di *leasing*. Non sono, invece, particolarmente rilevanti

le modifiche introdotte dal nuovo principio contabile con riferimento al bilancio del locatore (*lessor*). Le società del Gruppo FS Italiane hanno completato il progetto di *assessment* preliminare dei potenziali impatti rivenienti dall'applicazione del nuovo principio alla data di transizione (1° gennaio 2019). Tale processo si è declinato in diverse fasi, tra cui la mappatura dei contratti potenzialmente idonei a contenere un *lease* e l'analisi degli stessi al fine di comprenderne le principali clausole rilevanti ai fini dell'IFRS 16. Per una dettagliata descrizione di quanto previsto dal Principio, si rimanda a quanto descritto in precedenza, e successivamente con riferimento agli impatti derivanti dalla prima applicazione.

Annual improvements to IFRS standards 2015-2017 cycle

Il 12 dicembre 2017 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRS Standards 2015-2017 Cycle*". Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, hanno riguardato i seguenti principi: IAS 12-*Income Taxes*, IAS 23-*Borrowing Costs*, IFRS 3-*Business Combination* e IFRS 11-*Joint Arrangements*, IAS 19-*Employee Benefits* e IAS 28-*Investments in Associates and Joint Ventures*. L'applicazione delle citate novità, ove applicabile e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente bilancio annuale.

Emendamenti allo IAS 19 - *Plan Amendment, Curtailment or Settlement*

In data 7 febbraio 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 19-*Employee Benefits*. Le modifiche chiariscono il trattamento contabile a cui ricorrere per piani a benefici definiti in caso di modifica del piano, *curtailment* o *settlement*. Ovvero, richiedono l'utilizzo di ipotesi aggiornate dell'eventuale rimisurazione per determinare il costo del servizio corrente e l'interesse netto per il resto del periodo di riferimento successivo alla modifica del piano. L'applicazione delle modifiche, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha prodotto impatti significativi sul presente bilancio annuale.

Emendamenti allo IAS 28 - *Long-term Interests in Associates and Joint Ventures*

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 28-*Investment Entities*. L'emendamento chiarisce che ai crediti a lungo termine verso una società collegata o *joint venture*, che, nella sostanza, fanno parte dell'investimento netto nella società collegata o *joint venture*, si applica l'IFRS 9. L'emendamento prevede inoltre che l'IFRS 9 sia applicato a tali crediti prima dell'applicazione dello IAS 28, in modo che l'entità non tenga conto di eventuali rettifiche ai *long-term interests* derivanti dall'applicazione del suddetto IAS. L'applicazione delle modifiche, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha prodotto impatti significativi sul presente bilancio annuale.

IFRIC 23 – *Uncertainty over Income Tax Treatments*

Il 7 giugno 2017 lo IASB ha pubblicato l'IFRIC 23-*Uncertainty over Income Tax Treatments*. Lo *standard* spiega come rilevare e misurare contabilmente le imposte differite o correnti in presenza di aspetti di incertezza nel trattamento contabile di talune poste, incertezze collegate ai dubbi interpretativi non chiariti dalle *tax authority* di riferimento. L'applicazione dell'interpretazione, ove applicabile e per la natura dello stesso, non ha prodotto impatti significativi sul presente bilancio annuale.

Emendamenti all'IFRS 9 - *Prepayment features with Negative Compensation*

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 9-*Financial Instruments* - Elementi di pagamento anticipato con compensazione negativa. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 498 del 22 marzo 2018. Le modifiche sono volte a chiarire la classificazione di determinate attività finanziarie rimborsabili anticipatamente quando si applica l'IFRS 9. In particolare, l'emendamento propone per gli strumenti finanziari con pagamento anticipato, che potrebbero dar esito a una compensazione negativa, che possa essere applicato il metodo del costo ammortizzato o del *fair value through other comprehensive income* a seconda del modello di *business* adottato. L'applicazione delle modifiche, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha prodotto impatti significativi sul presente bilancio annuale.

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

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

Il 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato la versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting*. Le principali modifiche rispetto alla versione del 2010 riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione, migliori definizioni e *guidance*, in particolare con riferimento alla definizione di passività, chiarimenti di importanti concetti, come *stewardship*, prudenza e incertezza nelle valutazioni. Il documento risulta essere stato omologato in data 29 novembre 2019.

Amendments to IAS 1 e IAS 8 – Definition of material

Il 31 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 1 e allo IAS 8-*Definition of Material*. Le principali modifiche hanno riguardato l'allineamento dei riferimenti e delle citazioni presenti in alcuni IFRS in modo che essi richiama la nuova versione del *Conceptual Framework*, approvata a marzo 2018, e non più quella del 2010. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2020 o successivamente. Il documento risulta essere stato omologato in data 29 novembre 2019.

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

Amendments to IFRS 3 – Business Combination

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

Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7

Lo IASB ha pubblicato il documento *Interest Rate Benchmark Reform (Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7)*, che modifica le disposizioni in tema di *hedge accounting* dell'IFRS 9 e dello IAS 39.

Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2020 ma è comunque consentita un'applicazione anticipata.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del bilancio consolidato richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative situazioni. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a Conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

Pertanto i risultati che si consuntiveranno in futuro 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 non finanziarie

In accordo con i principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane, le attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso o la vendita. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo FS Italiane e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo 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. Riduzione di valore delle attività finanziarie

Secondo il modello di *impairment* adottato dal Gruppo, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di *default* che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (*forward looking*). La determinazione delle perdite attese, soprattutto in presenza di attività finanziarie deteriorate o con evidenze oggettive di *impairment* richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno (es.: stima dei flussi attesi dall'attività finanziaria) e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. La corretta identificazione degli elementi da utilizzare come base per la determinazione dell'*impairment* delle attività finanziarie, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

iii. Opzioni di proroga/risoluzione nei contratti di leasing

I contratti di *leasing* che contengono delle opzioni di proroga/risoluzione comportano, alla data di decorrenza del *leasing*, la valutazione circa la ragionevole certezza di esercitare o meno le opzioni di proroga/risoluzione e la loro rivalutazione ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto controllo del Gruppo. La valutazione delle opzioni di proroga può richiedere da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili alla data di valutazione del *leasing*, nonché dall'esperienza storica.

iv. Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle attività materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti, ad eccezione di RFI SpA che adotta il metodo dell'unità di prodotto.

La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori tra cui:

- per l'infrastruttura ferroviaria, la stima dei volumi di produzione espressi in treni km (si rinvia al precedente paragrafo "Criteri di determinazione degli ammortamenti degli Immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA" per maggiori dettagli);
- per il materiale rotabile, l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (c.d. *component approach*) nonché la stima della relativa vita utile (si rinvia al precedente paragrafo "Criteri di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia SpA" per maggiori dettagli);
- la stima del valore residuo. Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere al momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione o

dell'utilizzo del materiale rotabile. Le società controllate RFI SpA (gestore dell'infrastruttura ferroviaria) e Trenitalia SpA (che detiene il materiale rotabile), rivedono periodicamente il valore residuo e ne valutano la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

- impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo stesso è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata. Essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo FS Italiane valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

v. Fondi rischi e oneri

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

vi. 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.

vii. Fair value di strumenti finanziari derivati

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

7. Effetti dell'adozione dell'IFRS 16 Leases

Si riportano di seguito gli effetti dell'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 16 *Leases*:

Locatario

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, come già indicato, ha applicato il principio IFRS 16 *Leases* a partire dal 1° gennaio 2019, utilizzando il metodo dell'applicazione retroattiva modificata, in virtù del quale l'effetto cumulativo dell'applicazione iniziale è rilevato nel saldo di apertura degli utili portati a nuovo.

Alla data di applicazione iniziale il Gruppo ha deciso di adottare l'espedito pratico previsto dal principio che consente di non riesaminare quali operazioni costituiscono un *leasing*; pertanto, il nuovo principio è stato applicato solo ai contratti che erano stati individuati in precedenza come *leasing*, ai sensi dello IAS 17 *Leasing* e dell'IFRIC 4 "Determinare se un accordo contiene un *leasing*". La definizione di *leasing* contenuta nell'IFRS 16 è stata perciò applicata solo ai contratti sottoscritti o modificati a partire dal 1° gennaio 2019.

Al di fuori delle esenzioni rappresentate dai contratti di breve durata e modesto valore, il Gruppo ha iscritto, per i *leasing* classificati quali operativi ai sensi dello IAS 17, Attività per il diritto di utilizzo e Passività del *leasing*:

- le Passività del *leasing* sono state determinate al valore attuale dei pagamenti residui dovuti per i *leasing*, attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale al 1° gennaio 2019;
- le Attività per il diritto di utilizzo sono state valutate ad un importo pari alla passività del *leasing*, rettificato dell'importo di eventuali risconti passivi o ratei attivi dovuti per il *leasing* rilevati immediatamente prima della data di applicazione iniziale.

Il Gruppo ha utilizzato le seguenti semplificazioni tecniche per applicare l'IFRS 16 ai *leasing* classificati in precedenza come operativi secondo lo IAS 17:

- ha applicato un unico tasso di attualizzazione a un portafoglio di *leasing* con caratteristiche simili;
- ha verificato la recuperabilità delle attività per diritto d'uso al 1° gennaio 2019 sulla base della valutazione effettuata in merito all'onerosità dei contratti di *leasing* in accordo alle disposizioni dello IAS 37.

Nel caso dei *leasing* classificati come finanziari secondo lo IAS 17, il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo e della passività del *leasing* al 1° gennaio 2019 corrisponde al valore contabile del bene oggetto di *leasing* e della passività del *leasing* secondo lo IAS 17, immediatamente prima di tale data.

Locatore

Il Gruppo, nella sua veste di locatore, non è tenuto, conformemente a quanto stabilito dal principio, a effettuare rettifiche transitorie, pertanto contabilizza i contratti attivi di *leasing* secondo l'IFRS 16, a partire dalla data di applicazione iniziale.

Sub-Leasing

Secondo l'IFRS 16, il Gruppo valuta la classificazione del *sub-leasing* con riferimento all'attività per il diritto di utilizzo, piuttosto che facendo riferimento all'attività sottostante. In fase di applicazione iniziale, il Gruppo ha valutato nuovamente i *sub-leasing* in essere classificati in precedenza come operativi secondo lo IAS 17.

In fase di applicazione iniziale dell'IFRS 16, il Gruppo ha rilevato Attività per il diritto di utilizzo (classificate nella voce Immobili, impianti e macchinari in funzione della natura del bene oggetto di locazione) e Passività del *leasing* (classificate nelle voci Passività finanziarie correnti e non correnti), pari, rispettivamente a 586 milioni di euro e 591 milioni di euro. La differenza tra le due poste, pari a 5 milioni di euro, è dovuta alla riclassifica del Fondo per manutenzione ciclica iscritto al 31 dicembre 2018 a decremento dell'Attività per il diritto di utilizzo iscritta. In fase di valutazione delle passività del *leasing*, il Gruppo ha attualizzato i pagamenti dovuti per il *leasing* utilizzando il tasso di finanziamento marginale al 1° gennaio 2019. La media dei tassi applicati, sulla base alla durata del debito finanziario, è riportata nella tabella che segue:

	Dal 1° al 2° anno	Dal 2° al 3° anno	Dal 3° al 4° anno	Dal 4° al 5° anno	Dal 5° al 6° anno	Dal 6° al 7° anno	Dal 7° all'8° anno	Dall'8° al 9° anno	Dal 9° al 10° anno	Oltre il 10° anno
Italia	1,34	1,78	2,15	2,46	2,74	2,98	3,10	3,30	3,46	3,46
Estero	2,47	2,97	3,36	3,72	3,99	4,22	4,32	4,50	4,64	4,64



La tabella seguente riporta gli impatti dell'adozione del principio sulla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo alla data di transizione (non include la riclassifica dei *leasing* finanziari già IAS 17):

valori in milioni di euro

Impatti all'01.01.2019

ATTIVITÀ	
Terreni	2
Fabbricati civili	54
Fabbricati industriali	34
Automezzi	6
Materiale rotabile	461
Attrezzature	6
Autoveicoli	22
Altri beni	1
TOTALE	586
PASSIVITÀ	
Passività finanziarie del <i>leasing</i> (non correnti)	427
Passività finanziarie del <i>leasing</i> (correnti)	164
Fondi rischi e oneri	(5)
TOTALE	586
PATRIMONIO NETTO	
Utili/(Perdite) a nuovo	



La tabella seguente riporta invece gli impatti dell'adozione del principio sul Conto economico di Gruppo:

valori in milioni di euro

Impatti sul Conto economico	
Storno canoni <i>leasing</i>	130
Ammortamento dei diritti d'uso	(118)
Impatto sull'EBIT	12
Maggiori interessi passivi	(20)
Impatto Utile Netto	(8)

La tabella seguente fornisce la riconciliazione tra gli impegni al 31 dicembre 2018 rilevati secondo lo IAS 17/IFRIC 4 e le passività del *leasing* iscritte al 1° gennaio 2019, contabilizzate secondo l'IFRS 16:

valori in milioni di euro

Impatti all'01.01.2019	
Impegni per <i>leasing</i> al 31 dicembre 2018 (non rilevati in bilancio)	1.102
Attualizzazione sugli impegni 2018	(140)
Impegni per <i>leasing</i> al 31 dicembre 2018 attualizzati	962
Passività per <i>leasing</i> finanziari iscritte al 31 dicembre 2018	402
Passività finanziarie non rilevate per esenzioni IFRS16	(383)
Altre variazioni	13
Passività finanziarie totali per <i>leasing</i> al 1° gennaio 2019	994



8. Gestione dei rischi finanziari e operativi

Il Gruppo FS Italiane è esposto ai seguenti rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione del Gruppo a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio consolidato include inoltre ulteriori informazioni quantitative.

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

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo a un'obbligazione contrattuale e deriva principalmente dai crediti finanziari verso la Pubblica Amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari del Gruppo FS Italiane.

Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione;
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

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

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

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito del Gruppo FS Italiane al 31 dicembre 2019, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2018.



valori in milioni di euro

	31.12.2019	31.12.2018
Crediti commerciali correnti	3.362	3.160
Fondo svalutazione	(691)	(666)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	2.671	2.494
Altre attività correnti	3.481	4.259
Fondo svalutazione	(94)	(122)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	3.387	4.137
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.914	3.807
Fondo svalutazione	(127)	(131)
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	2.787	3.676
Altre attività non correnti	5.239	4.380
Fondo svalutazione	(12)	(10)
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	5.227	4.370
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.487	1.750
Fondo svalutazione	(2)	(1)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione	1.485	1.749
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.317	2.089
Fondo svalutazione	(62)	(51)
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	2.255	2.038
Crediti commerciali non correnti	6	16
Fondo svalutazione		(7)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	6	9
Totale attività finanziarie (*)	17.818	18.473

(*) Non sono inclusi i ratei e i risconti, i crediti tributari, il denaro e i valori in cassa e le partecipazioni

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto e in valore percentuale.

valori in milioni di euro

	31.12.2019	31.12.2018
Pubblica Amministrazione	13.455	13.694
Clienti Terzi	2.735	2.744
Istituti finanziari	1.572	1.794
Società del Gruppo	56	241
Totale attività finanziarie	17.818	18.473

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

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

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2019 raggruppate per scaduto.

valori in milioni di euro

	31.12.2019					
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione (lordo)	11.687	235	455	839	403	13.619
Fondo svalutazione	(32)	(3)	(1)	(8)	(120)	(164)
Pubblica Amministrazione (netto)	11.655	232	454	831	283	13.455
Clienti Terzi (lordo)	2.329	285	83	232	616	3.545
Fondo svalutazione	(232)	(13)	(22)	(54)	(489)	(810)
Clienti Terzi (netto)	2.097	272	61	178	127	2.735
Istituti finanziari (lordo)	1.526	34	7	6	1	1.574
Fondo svalutazione	(2)					(2)
Istituti finanziari (netto)	1.524	34	7	6	1	1.572
Società del Gruppo (lordo)	9	18	4	12	25	68
Fondo svalutazione		(6)			(6)	(12)
Società del Gruppo (netto)	9	12	4	12	19	56
Totale attività finanziarie	15.285	550	526	1.027	430	17.818

valori in milioni di euro

	31.12.2018					
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione (lordo)	12.368	256	174	640	429	13.867
Fondo svalutazione	(16)	(1)		(4)	(153)	(174)
Pubblica Amministrazione (netto)	12.352	255	174	636	277	13.694
Clienti Terzi (lordo)	2.171	400	67	160	739	3.537
Fondo svalutazione	(121)	(14)	(6)	(16)	(636)	(793)
Clienti Terzi (netto)	2.050	386	61	144	103	2.744
Istituti finanziari (lordo)	1.663	123	7	2		1.795
Fondo svalutazione	(1)					(1)
Istituti finanziari	1.662	123	7	2		1.794
Società del Gruppo (lordo)	168	52		13	13	246
Fondo svalutazione					(5)	(5)
Società del Gruppo (netto)	168	52		13	8	241
Totale attività finanziarie	16.232	816	242	795	388	18.473



L'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito è stata riclassificata per classe di rischio al 31 dicembre 2019, così come determinato dall'agenzia di *rating* Standard & Poor's, e illustrata nella tabella sotto riportata:

	31.12.2019				
	FVTPL	FVOCI	Costo ammortizzato		
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime- impaired
da AAA a BBB-					
da BB a BB+			7.869	6.839	563
da B a CCC			809	285	467
da CC a C			225	1.531	216
D					
Valori contabili lordi			8.903	8.655	1.246
Fondo svalutazione			(46)	(292)	(648)
Valore netto			8.857	8.363	598

	31.12.2018				
	FVTPL	FVOCI	Costo ammortizzato		
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime- impaired
da AAA a BBB-					
da BB a BB+			8.691	6.860	599
da B a CCC			454	241	820
da CC a C			213	1.454	129
D					
Valori contabili lordi			9.358	8.555	1.548
Fondo svalutazione			(55)	(272)	(661)
Valore netto			9.303	8.283	887

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli svalutati nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito. Gli importi comparativi per il 2018 rappresentano il fondo svalutazione determinato in conformità allo IAS 39.

	2019			
	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime- impaired	Totale
Saldo al 1° gennaio 2019	55	272	661	988
Riclassifica	(2)			(2)
Rivalutazione/Svalutazione netta del fondo svalutazione	9	13	27	49
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito-deteriorato				
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito-non deteriorato				
Attività finanziarie rimborsate	(1)	(5)	(16)	(22)
Nuove attività acquisite		2	34	36
Utilizzo fondo	(5)	(2)	(55)	(62)
Saldo al 31 dicembre 2019	56	280	651	987

Rischio di liquidità

Il rischio di 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. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo.

Il Gruppo ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Capogruppo si è dotata nel corso del 2019 di una linea di credito (cd. *Backup Credit Facility*) dell'importo di euro 2 miliardi, con una finalità *general purpose* concessa a FS su base rotativa (cd. *revolving*) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. *committed*) e di durata pari a 3 anni. Il Gruppo ha inoltre a disposizione numerose linee di credito *uncommitted* concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie e dei debiti commerciali al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018,

indicate al lordo degli interessi da versare, sono esposte nelle tabelle seguenti:

valori in milioni di euro

31 dicembre 2019	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	6.341	6.671	168	818	657	1.492	3.536
Finanziamenti da banche	4.423	4.634	1.917	900	548	755	514
Debiti verso altri finanziatori	537	553	118	269	134	29	3
Debiti finanziari verso società del Gruppo	5	5		5			
Passività finanziarie	775	1.536	7	2	6	98	1.423
Passività del <i>leasing</i>	946	1.049	75	121	100	407	346
Debiti finanziari non derivati	13.027	14.448	2.285	2.115	1.445	2.781	5.822
Debiti commerciali	5.824	5.821	2.052	3.742	27		
Debiti finanziari derivati	32	31	9	6	10	3	3
Totale passività finanziarie	18.883	20.300	4.346	5.863	1.482	2.784	5.825

valori in milioni di euro

31 dicembre 2018	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni
Prestiti obbligazionari	5.343	5.705	16	402	977	1.789
Finanziamenti da banche	4.655	4.934	1.217	1.275	656	1.119
Debiti verso altri finanziatori	1.402	1.549	142	143	421	401
Debiti finanziari verso società del Gruppo	5	5		5		
Passività finanziarie	1.620	1.621	13	20	10	100
Debiti finanziari non derivati	13.025	13.814	1.388	1.845	2.064	3.409
Debiti commerciali	5.446	5.360	1.766	3.536	20	32
Debiti finanziari derivati	69	74	9	7	12	11
Totale passività finanziarie	18.540	19.248	3.163	5.388	2.096	3.452

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura del bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie non derivate e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

valori in milioni di euro

31 dicembre 2019	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	6.341	929	1.982	3.430
Finanziamenti da banche	4.423	2.776	1.197	450
Debiti verso altri finanziatori	537	375	160	2
Debiti finanziari verso società del Gruppo	5	5		
Passività finanziarie	775	9	5	761
Passività del <i>leasing</i>	946	180	432	332
Debiti finanziari non derivati	13.027	4.274	3.776	4.975
Debiti commerciali	5.824	5.791	33	

valori in milioni di euro

31 dicembre 2018	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	5.343	366	2.565	2.412
Finanziamenti da banche	4.655	2.450	1.637	568
Debiti verso altri finanziatori	1.402	251	761	390
Debiti finanziari verso società del Gruppo	5	5		
Passività finanziarie	1.620	33	106	1.481
Debiti finanziari non derivati	13.025	3.105	5.069	4.851
Debiti commerciali	5.446	5.384	55	7

Si evidenzia che, le passività in scadenza entro 6 mesi o meno, sono rappresentate principalmente dai debiti commerciali per appalti e lavori AV/AC il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato e in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione, compresa quella del *leasing*, e da finanziamenti da banche.

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.

Il Gruppo FS Italiane, nello svolgimento della sua attività operativa, è esposto a diversi rischi di mercato e, principalmente, al rischio dell'oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione delle società del Gruppo a tali rischi, entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Il Gruppo FS Italiane utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile. Le società del Gruppo maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia e RFI) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche *policy* di gestione del rischio approvate dai rispettivi Consigli di Amministrazione e implementate con il supporto tecnico e operativo della Capogruppo.

Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di *business* proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle *policy* adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere e ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.

In attuazione delle suddette *policy*, il Gruppo utilizza esclusivamente strumenti finanziari derivati di copertura cd. *plain vanilla* quali *interest rate swap*, *interest rate collar* e *interest rate cap*.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in milioni di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso variabile	5.825	5.924	2.483	327	1.320	1.794
Tasso fisso	7.202	7.765	1.917	1.118	1.366	3.364
Saldo al 31 dicembre 2019	13.027	13.689	4.400	1.445	2.686	5.158
Tasso variabile	5.408	5.340	1.750	702	1.216	1.672
Tasso fisso	7.617	8.474	1.483	1.362	2.193	3.436
Saldo al 31 dicembre 2018	13.025	13.814	3.233	2.064	3.409	5.108



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

	31.12.2019	31.12.2018
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	45%	42%
Tasso fisso	55%	58%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	24%	63%
Tasso variabile protetto	12%	8%
Tasso fisso	64%	30%

L'incidenza sopra analizzata risulta nei limiti di quanto previsto dalla *policy* di gestione del rischio di tasso di interesse sopra richiamata.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse Euribor applicati alle passività finanziarie nel corso del 2019.

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Maggiori/(Minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	13	(7)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(2)	3
Totale	11	(4)

Quest'ultima tabella riporta gli effetti patrimoniali che si registrerebbero sul valore dei derivati, rappresentato da una passività netta al 31 dicembre 2019, se si verificasse una variazione +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse Euribor.

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	4	(3)
Totale	4	(3)

Rischio di cambio

Il Gruppo è principalmente attivo nel mercato italiano ed è pertanto esposto solo limitatamente al rischio di cambio derivante dalle diverse valute in cui opera relative sostanzialmente a contratti stipulati da Italferr.

Nel mese di febbraio 2017 Trenitalia UK Ltd, società di diritto inglese costituita nel corso del 2016 e controllata al 100% da Trenitalia SpA, ha acquistato la società NXET Trains Limited. La liquidità necessaria all'operazione di acquisto è stata messa a disposizione in parte dalla Capogruppo sotto forma di prestito *intercompany* verso Trenitalia UK Ltd per GBP 60 milioni e per la restante parte per mezzo di un aumento di capitale posto in essere da Trenitalia a favore di Trenitalia UK per GBP 13 milioni. A fronte dell'esposizione *intercompany* di FS Italiane SpA verso Trenitalia UK Ltd sono stati stipulati *Cross Currency Swap* a copertura del rischio di cambio.

Il Gruppo ha in essere finanziamenti denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 45 milioni.



Gestione del capitale proprio

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

Attività e passività finanziarie per categoria

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

valori in milioni di euro

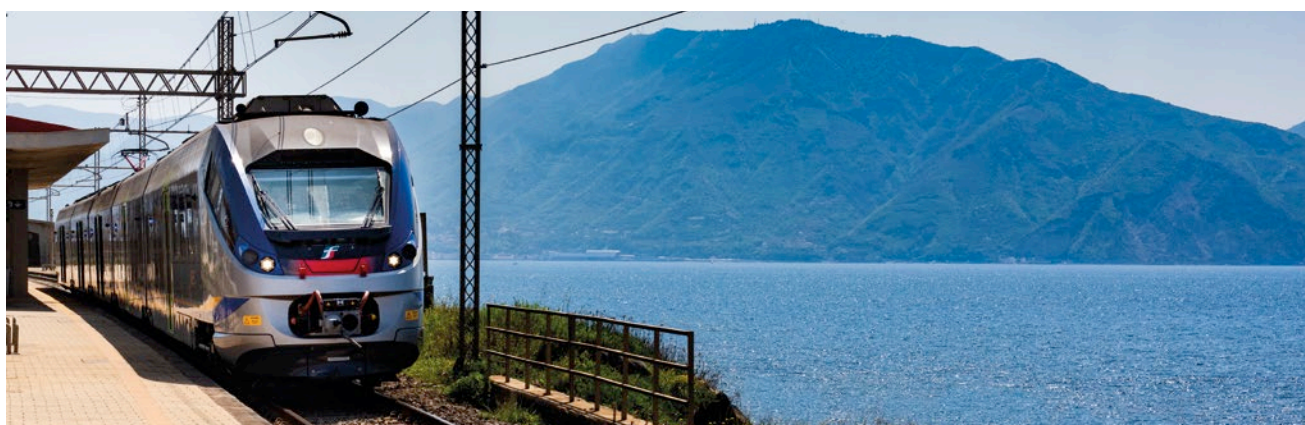
31 dicembre 2019	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) (*)	1.228		2
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	1.696		
Crediti commerciali non correnti	6		
Altre attività non correnti (*)	5.280		
Crediti commerciali correnti	2.671		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	705		
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	1.549		
Disponibilità liquide	1.534		
Altre attività correnti (*)	3.402		
Finanziamenti a medio-lungo termine		7.211	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		1.577	30
Acconti per opere da realizzare non correnti		1.142	
Debiti commerciali non correnti		27	
Altre passività non correnti		162	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio-lungo termine		4.095	
Debiti commerciali correnti		5.797	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		176	2
Acconti per opere da realizzare correnti		197	
Altre passività correnti		5.614	

(*) Non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni

valori in milioni di euro

31 dicembre 2018	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) (*)	1.758		3
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	1.917		
Crediti commerciali non correnti	9		
Altre attività non correnti (*)	4.372		
Crediti commerciali correnti	2.494		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	818		
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	1.220		
Disponibilità liquide	1.796		
Altre attività correnti (*)	4.155		
Finanziamenti a medio-lungo termine		8.335	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		1.620	67
Acconti per opere da realizzare non correnti		995	
Debiti commerciali non correnti		49	
Altre passività non correnti		138	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio-lungo termine		3.069	
Debiti commerciali correnti		5.398	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		69	2
Acconti per opere da realizzare correnti		142	
Altre passività correnti		6.365	

(*) Non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni



9. Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

In data 28 ottobre 2019 il Consiglio di Stato ha pubblicato le sentenze n. 7392/2019 e n. 7393/2019, definendo i giudizi di ottemperanza alle sentenze n. 2424/2016 e 2425/2016 e, accogliendo le domande proposte dai soci privati; nel dettaglio il Consiglio di Stato ha, tra l'altro: i) dichiarato la nullità anche delle successive delibere assunte da Comune e Provincia di Torino per elusività del giudicato, ii) dichiarato l'inefficacia del contratto di cessione azionaria stipulato tra Comune di Torino, Provincia di Torino e Anas, iii) ordinato alle amministrazioni cedenti, previa adozione delle formalità necessarie, di indire una procedura di evidenza pubblica per la dismissione delle relative partecipazioni ai sensi dell'art. 3, comma 27, L. 277/2007, nel termine di 120 giorni dalla comunicazione della sentenza, ovvero entro il 25 febbraio 2020. Attualmente il Comune di Torino ha avviato la gara a evidenza pubblica per la messa in vendita della propria quota di partecipazione pari al 10,653%. Al fine di approfondire gli effetti delle sentenze del Consiglio di Stato, Anas ha interpellato sia l'Avvocatura Generale dello Stato che primari studi di consulenza giuridica e fiscale: dalle attività di analisi è emerso che il ripristino della situazione antecedente alla stipula del contratto dichiarato inefficace non può essere automatico e diretto, ma richiede necessariamente un'attività ulteriore delle parti. Dalle sentenze di ottemperanza, pertanto, nasce per le parti un'obbligazione (di porre in essere gli adempimenti necessari al ripristino della situazione *ex ante*) il cui adempimento determinerà la modifica concreta della realtà giuridica prodotta dal contratto dichiarato inefficace.

Sulla base di quanto sopra indicato, si è proceduto a riclassificare il valore delle attività e passività del gruppo SITAF, per un valore netto di 482 milioni di euro, nelle voci Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione e Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione, in accordo a quanto stabilito dall'IFRS 5.

Nella tabella di seguito è riportato un dettaglio, per linea di bilancio, di quanto è stato riclassificato:

valori in milioni di euro

31.12.2019	
Attività	
Immobili, impianti e macchinari	9
Attività immateriali	1.504
Attività per imposte anticipate	17
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	2
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	1
Crediti commerciali non correnti	1
Totale attività non correnti	1.534
Rimanenze	4
Crediti commerciali correnti	109
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	1
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	28
Crediti tributari	3
Altre attività correnti	12
Totale attività correnti	157
Totale attività	1.691

Passività	
Finanziamenti a medio-lungo termine	255
TFR e altri benefici ai dipendenti	5
Fondi rischi e oneri	55
Passività per imposte differite	1
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	740
Totale passività non correnti	1.056
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio-lungo termine	21
Debiti commerciali correnti	50
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	59
Altre passività correnti	23
Totale passività correnti	153
Totale passività	1.209
Attività nette	482



10. 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 2019 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in milioni di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	91.839	20.608	985	1.080	27.277	141.789
Ammortamenti e perdite di valore	(24.616)	(11.164)	(554)	(743)	(1.560)	(38.637)
Contributi	(35.490)	(836)	(252)	(111)	(22.014)	(58.703)
Consistenza al 01.01.2018	31.733	8.608	179	226	3.703	44.449
Investimenti	10	144	4	21	5.591	5.770
Passaggi in esercizio	6.529	827	73	55	(7.484)	
Ammortamenti	(142)	(1.093)	(14)	(44)		(1.293)
Perdite di valore		(111)			(1)	(112)
Variazione area di consolidamento	299	8		27	6	340
Alienazioni e dismissioni	(24)	(6)		(1)	(2)	(33)
Incrementi dei contributi di periodo	(5.923)	(19)	(64)	(27)	1.308	(4.725)
Altre riclassifiche	(74)	10	4	2	33	(25)
Totale variazioni	675	(240)	3	33	(549)	(78)
Costo storico	98.431	20.875	1.097	1.258	25.352	147.013
Ammortamenti e perdite di valore	(24.693)	(11.651)	(594)	(874)	(1.562)	(39.374)
Contributi	(41.330)	(856)	(314)	(132)	(20.636)	(63.268)
Consistenza al 31.12.2018	32.408	8.368	189	252	3.154	44.371
Iscrizione <i>leasing</i> ex IFRS 16 al 01.01.2019	90	468	5	23		586
Consistenza al 01.01.2019	32.498	8.836	194	275	3.154	44.957

Investimenti	34	165	7	60	6.331	6.597
Passaggi in esercizio	5.483	1.389	40	61	(6.973)	
Ammortamenti	(160)	(1.196)	(17)	(48)		(1.421)
Perdite di valore					(4)	(4)
Variatione area di consolidamento (1)	42	(6)	5			41
Differenze di cambio		7		2		9
Alienazioni e dismissioni (2)	(3)	(15)		(1)	(14)	(33)
Riclassifiche da/ad Attività possedute per la vendita (3)	(4)	(3)		(1)	(1)	(9)
Incrementi e passaggi in esercizio dei contributi nel periodo	(5.091)	(91)	(35)	(12)	1.113	(4.116)
Altre riclassifiche (3)	25	(8)	1	(11)	33	40
Totale variazioni	326	242	1	50	485	1.104
Costo storico	104.157	22.189	1.151	1.365	24.569	153.431
Ammortamenti e perdite di valore	(24.881)	(12.144)	(608)	(900)	(1.566)	(40.099)
Contributi	(46.452)	(972)	(349)	(139)	(19.362)	(67.274)
Consistenza al 31.12.2019	32.824	9.073	194	326	3.641	46.058

I dettagli delle note (1), (2) e (3) sono riportati nella tabella che segue



valori in milioni di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
1) Variazione area di consolidamento						
Costo storico	41	(14)	5	(1)		31
Ammortamenti	1	8		1		10
Svalutazioni						
Contributi						
	42	(6)	5			41
2) Alienazioni e dismissioni						
Costo storico	(11)	(650)	(1)	(12)	(30)	(704)
Ammortamenti	8	515	1	7		531
Svalutazioni		113				113
Contributi		7		4	16	27
	(3)	(15)		(1)	(14)	(33)
3) Altre riclassifiche e Ricl. da/ad Attività possedute per la vendita						
Costo storico	77	(51)		(26)	(113)	(113)
Ammortamenti	(13)	49	1	14		51
Svalutazioni	(12)	23				11
Contributi	(31)	(32)			145	82
	21	(11)	1	(12)	32	31

Il principio contabile IFRS 16 ha comportato, alla data di transizione (1° gennaio 2019), un incremento degli asset per l'iscrizione dei diritti d'uso di 586 milioni di euro.

Nella tabella di seguito è riportata la movimentazione nel periodo dei diritti d'uso, che include anche la riclassifica dei leasing finanziari, già IAS 17.

valori in milioni di euro

	Diritti d'uso Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Diritti d'uso Impianti e macchinari	Diritti d'uso Attrezzatura industriale e commerciale	Diritti d'uso Altri beni	Diritti d'uso Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico						
Ammortamenti e perdite di valore						
Contributi						
Consistenza al 01.01.2019	90	468	5	23		586
Investimenti	28	18	2	7		55
Passaggi in esercizio						
Ammortamenti	(18)	(121)	(1)	(9)		(149)
Variazione area di consolidamento (1)	41					41
Differenze di cambio		7				7
Alienazioni e dismissioni (2)		(4)				(4)
Riclassifiche da IAS 17 (3)		400				400
Totale variazioni	51	300	1	(2)		350
Costo storico	159	1.006	7	30		1.202
Ammortamenti e perdite di valore	(18)	(238)	(1)	(9)		(266)
Consistenza al 31.12.2019	141	768	6	21		936



valori in milioni di euro

	Diritti d'uso Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Diritti d'uso Impianti e macchinari	Diritti d'uso Attrezzatura industriale e commerciale	Diritti d'uso Altri beni	Diritti d'uso Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
1) Variazione area di consolidamento						
Costo storico	41					41
Ammortamenti						
Svalutazioni						
	41					41
2) Alienazioni e dismissioni						
Costo storico		(17)				(17)
Ammortamenti		13				13
Svalutazioni						
		(4)				(4)
3) Riclassifiche da IAS 17						
Costo storico		530				530
Ammortamenti		(127)				(127)
Svalutazioni		(3)				(3)
		400				400

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce Immobilizzazioni in corso e acconti, pari a 6.331 milioni di euro, è riconducibile principalmente:

- agli oneri sostenuti per il completamento delle infrastrutture della rete ad Alta Velocità e per la progettazione e realizzazione di opere in corso, sia per la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità che per la rete Convenzionale (4.666 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile, in particolare al proseguimento del rinnovo delle flotte, sia per il servizio Alta Velocità al fine di completare le consegne dei nuovi elettrotreni ETR 700, sia per il servizio del trasporto regionale con le consegne di 25 nuovi treni Pop e 23 nuovi treni Rock, a cui si aggiungono gli investimenti per l'acquisto di 43 treni Blues bimodali (1.283 milioni di euro);
- agli oneri sostenuti per ammodernamento degli impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche (106 milioni di euro);
- alla capitalizzazione di costi esterni e interni riguardanti principalmente spese di progettazione e lavori relativi agli interventi di Legge Obiettivo/Opere esterne e per la videosorveglianza, a cui si vanno ad aggiungere gli interventi

- di manutenzione straordinaria (43 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisto di nuovi autobus in Italia (17 milioni di euro) e all'estero (152 milioni di euro) in particolare da parte della partecipata Qbuzz, da utilizzare nell'ambito delle concessioni dalla stessa gestite in Olanda;
- alle capitalizzazioni dei costi sostenuti per le attività di manutenzioni cicliche sul materiale rotabile merci (44 milioni di euro).

I passaggi in esercizio dei Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale sono principalmente legati all'infrastruttura ferroviaria di RFI SpA (5.414 milioni di euro) e ai fabbricati industriali dedicati ai rotabili (54 milioni di euro), mentre quelli degli Impianti e macchinari si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e nuovi bus (1.265 milioni di euro) e a interventi per opere complementari ai complessi di stazione (82 milioni di euro).

Come più dettagliatamente riportato al paragrafo 4 della presente nota, le variazioni dell'area di consolidamento che afferiscono le voci Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale, Impianti e macchinari e Attrezzatura industriale e commerciale sono legate, per 48 milioni di euro, al primo consolidamento della società EESSTY SA, acquisita il 1° aprile 2019, e poi fusa per incorporazione nella controllante TrainOSE SA, e per i restanti 8 milioni alla vendita della società Busitalia Sime.

Al 31 dicembre 2019 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno a Eurofima SA a fronte dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo, per un valore di 1.373 milioni di euro.

Le riclassifiche avvenute nel periodo sono legate principalmente a modifiche di destinazione d'uso delle aree interessate e a una migliore rappresentazione delle stesse tra le voci Immobili, impianti e macchinari, Attività immateriali, Investimenti immobiliari e Rimanenze. Inoltre nel periodo sono stati riclassificati come Attività destinate alla vendita di 9 milioni di euro, relativi al gruppo SITAF; per maggiori dettagli sull'operazione si rimanda alla nota 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione".

Contributi governativi

Nel corso del 2019, in linea con lo stato di avanzamento dei lavori delle attività materiali, degli investimenti immobiliari e delle attività immateriali, sono stati allocati contributi in conto impianti per un totale di 4.116 milioni di euro, sostanzialmente così dettagliati:

- 3.533 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali della rete Convenzionale;
- 187 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti destinati agli investimenti infrastrutturali della rete Convenzionale;
- 15 milioni di euro relativi ai lavori in corso di realizzazione per le opere complementari ai complessi di stazione, approvati nell'ambito del programma per le infrastrutture strategiche (L. 443/2001 – cd. Legge Obiettivo);
- 45 milioni relativi ai contributi ricevuti dalle Regioni per acquisto di materiale rotabile;
- altri contributi allocati, pari a 312 milioni di euro, erogati principalmente dall'Unione Europea e da enti locali.

Esistono poi dei vincoli contrattuali, della durata media di 12 anni, sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati per il parco autobus, nello svolgimento del servizio TPL. L'impegno alla restituzione, in caso di dismissione anticipata del cespite contribuito, viene superato dalla possibilità di beneficiare del contributo residuo sull'acquisto di un nuovo cespite, di pari genere e destinazione d'utilizzo, in sostituzione del precedente.

11. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2019 che al 31 dicembre 2018, degli investimenti immobiliari.

valori in milioni di euro

	2019		2018	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
Saldo al 1° gennaio				
Costo di cui:	2.140	1.242	2.268	670
Costo storico	2.158	1.376	2.268	732
Contributi	(18)	(134)		(61)
Fondo ammortamento		(487)		(412)
Fondo svalutazione	(1.309)	(183)	(1.061)	(67)
Valore a bilancio	831	572	1.207	191
Variazioni del periodo				
Acquisizioni/Incrementi		2		1
Riclassifiche (1)	1	6	(366)	404
Ammortamenti e svalutazioni	(16)	(9)	(8)	(9)
Alienazioni e dismissioni	(1)	(1)	(2)	(15)
Totale variazioni	(16)	(2)	(376)	381
Saldo al 31 dicembre				
Costo di cui	2.124	1.235	2.140	1.242
Costo storico	2.142	1.418	2.158	1.376
Contributi	(18)	(184)	(18)	(134)
Fondo ammortamento		(482)		(487)
Fondo svalutazione	(1.309)	(183)	(1.309)	(183)
Valore a bilancio	815	570	831	572
Riclassifiche (1)				
Costo	(1)	30	(102)	660
Fondo ammortamento		15		(68)
Fondo svalutazione	2	11	(246)	(116)
Contributi		(50)	(18)	(72)
Totale	1	6	(366)	404

La voce Investimenti immobiliari accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate alla valorizzazione e alcuni fabbricati, officine e diverse proprietà immobiliari date in locazione a Terzi. Le riclassifiche avvenute nell'anno, sia sui terreni sia sui fabbricati, sono legate principalmente a una modifica di destinazione dell'uso delle aree interessate e a una migliore rappresentazione delle partite stesse tra gli Immobili, impianti e macchinari e le Rimanenze.



12. Attività immateriali

valori in milioni di euro

	Costi di sviluppo	Dir.di brev. ind. e dir. ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Diritti concessori	Altre	Avviamento	Totale
Costo storico	128	14	1.140	464	43	51	211	2.051
Ammortamenti e perdite di valore	(93)	(13)	(579)	(7)	(35)	(43)		(770)
Contributi	(13)		(261)	(19)				(293)
Consistenza al 01.01.2018	22	1	300	438	8	8	211	988
Investimenti		2	24	307	40	14		387
Passaggi in esercizio	1	1	211	(214)				
Ammortamenti	(1)	(1)	(95)		(165)	(9)		(271)
Alienazioni e dismissioni			(1)	(19)				(20)
Operazioni straordinarie			25	343	2.808		15	3.191
Perdite di valore							(1)	(1)
Incrementi dei contributi di periodo			(44)	42				(2)
Altre riclassifiche			(4)	(33)	22	28	(25)	(12)
Totale variazioni		2	116	426	2.705	33	(10)	3.272
Costo storico	130	10	1.495	915	4.874	59	200	7.683
Ammortamenti e perdite di valore	(96)	(6)	(774)	(7)	(830)	(18)		(1.731)
Contributi	(13)		(305)	(44)	(1.332)			(1.693)
Consistenza al 31.12.2018	21	4	416	865	2.713	41	200	4.260
Investimenti		1	15	315	4	4		339

Passaggi in esercizio	10		116	(126)				
Ammortamenti	(1)	(2)	(107)		(164)	(9)		(283)
Alienazioni e dismissioni (1)				(2)				(2)
Perdite di valore				(1)			(46)	(47)
Variazione area di consolidamento (2)						(15)	(5)	(20)
Riclassifiche da/ad Attività possedute per la vendita (3)				(420)	(1.083)	(1)		(1.504)
Incrementi dei contributi di periodo	(9)		(24)	33				
Altre riclassifiche (3)		(2)	17	(47)		7	(4)	(29)
Totale variazioni		(3)	17	(248)	(1.243)	(14)	(55)	(1.546)
Costo storico	140	5	1.640	643	1.898	26	191	4.543
Ammortamenti e perdite di valore	(97)	(3)	(881)	(7)	(429)	2	(46)	(1.461)
Contributi	(22)		(328)	(19)				(369)
Consistenza al 31.12.2019	21	2	431	617	1.469	28	145	2.713

I dettagli delle note (1), (2) e (3) sono riportati nella tabella che segue



valori in milioni di euro

	Costi di sviluppo	Dir.di brev. ind. e dir. ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Diritti concessori	Altre	Avviamento	Totale
1) Alienazioni e dismissioni								
Costo storico						(1)		(1)
Ammortamenti						1		1
Totale								
2) Variazione area di consolidamento								
Costo storico						(22)	(5)	(27)
Ammortamenti						7		7
Totale						(15)	(5)	(20)
3) Riclassifiche da/ad Attività possedute per la vendita e Altre riclassifiche								
Costo storico		(6)	14	(458)	(2.979)	(14)	(4)	(3.447)
Ammortamenti		4	3		564	20		591
Contributi				(9)	1.332			1.323
Totale		(2)	17	(467)	(1.083)	6	(4)	(1.533)

Nella voce Diritti concessori è iscritta per 1.292 milioni di euro il valore della Concessione di Anas SpA, definita sulla base del Piano Economico Finanziario (PEF) approvato dal Consiglio di Amministrazione della società e poi inviato al MIT rispettivamente nei mesi di febbraio e marzo 2019 e del Contratto di Programma 2016-2020, sottoscritto dalla società il 27 dicembre 2017, e aggiornato nel luglio 2019; in particolare, tale aggiornamento ha previsto il rinvio del modello di finanziamento del Corrispettivo Investimenti a partire dal prossimo Contratto di Programma 2021-2025, con conseguente finanziamento degli investimenti per il 2019 e il 2020 esclusivamente mediante contributo. A fronte del nuovo PEF approvato, che riflette tale variazione, dei consuntivi di periodo, nonché dell'iter avviato per la richiesta di estensione della concessione fino a un massimo di 50 anni, gli amministratori di Anas hanno ritenuto opportuno verificare nuovamente la recuperabilità di detta concessione; da tale valutazione, che ha tenuto anche conto delle iniziative di valorizzazione in corso, non sono emerse perdite durevoli di valore per cui non si sono determinate svalutazioni da riflettere in bilancio. La concessione viene ammortizzata sistematicamente sulla base della durata dell'attuale rapporto concessorio, fino al 2032, la quota di competenza del 2019 è pari a 99 milioni di euro.

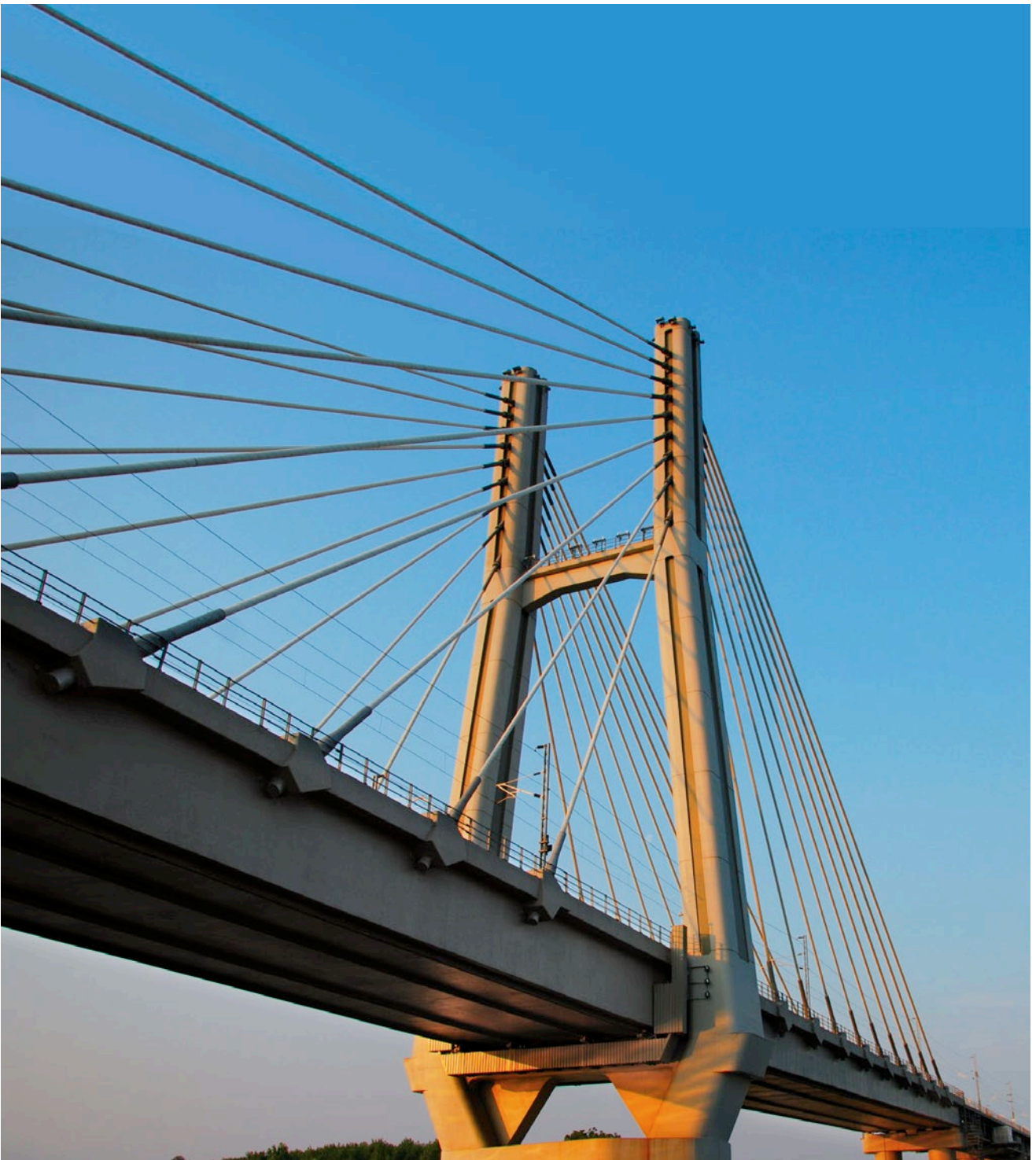
Gli investimenti nelle Immobilizzazioni in corso e acconti e i passaggi in esercizio sono relativi ai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione dei software, per interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi e all'aumento dell'efficienza e razionalizzazione dei canali di vendita relativi ai business del Gruppo.

Le variazioni dell'area di consolidamento che afferiscono alla voce Altre, sono legate alla vendita della società

Centostazioni Retail SpA nel corso dell'esercizio, come più dettagliatamente esposto alla nota 4 "Variazioni area di consolidamento e operazioni straordinarie".

Per maggiori dettagli in merito alla riclassifica alla voce Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione, pari a 1.504 milioni di euro, si rimanda alla nota 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione".

Le altre riclassifiche si riferiscono principalmente alla quota relativa al software di progetti di investimento aventi natura mista, che in fase di passaggio a cespite sono stati opportunamente riclassificati nella categoria di appartenenza.



Test di impairment

In applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 *Impairment of assets*, in presenza di avviamenti e attività non correnti a vita utile indefinita, o di indicatori di possibili riduzioni di valori sulle altre attività non correnti (c.d. *trigger events*), sono stati effettuati *test di impairment*.

Nel dettaglio per il 2019 il *test di impairment* ha riguardato l'avviamento allocato al gruppo Netinera Deutschland GmbH, nonché agli avviamenti rivenienti da Mercitalia Logistics SpA, Ataf Gestioni Srl, Busitalia-Sita Nord Srl (quest'ultima avendo ereditato l'avviamento di Umbria Mobilità Esercizio Srl, fusa per incorporazione in Busitalia-Sita Nord Srl con efficacia dal 1° dicembre 2015), Busitalia Campania SpA, Trenitalia c2c Ltd e Cremonesi Workshop Srl, ognuna delle quali rappresenta un'autonoma CGU.

In merito a tali CGU, il *test* è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di *budget 2020* delle relative società e sui valori dell'ultimo Piano Industriale ufficiale redatto dal *management* delle stesse.

Per Ataf Gestioni Srl sono invece state utilizzate le proiezioni economiche e le variazioni di alcune poste patrimoniali contenute nei primi 5 mesi del *budget 2020* approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 28 gennaio 2020 e aggiornato sulla base delle nuove previsioni di fatturato in considerazione degli atti d'obbligo imposti dalla Regione Toscana in considerazione delle vicende della gara, come specificato nella Relazione sulla Gestione. Viene considerato pertanto un periodo temporale di 5 mesi e un *terminal value* corrispondente al valore del Capitale investito netto dell'anno.

Per le diverse società cui si è fatto cenno sopra, il *test* è stato effettuato confrontando il Capitale investito netto con il valore recuperabile di ogni CGU. Il valore recuperabile di ogni CGU è stato determinato con riferimento al maggiore tra il *fair value* e il valore d'uso. Il *terminal value* 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 uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 1,0-1,5%. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il WACC (*Weighted Average Cost of Capital*), differenziato per ciascuna CGU.

Nella tabella seguente sono riportati i principali valori relativi al *test*:

CGU	Avviamento (milioni di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth rate
Netinera Deutschland	78	3,59%	1,00%
Mercitalia Logistics (già FS Logistica)	7	7,06%	1,50%
Ataf Gestioni	2	5,06%	
Busitalia-CGU Umbria	18	4,29%	
Busitalia Campania	2	4,87%	
Trenitalia c2c	8	5,87%	0,75%
Cremonesi Workshop	7	10,70%	1,50%
TrainOSE	2	7,98%	
Qbuzz	18	4,47%	

Dal *test di impairment* effettuato è emersa una perdita di valore relativa agli avviamenti iscritti su Trenitalia c2c, pari a 40 milioni di euro, e su Ataf Gestioni, pari a 7 milioni di euro.

Ad eccezione dei *test* effettuati su Trenitalia c2c e Ataf Gestioni, con riferimento ai quali il valore recuperabile risulta allineato al *carrying amount* della relativa CGU e conseguentemente ogni variazione dei parametri di *input* potrebbe

determinare un impatto sulla recuperabilità, l'analisi di *sensitivity* rispetto al tasso di attualizzazione e al *growth rate* non ha evidenziato effetti significativi sui risultati delle valutazioni effettuate.

13. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nel prospetto seguente è illustrata la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per le imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2019 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in milioni di euro

	31.12.2018	Incr.(Decr.) con impatto a Conto economico	Incr.(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2019
Attività per imposte anticipate	413	(4)		(4)	405
Passività per imposte differite	525	(34)		11	502

Le Attività per imposte anticipate e le Passività per imposte differite passive sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile e il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle Immobilizzazioni materiali e immateriali, su cui si computano gli ammortamenti, e degli Immobili di *trading*, nonché alla deducibilità differita riconosciuta agli accantonamenti per rischi e oneri e alle svalutazioni delle immobilizzazioni.

La movimentazione del periodo accoglie le nuove differenze temporanee e i rilasci generati dalle società del Gruppo nel corso dell'anno, nonché gli incrementi derivanti dalle acquisizioni di periodo e le riclassifiche, riportate negli altri movimenti, effettuate per le attività di *Purchase Price Allocation relative* a EESSTY e CREW e per la possibile vendita del gruppo SITAF, come più dettagliatamente descritto alle precedenti note 4 "Variazione area di consolidamento" e 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione".



14. Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del Patrimonio Netto)

Le partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto includono il valore delle partecipazioni a controllo congiunto e in imprese collegate.

Si riporta di seguito la tabella di dettaglio del valore netto delle partecipazioni al 31 dicembre 2019, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare, comparato con il valore al 31 dicembre 2018.

valori in milioni di euro

	Valore netto al 31.12.2019	Quota %	Valore netto al 31.12.2018	Quota %
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto				
Mercitalia Maintenance	3,00	50,00	0,75	50,00
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	4,84	50,00	3,71	50,00
Trenord Srl	41,48	50,00	40,58	50,00
TELT Sas (già LTF Sas)	95,05	50,00	95,05	50,00
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH*	2,46	57,45	2,36	57,45
Altre**	8,26		7,79	
Partecipazioni in imprese collegate				
Autostrada Asti-Cuneo SpA	19,31	35,00	18,29	35,00
BBT SE SpA	134,27	50,00	126,61	50,00
Concessioni Autostradali Venete CAV SpA	79,89	50,00	73,58	50,00
Ferrovie Nord Milano SpA	63,99	14,74	60,21	14,74
METRO 5 SpA	37,73	36,70	39,57	36,70
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7,09	50,00	7,08	50,00
SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	65,34	32,12	68,19	32,12
Altre**	10,89		11,51	
Totale	574		555	

* Benchè il Gruppo, attraverso la controllata Netinera Deutschland GmbH, detenga più della metà di Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH e più della metà dei relativi diritti di voto, non controlla tale entità, in virtù di un accordo siglato con gli altri soci.

** Tra le Altre partecipazioni in imprese collegate e in imprese a controllo congiunto sono presenti analoghe casistiche che non sono state dettagliate in quanto non significative.

La tabella delle consistenze delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nel corso del 2019 è sotto rappresentata:

valori in milioni di euro

	Valore finale al 31.12.2018	Diminuzione per dividendi	Variazioni del perimetro di consolidamento	Impatto a Conto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2019
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	150	(4)		4	5	155
Partecipazioni in imprese collegate	405	(5)		18	1	419
Totale	555	(9)		22	6	574

La voce Altro nelle partecipazioni in imprese collegate si riferisce essenzialmente alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore pari a 120 milioni di euro, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti riconosciuti dal MEF a RFI SpA e relativi al capitolo 7122 per gli investimenti finanziari (per un importo pari a 112 milioni di euro), che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa. La voce Altro accoglie, inoltre, le variazioni della "Riserva per Delta fair value su derivati Cash Flow Hedge" e la riclassifica relativa al gruppo SITAF (2 milioni di euro) per la quale si rimanda alla nota 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione".

Tra le partecipazioni in imprese a controllo congiunto, si segnala che la società TELT Sas ha effettuato un aumento di capitale sociale, pari a 80 milioni di euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7122.

L'impatto a Conto economico si riferisce ai risultati conseguiti nel corso dell'esercizio 2019.



Partecipazioni in imprese a controllo congiunto

Di seguito le informazioni economiche e finanziarie relative alle partecipazioni in imprese a controllo congiunto ritenute più significative. Le tabelle includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche e il valore contabile consolidato della partecipazione.

La società Trenord Srl ha per oggetto sociale l'esercizio del trasporto pubblico locale ferroviario all'interno del territorio della Regione Lombardia, ovvero nei diversi ambiti stabiliti dai relativi contratti di servizio.

valori in milioni di euro

Trenord Srl	31.12.2019	31.12.2018
Percentuale di possesso	50%	50%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	22	52
Altre attività correnti	290	252
Attività finanziarie non correnti	2	2
Altre attività non correnti	338	211
Passività finanziarie correnti	(131)	(1)
Altre passività correnti	(364)	(353)
Altre passività non correnti	(64)	(71)
Patrimonio Netto	93	91
Quota di Patrimonio Netto di pertinenza del Gruppo	46	46
Eliminazione plusvalenza da conferimento ramo d'azienda	(9)	(9)
Altre rettifiche	4	4
Valore contabile della partecipazione	41	41
Ricavi operativi	832	797
Costi operativi	(630)	(729)
Ammortamenti e svalutazioni	(192)	(63)
Risultato operativo	10	5
Oneri finanziari	(3)	(1)
Risultato ante imposte	7	4
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(3)	(2)
Risultato Netto	4	2
Totale Conto economico complessivo	4	2
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	2	1
Dividendi ricevuti dal Gruppo		2



La società ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH ha per oggetto sociale il trasporto viaggiatori su rotaia sul territorio tedesco e, più specificatamente, nell'ambito del trasporto regionale dell'area nord della Germania.

valori in milioni di euro

ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	31.12.2019	31.12.2018
Percentuale di possesso	50%	50%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	17	11
Altre attività correnti	35	35
Attività finanziarie non correnti		4
Altre attività non correnti	73	3
Altre passività correnti	(44)	(18)
Passività finanziarie non correnti	(66)	(17)
Altre passività non correnti	(8)	(9)
Patrimonio Netto	7	8
Quota di Patrimonio Netto di pertinenza del Gruppo	4	4
Valore contabile della partecipazione	4	4
Ricavi operativi	158	150
Costi operativi	(131)	(138)
Ammortamenti e svalutazioni	(20)	(1)
Accantonamenti		(1)
Risultato operativo	7	10
Oneri finanziari	(3)	(1)
Risultato ante imposte	5	10
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(2)	(3)
Risultato Netto	3	7
Totale Conto economico complessivo	3	7
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	1	4
Dividendi ricevuti dal Gruppo	3	

La società Tunnel Euralpin Lyon Turin - TELT Sas (già Lyon Turin Ferroviarie - LTF) ha per oggetto sociale la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione e la conduzione degli studi, delle indagini, nonché dei lavori preliminari nella parte comune italo-francese della sezione internazionale.

valori in milioni di euro

TELT Sas (già LTF Sas)	31.12.2019	31.12.2018
Percentuale di possesso	50%	50%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	9	25
Altre attività correnti	15	13
Altre attività non correnti	1.397	1.254
Altre passività correnti	(46)	(61)
Altre passività non correnti	(1.376)	(1.229)
Patrimonio Netto		1
Quota di Patrimonio Netto di pertinenza del Gruppo		
Differenza derivante da diverso trattamento dei contributi in c/impianti*	95	95
Valore contabile della partecipazione	95	95
Ricavi operativi	11	38
Costi operativi	(9)	(37)
Ammortamenti e svalutazioni	(3)	(1)
Risultato Netto		
Totale Conto economico complessivo		
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

* Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Par. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di Patrimonio Netto.



Partecipazioni in imprese collegate

Nelle tabelle seguenti sono sintetizzate le informazioni economiche e finanziarie relative alle partecipazioni in imprese collegate detenute dal Gruppo, ritenute singolarmente rilevanti. Inoltre, le stesse includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche e il valore contabile consolidato della singola partecipazione.

La società BBT SE ha per oggetto sociale la messa a punto di misure per lo sviluppo e la progettazione di un *tunnel* ferroviario sotto il massiccio del Brennero, tra Innsbruck e Fortezza.

valori in milioni di euro

BBT SE	31.12.2019	31.12.2018
Percentuale di possesso	50%	50%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	102	116
Altre attività correnti	66	40
Altre attività non correnti	2.429	1.948
Altre passività correnti	(203)	(158)
Altre passività non correnti	(836)	(709)
Patrimonio Netto	1.558	1.238
Quota di Patrimonio Netto di pertinenza del Gruppo	779	619
Effetto dei contributi sul valore consolidato della partecipazione*	(656)	(503)
Altre rettifiche	11	11
Valore contabile della partecipazione	134	127
Ricavi operativi	23	21
Costi operativi	(22)	(20)
Ammortamenti e svalutazioni	(1)	(1)
Risultato Netto		
Totale Conto economico complessivo		
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

* Riclassifica della contribuzione come versamento soci, sul consolidato esposto a riduzione del valore della partecipazione.

La società Ferrovie Nord Milano SpA ha per oggetto sociale la negoziazione e la gestione di partecipazioni in società di capitali, con particolare, ma non esclusivo, riferimento a società operanti nei settori dei trasporti e in quello immobiliare. Il prezzo unitario per azione di FNM SpA, quotata nel mercato ristretto di Borsa Italiana, risulta pari a 0,6890 euro al 31 dicembre 2019. I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio consolidato del gruppo FNM al 31 dicembre 2018 in quanto, alla data di predisposizione del presente documento, FNM SpA non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2019. Si precisa, inoltre, che i dati riportati nella colonna di confronto si riferiscono al bilancio consolidato del gruppo FNM al 30 giugno 2018.

valori in milioni di euro

Gruppo Ferrovie Nord Milano	31.12.2019	31.12.2018
Percentuale di possesso	14,74%	14,74%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	137	160
Attività finanziarie correnti	74	85
Altre attività correnti	158	112
Attività finanziarie non correnti	6	7
Altre attività non correnti	557	561
Passività finanziarie correnti	(97)	(188)
Altre passività correnti	(154)	(149)
Passività finanziarie non correnti	(129)	(84)
Altre passività non correnti	(118)	(80)
Patrimonio Netto	435	425
Quota di Patrimonio Netto di pertinenza del Gruppo	64	63
Valore contabile della partecipazione	64	60
Ricavi operativi	318	148
Costi operativi	(246)	(113)
Ammortamenti e svalutazioni	(40)	(19)
Risultato operativo	31	17
Proventi finanziari	1	1
Oneri finanziari	(2)	(1)
Risultato ante imposte	31	17
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(8)	(4)
Risultato Netto	23	13
Altre componenti di Conto economico complessivo	6	6
Totale Conto economico complessivo	29	19
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	4	3
Dividendi ricevuti dal Gruppo	1	1

La società METRO 5 SpA ha per oggetto sociale le attività di progettazione definitiva ed esecutiva, espropriazione, direzione lavori, esecuzione delle opere civili e delle opere tecnologiche, fornitura del materiale rotabile e successiva gestione della nuova linea 5 della metropolitana di Milano (cd. Linea Lilla).

valori in milioni di euro

METRO 5 SpA	31.12.2019	31.12.2018
Percentuale di possesso	36,70%	36,70%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	68	54
Attività finanziarie correnti		4
Altre attività correnti	65	76
Attività finanziarie non correnti	621	629
Altre attività non correnti	19	14
Passività finanziarie correnti	(10)	(14)
Altre passività correnti	(62)	(76)
Passività finanziarie non correnti	(293)	(518)
Altre passività non correnti	(318)	(75)
Patrimonio Netto	90	95
Quota di Patrimonio Netto di pertinenza del Gruppo	33	35
Avviamento	5	5
Valore contabile della partecipazione	38	40
Ricavi operativi	28	26
Costi operativi	(31)	(27)
Risultato operativo	(4)	(2)
Proventi finanziari	52	53
Oneri finanziari	(37)	(34)
Risultato ante imposte	11	17
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(5)	(6)
Risultato Netto	7	11
Totale Conto economico complessivo	7	11
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	2	4
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società Concessioni Autostradali Venete CAV SpA ha per oggetto sociale il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti la gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste e delle opere a questo complementari, nonché della tratta autostradale Venezia-Padova.

I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio al 30 giugno 2019 in quanto, alla data di predisposizione del presente documento, la società Concessioni Autostradali Venete CAV SpA non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2019.

valori in milioni di euro

Concessioni Autostradali Venete CAV SpA	31.12.2019	31.12.2018
Percentuale di possesso	50%	50%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	92	76
Attività finanziarie correnti	10	10
Altre attività correnti	68	80
Attività finanziarie non correnti	73	73
Altre attività non correnti	617	643
Passività finanziarie correnti	(60)	(62)
Altre passività correnti	(31)	(30)
Passività finanziarie non correnti	(587)	(620)
Altre passività non correnti	(22)	(22)
Patrimonio Netto	160	147
Quota di Patrimonio Netto di pertinenza del Gruppo	80	74
Valore contabile della partecipazione	80	74
Ricavi operativi	89	177
Costi operativi	(33)	(65)
Ammortamenti e svalutazioni	(23)	(46)
Accantonamenti	(7)	(13)
Risultato operativo	26	53
Proventi finanziari		1
Oneri finanziari	(8)	(21)
Risultato ante imposte	18	33
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(5)	(10)
Risultato Netto	13	23
Totale Conto economico complessivo	13	23
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	6	12
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società Autostrada Asti-Cuneo SpA ha per oggetto sociale la progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione del collegamento autostradale tra le città di Asti e Cuneo in qualità di concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio al 30 settembre 2019 in quanto, alla data di predisposizione del presente documento, la società Autostrada Asti-Cuneo SpA non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2019.

valori in milioni di euro

Autostrada Asti-Cuneo SpA	31.12.2019	31.12.2018
Percentuale di possesso	35%	35%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1	1
Attività finanziarie correnti	5	5
Altre attività correnti	4	3
Attività finanziarie non correnti	21	23
Altre attività non correnti	349	340
Passività finanziarie correnti	(140)	(182)
Altre passività correnti	(17)	(18)
Passività finanziarie non correnti	(100)	(50)
Altre passività non correnti	(68)	(68)
Patrimonio Netto	55	53
Quota di Patrimonio Netto di pertinenza del Gruppo	19	19
Valore contabile della partecipazione	19	18
Ricavi operativi	22	27
Costi operativi	(19)	(24)
Risultato operativo	2	3
Risultato ante imposte	3	3
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(1)	(1)
Risultato Netto	2	2
Totale Conto economico complessivo	2	2
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco la costruzione e l'esercizio, o il solo esercizio, delle autostrade e dei trafori a essa assentiti in concessione.

I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio al 30 giugno 2019 in quanto, alla data di predisposizione del presente documento, la società SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2019.

valori in milioni di euro

SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	31.12.2019	31.12.2018
Percentuale di possesso	32,12%	32,12%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	115	163
Attività finanziarie correnti	50	
Altre attività correnti	25	14
Altre attività non correnti	343	338
Passività finanziarie correnti	(32)	(35)
Altre passività correnti	(100)	(88)
Altre passività non correnti	(198)	(181)
Patrimonio Netto	203	211
Quota di Patrimonio Netto di pertinenza del Gruppo	65	68
Valore contabile della partecipazione	65	68
Ricavi operativi	31	65
Costi operativi	(15)	(30)
Ammortamenti e svalutazioni	(2)	(3)
Accantonamenti	(10)	(12)
Risultato operativo	4	19
Oneri finanziari	(1)	
Risultato ante imposte	3	19
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(1)	(6)
Risultato Netto	2	13
Totale Conto economico complessivo	2	13
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

15. Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti

Le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti, pari complessivamente a 3.245 milioni di euro (quota corrente pari a 1.549 milioni di euro), si riferiscono all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o enti di riferimento.

Tali attività sono legate principalmente:

- alle convenzioni stipulate con Regioni ed enti locali (976 milioni di euro);
- agli interventi di cui ai contratti di programma dal 2007 al 2016-2020 (744 milioni di euro);
- agli interventi finanziati da contributi pluriennali, dalle deliberazioni CIPE e dai Fondi Sviluppo e Coesione (562 milioni di euro);
- agli interventi previsti da progetti comunitari (98 milioni di euro);
- agli interventi rientranti nei tre programmi "Ponti e viadotti" e "Sblocca Italia" (109 milioni di euro);
- alle opere finanziate da mutui a carico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (111 milioni di euro);
- a interventi finanziati dai Fondi Sisma e dal Fondo Infrastrutture (382 milioni di euro);
- agli interventi finanziati con i Fondi Piano per il Sud (100 milioni di euro);
- alla commessa della società Quadrilatero (107 milioni di euro).

L'importo, esposto al netto del Fondo IFRS 9 (89 milioni di euro), si riferisce sostanzialmente sia a costi sostenuti da Anas SpA di cui è già stata predisposta la relativa rendicontazione e richiesta di rimborso ai Ministeri ed enti competenti, sia a costi sostenuti dalla stessa che saranno oggetto di rendicontazione futura in quanto riferiti a produzione realizzata ma non ancora oggetto di pagamento alle ditte appaltatrici.

La variazione in aumento rispetto al 2018, pari a 108 milioni di euro, è determinata dall'effetto netto tra l'incremento dei crediti esigibili connesso alla produzione di periodo e il decremento generato dagli incassi dell'esercizio.

Si evidenzia che le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione sono oggetto di attualizzazione al tasso del 3%, che riflette la valutazione corrente di mercato per ricorrere ai finanziamenti da parte di Anas SpA. L'effetto dell'attualizzazione è rilevato a Conto economico come costo.



16. Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2019			31.12.2018			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	2		2	3		3	(1)		(1)
Altre partecipazioni	410		410	406		406	4		4
Titoli e finanziamenti	58		58	47	25	72	11	(25)	(14)
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	497	600	1.097	1.097	592	1.689	(600)	8	(592)
Crediti per finanziamenti	132	14	146	133	11	144	(1)	3	2
Altre attività finanziarie	3		3				3		3
Crediti verso Strada dei Parchi (ex art. 7 L. 178/02)	615	56	671	552	123	675	63	(67)	(4)
Altri crediti finanziari		54	54		81	81		(27)	(27)
Totale	1.717	724	2.441	2.238	832	3.070	(521)	(108)	(629)
Fondo svalutazione	(89)	(19)	(108)	(83)	(14)	(97)	(6)	(5)	(11)
Totale al netto del fondo svalutazione	1.628	705	2.333	2.155	818	2.973	(527)	(113)	(640)

I Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere, pari a 1.097 milioni di euro, sono principalmente relativi:

- per 287 milioni di euro ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per la realizzazione di investimenti ferroviari, iscritti a fronte delle somme utilizzate a valere sul contratto di finanziamento definito dalla Capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti e autorizzato con apposito Decreto del MEF. Rispetto al 31 dicembre 2018 tale voce si è decrementata di 183 milioni di euro per l'effetto congiunto degli interessi maturati sul credito nel corso del 2019 per 17 milioni di euro e dell'incasso del contributo annuo di competenza dell'esercizio per 200 milioni di euro;
- per 792 milioni di euro ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 964 della Legge Finanziaria 2007 per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/AC della Linea Torino-Milano-Napoli. Il decremento registrato rispetto al 31 dicembre 2018, pari a 400 milioni di euro, è imputabile all'incasso del contributo annuo di competenza del 2019.

Il credito verso la società concessionaria Strada dei Parchi SpA ammonta a 671 milioni di euro. Tale credito, attualizzato a un tasso del 6%, è iscritto in base a quanto previsto dalla Convenzione in essere tra Anas SpA e Strada dei Parchi SpA, nonché in base al D.L. 50/2017 recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, sicurezza antisismica delle Autostrade A24 e A25. Nel corso dell'esercizio, per effetto dell'emendamento previsto all'art. 9 *tricies semel* del D.L. n. 123/2019, che ha differito le date 2017 e 2018 al 2030, il credito ha subito una rideterminazione del piano di rimborso che ha comportato la rilevazione di maggiori oneri finanziari per l'attualizzazione dei crediti differiti pari a circa 34 milioni di euro. Inoltre il credito è stato incrementato nel periodo per la quota parte di interessi relativa all'attualizzazione per circa 30 milioni di euro.

La voce Altri crediti finanziari, la cui variazione è pari a 27 milioni di euro, è connessa principalmente a depositi a breve stipulati con i depositi dell'ex Fondo Centrale di Garanzia.

Il Fondo svalutazione crediti accoglie prevalentemente la stima delle potenziali perdite di valore del credito verso Strada dei Parchi (92 milioni di euro), valutato nell'ambito di uno *stage 2*, riconoscendo pertanto la perdita attesa derivante da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello stesso. Per effetto dell'emendamento sopra citato, nel corso dell'esercizio il credito verso Strada dei Parchi ha subito un'ulteriore perdita di valore, pari a 6 milioni.



17. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2019			31.12.2018			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo	1	21	22		27	27	1	(6)	(5)
Crediti per IVA	26	36	62	80	132	212	(54)	(96)	(150)
Ministero dell'Economia e delle Finanze	3.517	898	4.415	2.078	1.980	4.058	1.439	(1.082)	357
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	642	1.407	2.049	1.248	1.192	2.440	(606)	215	(391)
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri		98	98		157	157		(59)	(59)
Crediti verso Stato per contenziosi	1.056		1.056	975		975	81		81
Altre Amministrazioni dello Stato		209	209		221	221		(12)	(12)
Debitori diversi e ratei/risconti	90	886	976	99	730	829	(9)	156	147
Totale	5.332	3.555	8.887	4.480	4.439	8.919	852	(884)	(32)
Fondo svalutazione	(13)	(93)	(106)	(9)	(122)	(131)	(4)	29	25
Totale netto fondo svalutazione	5.319	3.462	8.781	4.471	4.317	8.788	848	(855)	(7)

I Crediti per IVA si decrementano di 150 milioni di euro principalmente per effetto della liquidazione dei crediti IVA 2011-2017 e 2018 (52 milioni di euro), della cancellazione del credito per interessi IVA 1998-1999 (8 milioni di euro) e dell'applicazione della normativa sullo *split payment*.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), pari complessivamente a 6.464 milioni di euro, sono sostanzialmente legati:

- ai contributi stanziati a favore di FS SpA (514 milioni di euro) relativamente al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin – TELT Sas (già Lyon Turin Ferroviarie – LTF Sas);
- ai contributi MIT stanziati a favore di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl al fine di assicurare la

continuità operativa della società (70 milioni di euro), ai sensi dell'art.1, comma 867 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 "Legge di stabilità 2016";

- ai contributi MIT stanziati in favore di Grandi Stazioni Rail SpA per il Programma "Grandi Stazioni" e per gli interventi di riqualificazione e accessibilità delle grandi stazioni ferroviarie (95 milioni di euro);
- ai contributi MIT stanziati in favore di Mercitalia Logistics SpA e Mercitalia Intermodal SpA (11 milioni di euro) ai sensi della L. 166/2002;
- ai contributi a favore di RFI SpA (5.774 milioni di euro).

Nella tabella seguente sono indicati i dettagli relativi alla movimentazione degli stessi:

Trasferimenti a favore del Gruppo FS	Valori al 31.12.2018	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	Valori al 31.12.2019
In conto esercizio:					
dal MEF		1.016	(1.016)		
dal MIT	81	117	(111)		87
Totale in conto esercizio	81	1.133	(1.127)		87
In conto impianti:					
dal MEF	4.058	2.932	(2.575)		4.415
dal MIT	2.289	83	(480)		1.892
Totale in conto impianti	6.347	3.015	(3.055)		6.307
In conto capitale:					
dal MIT	70				70
Totale trasferimenti a favore del Gruppo FS	6.498	4.148	(4.182)		6.464

Trasferimenti in conto esercizio

Nel corso del 2019 sono stati iscritti:

- crediti MEF inerenti principalmente alle somme relative al Contratto di Programma, pari a 1.016 milioni di euro, stanziati a valere sul capitolo 1541 in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di bilancio 2019" (Legge 30 dicembre 2018 n. 145); i contributi iscritti sono stati totalmente incassati;
- crediti MIT per complessivi 117 milioni di euro, di cui 7 milioni di euro relativi alle risorse stanziati sul capitolo 7255 destinate alle "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina", 105 milioni di euro relativi al contributo Merci per il 2019 e 2018 e 5 milioni di euro relativi al contributo ex L. 166/2002.

Trasferimenti in conto impianti

Nell'anno 2019 sono stati iscritti:

- crediti verso il MEF, inerenti principalmente alle somme relative al Contratto di Programma, per un importo pari a 2.932 milioni di euro destinati agli investimenti e alla manutenzione straordinaria per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di bilancio 2019", dal "Decreto fiscale 2019" (D.L. 124/2019), dalla "Legge di bilancio 2018" e dalla "Legge di bilancio 2017" nonché a quanto rifinanziato dalla "Legge di stabilità 2015". La voce accoglie anche gli ulteriori stanziamenti previsti dai piani di gestione 2, 4 e

10 per il triennio 2020-2022;

- crediti verso il MIT in conto impianti per 83 milioni di euro, relativi, in particolare, al quadruplicamento della Pistoia-Lucca per 26 milioni di euro, agli interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria per 15 milioni di euro e agli interventi di riqualificazione e accessibilità delle grandi stazioni ferroviarie per 42 milioni di euro.

Con riferimento ai contributi in conto capitale del MIT, si evidenzia che il credito per garantire la continuità operativa della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl, pari a 70 milioni di euro, non ha subito variazioni nel corso del 2019.

Infine, nel corso dell'esercizio sono stati incassati 4.182 milioni di euro complessivi.

Si evidenzia che i crediti in conto impianti iscritti come somme dovute dal MEF e MIT in forza del Contratto di Programma si riferiscono principalmente a lavori ancora da effettuare che trovano quindi corrispondente contropartita alla voce acconti del passivo.

I Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari pari a 98 milioni di euro accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti.

I crediti verso Stato per contenziosi, pari a 1.056 milioni di euro, sono collegati alle attività di copertura del contenzioso lavori ritenuto probabile e riferibile agli interventi finanziati attraverso i contributi per i quali, a differenza degli investimenti a corrispettivo, il rischio di extra costi non rimane in capo ad Anas SpA. L'incremento, pari a 81 milioni di euro, è dovuto sia all'adeguamento del credito quale conseguenza della stima annua del contenzioso, sia agli incassi ricevuti da parte delle concessionarie per i crediti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia.

La voce Altre amministrazioni dello Stato si decrementa di 12 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente sostanzialmente per effetto dei maggiori incassi, al netto delle iscrizioni del periodo, dalla Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA), dalle Regioni ed enti locali.

La voce Debitori diversi e ratei/risconti si è incrementata di 147 milioni di euro rispetto al 2018 essenzialmente a causa dei maggiori acconti a fornitori e a enti locali per lavori (183 milioni di euro) parzialmente compensati dal decremento netto degli altri crediti diversi e dei ratei e risconti (24 milioni di euro) e dalla riclassifica effettuata (12 milioni di euro), relativa al gruppo SITAF, per i cui dettagli si rimanda alla nota 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione".

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:

valori in milioni di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Nazionali	8.709	8.707	2
Paesi dell'area euro	133	169	(36)
Regno Unito	20	18	2
Altri paesi europei (UE non Euro)	2	1	1
Altri paesi europei non UE	18	22	(4)
Altri paesi	5	2	3
Totale	8.887	8.919	(32)

18. Rimanenze

La voce risulta così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.714	1.586	128
Fondo svalutazione	(181)	(176)	(5)
Valore netto	1.533	1.410	123
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	1	2	(1)
Fondo svalutazione			
Valore netto	1	2	(1)
Prodotti finiti e merci		5	(5)
Fondo svalutazione			
Valore netto		5	(5)
Cespiti radiati da alienare	3	13	(10)
Fondo svalutazione	(1)	(10)	9
Valore netto	2	3	(1)
Immobili e terreni <i>trading</i>	1.028	1.072	(44)
Fondo svalutazione	(274)	(292)	18
Valore netto	754	780	(26)
Totale Rimanenze	2.290	2.200	90

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo comprendono le giacenze da destinare agli impianti di materiale per investimenti, materiale d'armamento, impianti elettrici e di navigazione e materiali impiegati nel processo di manutenzione. La variazione in aumento, pari a 123 milioni di euro, è stata generata prevalentemente dall'effetto combinato dei maggiori acquisti, e relativi consumi, di materiali per l'infrastruttura.

Gli Immobili e terreni *trading* si riferiscono al valore dei beni immobili del Gruppo destinato alla vendita. La variazione in diminuzione di 26 milioni di euro è attribuibile alle vendite effettuate nell'esercizio al netto delle svalutazioni operate al fine di allineare il valore contabile degli asset al relativo valore di mercato.

19. Crediti commerciali non correnti e correnti

valori in milioni di euro

	31.12.2019			31.12.2018			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	4	1.644	1.648	15	1.633	1.648	(11)	11	
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	2	194	196	1	165	166	1	29	30
Ferrovie Estere		9	9		9	9			
Ferrovie in concessione		33	33		21	21		12	12
Agenzie e altre aziende di trasporto		30	30		23	23		7	7
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni		881	881		780	780		101	101
- Contratto di Servizio verso lo Stato		266	266		228	228		38	38
Crediti verso società del Gruppo		150	150		153	153		(3)	(3)
Totale crediti commerciali	6	3.207	3.213	16	3.012	3.028	(10)	195	185
Fondo svalutazione		(690)	(690)	(7)	(665)	(672)	7	(25)	(18)
Valore netto crediti commerciali	6	2.517	2.523	9	2.347	2.356	(3)	170	167
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione		154	154		148	148		6	6
Fondo svalutazione attività da contratto per lavori in corso su ordinazione					(1)	(1)		1	1
Valore netto attività da contratto per lavori in corso su ordinazione		154	154		147	147		7	7
Totale crediti commerciali non correnti e correnti	6	2.671	2.677	9	2.494	2.503	(3)	177	174

La voce Crediti commerciali non correnti e correnti al lordo del fondo di svalutazione è pari a 3.213 milioni di euro e presenta una variazione in aumento di 185 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. La voce Clienti Ordinari rimane sostanzialmente invariata principalmente per effetto congiunto dell'aumento dei crediti per l'avvio delle attività commerciali connesse alla commessa estera *Riyadh* (+33 milioni di euro), della variazione dell'area di consolidamento (+8 milioni di euro), nonché della maggiore produzione del periodo e delle peggiori dinamiche di incasso registrate nel periodo, in parte compensati dalla riclassifica di 99 milioni di euro (gruppo SITAF) alla voce Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione, alla cui nota (nota 9) si rimanda per ulteriori dettagli. I Crediti da Contratto di Servizio presentano un incremento complessivo di 139 milioni di euro dovuto principalmente ai crediti verso il le Regioni e verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per i corrispettivi maturati nell'esercizio e non ancora incassati.

Il fondo svalutazione crediti subisce nel complesso un incremento di 18 milioni di euro dovuto ai maggiori accantonamenti effettuati nell'esercizio principalmente a copertura dei crediti per irregolarità di viaggio.

Le Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione, pari a 154 milioni di euro, rappresentano l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per le quali i costi sostenuti, più i margini rilevati (e meno le perdite registrate), eccedono la fatturazione di avanzamento dei lavori. L'incremento di periodo (+6 milioni di euro) è sostanzialmente riconducibile all'incremento dei lavori già effettuati sulle strade regionali (+7 milioni di euro), nonché all'avanzamento dei lavori in corso verso Terzi (+8 milioni di euro), in parte compensati dalla riclassifica, nella voce Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione, di 11 milioni di euro relativa al gruppo SITAF, cui si rimanda alla nota 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione per ulteriori dettagli".

Di seguito la ripartizione dei Crediti commerciali non correnti e correnti, comprensivi delle attività da contratto per lavori in corso su ordinazione, per area geografica:

valori in milioni di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Nazionali	3.092	2.936	156
Paesi dell'area euro	166	171	(5)
Regno Unito	13	9	4
Altri paesi europei (UE non Euro)	1	18	(17)
Altri paesi europei non UE	22	19	3
Altri paesi	73	23	50
Totale	3.367	3.176	191



20. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

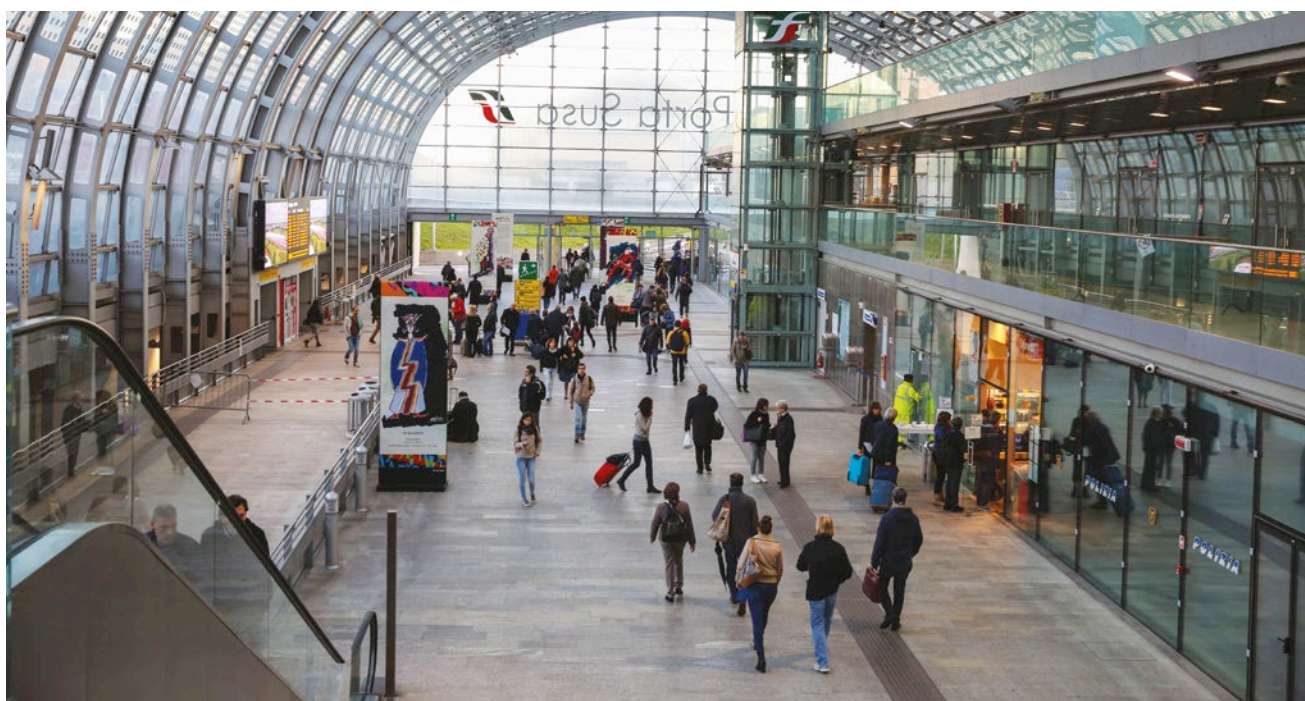
valori in milioni di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Depositi bancari e postali	721	763	(42)
Denaro e valori in cassa	48	47	1
Conti correnti di tesoreria	767	987	(220)
Totale	1.536	1.797	(261)
Fondo svalutazione	(2)	(1)	(1)
Totale al netto del fondo svalutazione	1.534	1.796	(262)

Il decremento delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al 31 dicembre 2019 è attribuibile essenzialmente ai Conti correnti di tesoreria, nei quali confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma e i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio sono stati riclassificati, alla voce Attività destinate alla vendita e gruppi in dismissione, 28 milioni di euro relativi al gruppo SITAF; per ulteriori dettagli in merito all'operazione si rimanda alla nota 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione".

Inoltre, per un maggior dettaglio relativo alla variazione del saldo, si rinvia al prospetto contabile del rendiconto finanziario.



21. Crediti tributari

I crediti tributari ammontano nel 2019 a 128 milioni di euro e si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti e o a ritenute d'acconto estere. La variazione in aumento di 7 milioni rispetto al saldo al 31 dicembre 2018 (120 milioni di euro) è legata prevalentemente al credito iscritto dalla società TrainOSE per ritenute d'acconto sui pagamenti effettuati da parte dello Stato.

22. Patrimonio Netto di pertinenza del Gruppo

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2019 e 2018 per le principali voci del patrimonio netto di pertinenza del Gruppo sono riportate analiticamente nell'apposito prospetto contabile.

Capitale sociale

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2019, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta pertanto costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 39.204 milioni di euro.

Riserva legale

La riserva legale, pari a 53 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce.

Riserva di conversione bilanci in valuta estera

La riserva di conversione risulta completamente azzerata ed è invariata rispetto all'esercizio precedente.

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 relativi a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti. Al 31 dicembre 2019 il saldo è negativo per 69 milioni di euro (-86 milioni di euro al 31 dicembre 2018), essenzialmente in virtù degli effetti legati alla valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura alla data (con variazione positiva pari a 4 milioni di euro) e al rilascio della quota dell'anno legato alla chiusura anticipata dei contratti derivati in riferimento all'opzione di *early termination* precedentemente menzionata (con variazione positiva pari a 13 milioni di 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 2019 il saldo della riserva è negativo per 359 milioni di euro (-350 milioni di euro al 31 dicembre 2018).

Utili/(Perdite) portati a nuovo

Il valore, positivo per 2.440 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate, nonché alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti e alla distribuzione del dividendo in favore del MEF da parte di Anas SpA ai sensi del D.L. 50/2017 (2 milioni di euro).

Altre componenti del Conto economico complessivo (al netto dell'Effetto fiscale)

Il Conto economico complessivo, cui si rinvia, evidenzia analiticamente le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'Effetto fiscale.



23. Patrimonio Netto dei Terzi

La tabella seguente fornisce un riepilogo dei dati economico-finanziari relativi a ciascuna controllata con partecipazioni di Terzi significative per il Gruppo, al lordo delle eliminazioni infragruppo. Tali dati quindi coincidono con le informazioni inserite dalle stesse società nei propri bilanci e, per quanto riguarda i dati relativi al gruppo Netinera Deutschland, essi rappresentano il risultato del bilancio consolidato dello stesso gruppo tedesco, al lordo delle eliminazioni riguardanti il Gruppo FS Italiane.

valori in milioni di euro

	Grandi Stazioni Immobiliare SpA	SITAF SpA	Terminal Alptransit	Mercitalia Intermodal SpA (già Cemat SpA)	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Netinera Deutschland Group	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/ Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2019									
Non controlling interest (%)	40%	48,91%	42%	46,72%	11,01%	49%			
Attività correnti	6	136	5	85	38	207			
Attività non correnti	55	1.533	15	63	790	652			
Passività correnti	(16)	(130)	(1)	(104)		(236)			
Passività non correnti	(9)	(1.168)	(4)	(7)		(390)			
Attività nette	36	371	15	37	828	233			
Attività nette di pertinenza dei Terzi	14	182	6	17	91	114	34	(10)	448
Ricavi	6	251		208		599			
Risultato del periodo	(3)	31		(3)		(9)			
Altre componenti del Conto economico complessivo		1				2			
Totale Conto economico complessivo	(3)	32		(3)		(7)			
Risultato attribuibile ai Terzi	(1)	15		(1)		(4)	2		11

Altre componenti del Conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di Terzi						1
Flusso di cassa netto da attività operativa	1	84	(16)	(30)		54
Flusso di cassa netto da attività d'investimento		(66)	(1)	(15)	(160)	(20)
Flusso di cassa netto da attività finanziaria	(1)	(51)	1	50	120	(55)
Flusso di cassa netto complessivo del periodo		(33)	(16)	5	(40)	(21)
Dividendi pagati ai Terzi						(10)



valori in milioni di euro

	Grandi Stazioni Immobiliare SpA	SITAF SpA	Terminal Alptransit	Mercitalia Intermodal SpA (già Cemati SpA)	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Netinera Deutschland Group	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/ Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2018									
Non controlling interest (%)	40%	48,91%	42%	46,72%	11,80%	49%			
Attività correnti	6	153	21	101	78	204			
Attività non correnti	59	1.504	14	67	630	645			
Passività correnti	(13)	(141)	(16)	(116)		(209)			
Passività non correnti	(14)	(1.178)	(4)	(12)		(390)			
Attività nette	39	339	15	40	708	250			
Attività nette di pertinenza dei Terzi	16	166	6	19	83	122	29	3	443
Ricavi	6	240		209		625			
Risultato del periodo		28		(4)		6			
Altre componenti del Conto economico complessivo		(23)							
Totale Conto economico complessivo		5		(4)		6			
Risultato attribuibile ai Terzi		14		(2)		5	2		19
Altre componenti del Conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di Terzi		(11)							
Flusso di cassa netto da attività operativa	1	114		11		20			
Flusso di cassa netto da attività d'investimento		(63)	7	(11)	(90)	(6)			

Flusso di cassa netto da attività finanziaria	(1)	(39)	9	140	(37)
Flusso di cassa netto complessivo del periodo		13	16	50	(23)
Dividendi pagati ai Terzi					(16)

Il valore al 31 dicembre 2019, pari a 448 milioni di euro, presenta un incremento di 5 milioni di euro rispetto al 2018 (443 milioni di euro) riconducibile essenzialmente all'aumento del capitale sociale della società Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni SpA, al risultato di periodo parzialmente compensato dai dividendi deliberati a favore dei soci Terzi.



24. Finanziamenti a medio-lungo termine e a breve termine

La voce ammonta complessivamente a 11.306 milioni di euro ed è così dettagliata:

valori in milioni di euro

Finanziamenti a medio-lungo termine, al netto della quota corrente	Valore contabile		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Prestiti obbligazionari	5.412	4.975	437
Finanziamenti da banche	1.637	2.198	(561)
Debiti verso altri finanziatori	162	1.162	(1.000)
Totale	7.211	8.335	(1.124)

valori in milioni di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio-lungo termine	Valore contabile		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	929	367	562
Finanziamenti da banche (breve termine)	2.786	2.457	329
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	375	240	135
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	5	5	
Totale	4.095	3.069	1.026
Totale Finanziamenti	11.306	11.404	(98)

La voce Prestiti obbligazionari al 31 dicembre 2019, è composta da:

- dodici prestiti obbligazionari, per totali 1.237 milioni di euro, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società partecipata, di diritto svizzero, Eurofima SA (*private placement*). Il ricorso in passato (fino al 2012) a detti prestiti è stato finalizzato al finanziamento di investimenti per il programma di rinnovo e ammodernamento del materiale rotabile. Il rimborso dei prestiti è previsto in un'unica soluzione alla scadenza; il godimento delle cedole è semestrale a tasso di interesse variabile per undici prestiti obbligazionari e annuale a tasso fisso per un prestito obbligazionario. I titoli non prevedono quotazioni su mercati ufficiali, Borse nazionali o estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario;
- tredici *tranches*, per un totale di 5.080 milioni di euro, del prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes* collocate da FS SpA presso la Borsa Valori di Dublino dal 2013 al 2018. La prima *tranche*, di ammontare nominale pari a 750 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso del 4%, ha scadenza il 22 luglio 2020; la seconda *tranche*, di ammontare nominale pari a 600 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso del 3,5%, ha scadenza il

13 dicembre 2021; la terza *tranche*, di ammontare nominale pari a 300 milioni di euro e cedola semestrale a tasso variabile indicizzato all'Euribor 6mesi, ha scadenza il 31 dicembre 2025; la quarta *tranche*, di ammontare nominale pari a 350 milioni di euro e cedola semestrale a tasso variabile indicizzato all'Euribor 6mesi, ha scadenza il 18 luglio 2022; la quinta *tranche*, di ammontare nominale pari a 50 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso dell'1,65%, ha scadenza il 25 luglio 2031; la sesta *tranche*, di ammontare nominale pari a 1.000 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso dell'1,5%, ha scadenza il 27 giugno 2025; la settima *tranche*, nell'ambito del *Green Bond Framework*, di ammontare nominale pari a 600 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso dello 0,875%, ha scadenza il 7 dicembre 2023; l'ottava *tranche*, di ammontare nominale pari a 100 milioni di euro a tasso variabile, ha scadenza il 19 dicembre 2025; la nona *tranche*, di ammontare nominale pari a 200 milioni di euro a tasso variabile indicizzato all'Euribor 6mesi, ha scadenza il 26 marzo 2030; la decima *tranche*, di ammontare nominale pari a 700 milioni di euro a tasso fisso dell'1,12%, ha scadenza il 9 luglio 2026; l'undicesima *tranche*, di ammontare nominale pari a 100 milioni di euro a tasso fisso dell'1,035%, ha scadenza il 1° agosto 2029; la dodicesima *tranche* di ammontare nominale pari a 140 milioni di euro a tasso variabile indicizzato all'Euribor 6mesi, ha scadenza il 23 dicembre 2029; la tredicesima *tranche* di ammontare nominale pari a 190 milioni di euro a tasso variabile indicizzato all'Euribor 6mesi, ha scadenza il 23 giugno 2024.

Nel corso del 2019, l'ammontare dei prestiti obbligazionari (sia quota a medio-lungo termine che quota a breve) si è incrementata di 999 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato delle quattro nuove *tranches* di emissione del prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes* per 1.130 milioni di euro e di un nuovo prestito Eurofima per 200 milioni di euro e dei rimborsi del prestito Eurofima per 343 milioni di euro.

I finanziamenti da banche (sia quota a medio-lungo che quota a breve) registrano un decremento nel corso del 2019 pari a 232 milioni di euro dovuto principalmente all'effetto dell'incremento della provvista a breve per 697 milioni di euro, della sottoscrizione di un nuovo finanziamento quinquennale con Banco di Sardegna per 71 milioni di euro, cui si contrappone l'effetto dei rimborsi per prestiti per 712 milioni di euro, finanziati da BEI e Intesa Sanpaolo destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale, della riduzione degli scoperti di c/c per 194 milioni di euro e l'effetto del pagamento dei debiti privilegiati del concordato preventivo di Ferrovie del Sud Est.

I debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio-lungo che quota a breve) si decrementano di 865 milioni di euro sostanzialmente per effetto della riclassifica dei debiti per contratti di *leasing* preesistenti (402 milioni di euro) che trova riscontro nell'incremento delle Passività finanziarie correnti e non correnti.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio sono stati riclassificati, nella voce Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione, 276 milioni di euro (di cui 21 milioni di euro relativi alla voce Finanziamenti da banche e 255 milioni di euro relativi alla voce Debiti verso altri finanziatori), relativi al gruppo SITAF; per ulteriori dettagli si rimanda alla nota 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione".

Alcune società del Gruppo sono soggette a vincoli patrimoniali finanziari (*covenants*) in relazione a finanziamenti ricevuti, che alla data di redazione del presente bilancio risultano rispettati.



Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2019 confrontata con il 31 dicembre 2018:

valori in milioni di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	677	(555)	1.232
Conti correnti di tesoreria	(766)	(985)	219
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(599)	(592)	(7)
Debiti verso altri finanziatori	375	240	135
Finanziamenti da banche	2.786	2.457	329
Prestiti obbligazionari	929	367	562
Diritti concessori finanziari correnti	(1.549)	(1.220)	(329)
Acconti per opere da realizzare correnti	197	142	55
Altre passività finanziarie	8	67	(59)
Debiti finanziari correnti IFRS 16	166		166
Altro	(870)	(1.031)	161
Posizione finanziaria netta a medio-lungo termine	6.982	7.210	(228)
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(497)	(1.096)	599
Debiti verso altri finanziatori	162	1.162	(1.000)
Finanziamenti da banche	1.637	2.198	(561)
Prestiti obbligazionari	5.412	4.975	437
Diritti concessori finanziari non correnti	(1.696)	(1.917)	221
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.142	995	147
Debiti finanziari non correnti IFRS 16	780		780
Altro	42	893	(851)
Totale complessivo	7.659	6.655	1.004



Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie secondo quanto richiesto dall'Amendments allo IAS 7:

valori in milioni di euro

Voci del flusso di cassa generato / (assorbito) da attività finanziaria	31.12.2018	Effetto da Rendiconto finanziario	Variazioni non monetarie					31.12.2019
			Variazione area	Nuovi leasing	Riclassifica AFS	Riserva CFH	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamento a breve e a medio-lungo termine	11.404	617	(5)	(402)	(276)		(32)	11.306
Variazione delle altre attività finanziarie	(2.973)	657			2		(19)	(2.333)
Variazione delle altre passività finanziarie	1.689	(180)	43	1.079	(799)	(17)	(62)	1.753
Totale	10.120	1.094	38	677	(1.073)	(17)	(113)	(10.726)



25. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

valori in milioni di euro

	2019	2018
Valore attuale obbligazioni TFR	1.153	1.422
Valore attuale obbligazioni CLC	60	48
Valore attuale obbligazioni altri benefici definiti ai dip.	8	4
Totale valore attuale obbligazioni	1.221	1.474

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

valori in milioni di euro

	2019	2018
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	1.474	1.633
Service costs	6	7
Interest cost (*)	7	13
Utili/(Perdite) attuariali rilevati nel Patrimonio Netto	9	(11)
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(275)	(168)
Totale obbligazioni a benefici definiti	1.221	1.474

(*) con rilevazione a Conto economico

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio, sono stati riclassificati, alla voce Passività destinate alla vendita e gruppi in dismissione, 5 milioni di euro, relativi al gruppo SITAF; per dettagli sull'operazione si rimanda alla nota 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione".



Ipotesi attuariali

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

valori in milioni di euro

	2019	2018
Tasso di attualizzazione TFR	0,18%	0,83%
Tasso di attualizzazione CLC	0,77%	1,57%
Tasso annuo incremento TFR	2,40%	2,63%
Tasso di inflazione TFR	1,20%	1,50%
Tasso di inflazione CLC	1,20%	1,50%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti TFR	3,39%	3,38%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti CLC	3,10%	3,14%
Tasso atteso di anticipazioni	1,97%	1,97%
Probabilità di decesso	Tabella 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	



Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati, in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Nell'ultima tabella è fornita la durata (*duration*) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

valori in milioni di euro

Posizione finanziaria netta	TFR	CLC	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione +0,25%	1.217	60	
Tasso di inflazione -0,25%	1.196	58	
Tasso di attualizzazione +0,25%	1.189	58	
Tasso di attualizzazione -0,25%	1.224	61	
Tasso di <i>turnover</i> + 1%	1.200		
Tasso di <i>turnover</i> - 1%	1.214		
<i>Duration</i> del piano	6	12	
Erogazione 1° anno	332	4	
Erogazione 2° anno	150	4	
Erogazione 3° anno	44	4	
Erogazione 4° anno	66	4	
Erogazione 5° anno	91	4	



26. Fondo per rischi e oneri

Le tabelle seguenti riportano le consistenze a inizio e fine anno e le movimentazioni intervenute nell'esercizio 2019 dei fondi per rischi e oneri, con il dettaglio della quota a medio-lungo termine e della quota a breve.

valori in milioni di euro

Fondi rischi e oneri	31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2019
Fondo imposte	20	1			21
Altri fondi	2.568	353	(375)	(20)	2.526
Totale non corrente	2.588	354	(375)	(20)	2.547

valori in milioni di euro

Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi e altre variazioni	31.12.2019
Altri fondi	35	3	(4)	34
Totale corrente	35	3	(4)	34

Di seguito si fornisce il dettaglio delle principali poste che compongono la voce Altri fondi.

Il Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, che ammonta a 12 milioni di euro, nel corso del 2019 è stato utilizzato per 81 milioni di euro a fronte dei progetti attivati nel corso dell'esercizio, è stato adeguato per 1 milione di euro a fronte delle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni ed è stato rilasciato, per minori esigenze intercorse, per 12 milioni di euro.

Il Fondo per incentivi all'esodo del personale ammonta a 12 milioni di euro; nel corso dell'esercizio è stato adeguato per circa 1 milione di euro, è stato utilizzato per 8 milioni di euro, a fronte degli oneri sostenuti per i processi di *change management* e di razionalizzazione dell'assetto produttivo del Gruppo ed è stato rilasciato, per minori esigenze intercorse, per 7 milioni di euro.

Il Fondo per contenzioso nei confronti del personale, costituito a fronte dei probabili oneri derivanti da contestazioni in essere e da cause attivate presso le competenti sedi essenzialmente a seguito di rivendicazioni economiche e di carriera e del risarcimento dei danni subiti per malattie professionali, ammonta a 82 milioni di euro. Gli oneri accantonati nel corso del 2019 sono pari a 21 milioni di euro; il fondo è stato poi utilizzato, per complessivi 29 milioni di euro, a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale.

I Fondi per contenzioso nei confronti dei Terzi, che sono pari a 1.927 milioni di euro, accolgono i probabili oneri a fronte di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori, nonché gli accantonamenti prudenziali di oneri relativi a probabili contestazioni da parte delle Regioni in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati nell'ambito dei contratti di servizio. Tali fondi sono stati adeguati nel corso dell'esercizio, in contropartita di voci diverse di Conto economico, per circa 214 milioni di euro; gli utilizzi, a seguito della risoluzione di cause conclusesi con giudizio sfavorevole per il Gruppo e di riconoscimento di penali ai clienti e alle Regioni, sono stati pari a circa 157 milioni di euro, mentre i rilasci a Conto economico, per minori esigenze complessive su alcuni contenziosi in essere, sono stati pari a circa 2 milioni di euro.

Il Fondo istituito a copertura degli oneri connessi alla bonifica dei siti inquinati e alla valorizzazione delle opere da dismettere, pari a 49 milioni di euro, è stato rilasciato per 2 milioni di euro.

Gli Altri fondi diversi (pari a circa 477 milioni di euro) includono anche gli accantonamenti effettuati negli anni principalmente per manutenzione, oneri officine, oneri legati agli immobili di *trading* e contenziosi con agenti. Nel corso del 2019 sono stati effettuati accantonamenti per probabili rischi e oneri futuri per 120 milioni di euro; i fondi in questione sono inoltre stati rilasciati a Conto economico per 4 milioni di euro per minori esigenze a fronte di controversie pendenti e rischi di natura contrattuale e utilizzati per 41 milioni di euro, essenzialmente a copertura degli oneri sostenuti per obblighi contrattuali.

La voce sconta anche l'effetto della riclassifica (55 milioni di euro) alla voce Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione dei fondi relativi al gruppo SITAF, per i cui dettagli si rimanda alla nota 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione".

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

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2019			31.12.2018			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	30	2	32	67	2	69	(37)		(37)
Passività del <i>leasing</i>	780	166	946				780	166	946
Altre passività finanziarie	767	8	775	1.553	67	1.620	(786)	(59)	(845)
Totale	1.577	176	1.753	1.620	69	1.689	(43)	107	64

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio sono stati riclassificati dalla voce Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati) alla voce Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione 799 milioni di euro (740 milioni di euro per la parte non corrente e 59 milioni di euro per la parte corrente), relativi al gruppo SITAF; per ulteriori dettagli si rimanda alla nota 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione".

La voce Strumenti finanziari derivati di copertura riporta essenzialmente il valore complessivo delle operazioni di *interest rate swap*, *interest rate collar*, *forward rate agreement* e *fair value hedge*, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato (*fair value*) così come indicato dall'IFRS 13, concluse dalle società del Gruppo FS Italiane a copertura dell'oscillazione di tassi di interesse nei finanziamenti di medio-lungo termine a tasso variabile e a copertura dei tassi finanziari. Il decremento della voce, pari a 37 milioni di euro, è dovuto alla riclassifica relativa al gruppo SITAF, sopra citata, e alla diminuzione del *fair value* degli strumenti stessi (6 milioni di euro).

La voce Passività del *leasing* è pari a 946 milioni di euro. Tale variazione è generata essenzialmente dall'effetto congiunto della riclassifica dei debiti per contratti di *leasing* preesistenti (402 milioni di euro), che trova riscontro nella riduzione dei debiti verso altri finanziatori, dall'iscrizione, nel corso dell'esercizio, dei debiti finanziari correnti e non correnti rilevati in contropartita ai diritti d'uso (641 milioni di euro), della già citata operazione straordinaria di acquisizione della società greca EESSTY, poi fusa in TrainOSE SA, (43 milioni di euro), dei pagamenti (180 milioni di euro) e oneri finanziari di competenza del periodo (34 milioni di euro) e infine del delta cambio registrato per i contratti in valuta estera (6 milioni di euro).

La variazione delle Altre passività finanziarie, al netto della riclassifica relativa al gruppo SITAF, sopra citata, è legata principalmente alla diminuzione degli acconti incassati da Anas SpA per opere non ancora realizzate per le quali, in mancanza di una specifica programmazione, non è certa la realizzazione. Nel corso dell'esercizio, infatti, sono stati attivati finanziamenti relativi a opere programmate per 68 milioni di euro.

Metodologia di valutazione del fair value

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio del Gruppo sono di natura OTC e rientrano nella valutazione al Livello 2, sulla base della *fair value hierarchy* stabilita dall'IFRS 7.

Le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati *standard* di mercato. In particolare si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli *Swap*;
- all'uso di modelli finanziari di valutazione considerati *standard* di mercato per i contratti di opzione (*Cap* e *Collar*).

I dati di *input* utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap* vs Euribor 3mesi, della curva *Swap* vs Euribor 6mesi, della curva *Basis* GBP vs EUR, della curva *Swap* vs GBP LIBOR 6 mesi, della *Eur Interest Rate Normal Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap curve* (CDS) delle parti coinvolte nel contratto derivato, che rappresentano il dato di *input* comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del *non-performance risk*. La determinazione del *non-performance risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati: i) l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, ii) le opportune CDS curve per rappresentare la loro probabilità di default (PD).

Relativamente ai contratti di *leasing*, non ci sono al momento opzioni di proroga ragionevolmente optabili.

28. Acconti per opere da realizzare non correnti e correnti

Gli acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, pari complessivamente a 1.339 milioni di euro (quota corrente pari a 197 milioni di euro), si riferiscono alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi alla società Anas SpA.

La voce accoglie principalmente acconti ricevuti a valere su fonti di finanziamento assegnate negli esercizi passati, quali i residui passivi ex art. 7 L.178/2002, apporti a capitale 2003-2005, ex FAS e Fondi sviluppo e coesione, per le quali non esisteva un vincolo di rendicontazione preventiva all'incasso. A fronte di tali acconti si evidenziano interventi ancora da realizzare e programmati per i prossimi esercizi e interventi in corso di realizzazione, che hanno generato ribassi d'asta ed economie, in attesa di essere impiegate sull'intervento stesso o destinate ad altri programmi previa definizione con i Ministeri competenti. La voce comprende anche il valore delle manutenzioni straordinarie ancora da realizzare finanziate con la quota parte dei ricavi da integrazione canone art. 19, comma 9 bis, L. 102/09, sospesi negli esercizi fino al 2016 (82 milioni di euro).

La variazione rispetto allo scorso esercizio, pari a 202 milioni di euro, è generata sostanzialmente dall'incremento della produzione del periodo al netto degli incassi (26 milioni di euro), dai nuovi acconti (54 milioni di euro), dall'effetto - al netto del *reversal* degli anni precedenti - delle attualizzazioni di periodo (24 milioni di euro) e dal rimborso da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri delle somme anticipate per il finanziamento del contenzioso sull'intervento SS 268 Vesuviana (96 milioni di euro).

29. Altre passività non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2019			31.12.2018			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		3.360	3.360		4.175	4.175		(815)	(815)
Acconti verso clienti		1	1					1	1
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	30	313	343	36	310	346	(6)	3	(3)
Debiti per IVA		18	18		6	6		12	12
Altri debiti verso società del Gruppo		15	15		56	56		(41)	(41)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	132	1.907	2.039	102	1.819	1.921	30	88	118
Totale	162	5.614	5.776	138	6.366	6.504	24	(752)	(728)

Gli "Acconti per contributi" sono principalmente legati:

- ai nuovi stanziamenti a favore di FS SpA relativi al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT Sas (già Lyon Turin Ferroviarie Sas – LTF Sas), come già descritto nel paragrafo relativo alle "Altre attività correnti e non correnti" a cui si rimanda;
- agli acconti iscritti principalmente da RFI SpA a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF e MIT), dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, destinati agli investimenti da effettuare sulla rete infrastrutturale.



Nella tabella seguente sono dettagliati i movimenti relativi agli acconti per contributi del Gruppo FS:

valori in milioni di euro

	31.12.2018	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2019
Acconti per contributi:					
- Ministero dell'Economia e Finanze (MEF)	1.250	2.949	(3.705)	154	648
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)	2.302	83	(202)		2.183
- FESR	125	137	(114)	(99)	49
- TEN	187	12	(9)	(167)	23
- Altri	311	335	(189)		457
Totale non corrente	4.175	3.516	(4.219)	(112)	(3.360)

Gli incrementi degli acconti relativi al MEF e MIT includono i nuovi crediti per contributi stanziati nell'anno, che trovano corrispondenza nel paragrafo "Altre attività correnti e non correnti" e "Attività finanziarie".

I decrementi degli acconti sono relativi all'iscrizione dei contributi negli "Immobili, impianti e macchinari" e nelle "Attività immateriali", a cui si rimanda per un maggiore dettaglio, e per 70 milioni di euro si riferiscono a contributi iscritti a Conto economico a copertura di oneri finanziari.

Le "altre variazioni" si riferiscono al decremento netto di 112 milioni di euro per gli aumenti di capitale sociale alla società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA, come meglio descritto nelle "Partecipazioni", a cui si rimanda per un maggiore dettaglio.

L'incremento degli "Altri debiti e ratei e risconti passivi" pari a 118 milioni di euro è legato principalmente all'incremento dei debiti verso il personale relativi in parte al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (49 milioni di euro) ed in parte alle competenze di periodo (58 milioni di euro, di cui 6 milioni di euro relativi alle ferie maturate e non godute) e dei depositi cauzionali (27 milioni di euro). Tali incrementi sono stati parzialmente compensati dalla riclassifica effettuata, relativa al gruppo SITAF, di 17 milioni di euro, per i cui dettagli si rimanda alla nota 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione".

Per completezza si segnala che la variazione della voce "Altre passività non correnti e correnti", commessa alla riclassifica sopra evidenziata, è pari complessivamente a 23 milioni di euro.



30. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

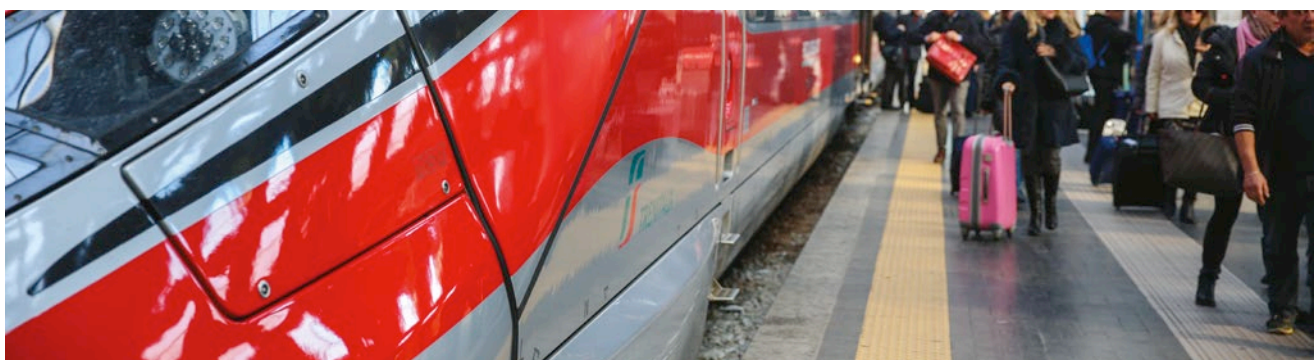
valori in milioni di euro

	31.12.2019			31.12.2018			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	23	5.614	5.636	44	5.246	5.290	(21)	368	347
Acconti commerciali	4	96	101	5	84	89	(1)	12	11
Deb. commerciali v/società del Gruppo		73	73		54	54		19	19
Passività da contratto per lavori in corso su ordinazione		14	14		14	14			
Totale	27	5.797	5.824	49	5.398	5.447	(22)	399	377

La voce Debiti commerciali correnti e non correnti evidenzia, a livello complessivo, un incremento rispetto al periodo precedente di 377 milioni di euro, principalmente legato all'incremento dei volumi degli investimenti realizzati nel corso dell'esercizio per l'acquisto di nuovo materiale rotabile (+244 milioni di euro), ai maggiori stanziamenti dei lavori effettuati sulla rete stradale (+108 milioni di euro), all'incremento delle fatture da ricevere registrate a fine esercizio (+25 milioni di euro), agli anticipi concessi nell'ambito della commessa estera METRO *Riyadh* (+23 milioni di euro) e alle variazioni intervenute nel perimetro di consolidamento (+2 milioni di euro), in parte compensati dalla riclassifica, nella voce Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione, di 50 milioni di euro relativa al gruppo SITAF, cui si rimanda alla nota 9 "Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" per ulteriori dettagli.

31. Debiti per imposte sul reddito

Il saldo dell'esercizio 2019, pari a 13 milioni di euro (19 milioni di euro a fine 2018), accoglie per 10 milioni di euro le somme dovute dalle società del Gruppo rientranti nel perimetro del consolidato fiscale, per IRAP, e dalle altre non rientranti, per IRES e IRAP, e per 3 milioni di euro le imposte sul reddito delle società estere.



32. Ricavi delle vendite e prestazioni

Le variazioni intervenute nelle voci che compongono i Ricavi delle vendite e prestazioni sono dettagliate nella tabella e nei commenti di seguito esposti.

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	7.572	7.342	230
Prodotti del traffico viaggiatori	3.932	3.745	187
Prodotti del traffico merci	838	821	17
Ricavi da Mercato	4.770	4.566	204
Contratti di Servizio Pub. e altri Contr.	394	408	(14)
Ricavi da Regioni	2.408	2.368	40
Ricavi da Contratti di Servizio	2.802	2.776	26
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	2.606	2.473	133
Altri ricavi da servizi	349	333	16
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	76	74	2
Totale Ricavi da contratti con i clienti	10.603	10.222	381
Altri ricavi	1.354	1.338	16
Totale Ricavi delle vendite e prestazioni	11.957	11.560	397

I Prodotti del traffico viaggiatori presentano una variazione in aumento pari a 187 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, evidenziando un *trend* positivo in diversi settori del servizio passeggeri.

Il settore della media e lunga percorrenza ha registrato un miglioramento complessivo dei ricavi di 99 milioni di euro per effetto di una politica commerciale sempre più focalizzata a soddisfare i bisogni della clientela mediante un rafforzamento dell'offerta, azioni su *Pricing e Revenue Management*, impulso sui canali di vendita, e una più efficace campagna di comunicazione e di sviluppo dei servizi *Ancillary*.

Il settore del trasporto regionale registra un incremento di 63 milioni di euro grazie al buon andamento sia del mercato interno che di quello estero. In particolare, a livello interno, si evidenzia un aumento di 58 milioni di euro generato prevalentemente dall'incremento dei passeggeri-km come effetto di azioni volte all'innalzamento nei livelli di soddisfazione della clientela tra cui, ad esempio, l'introduzione del *Customer Care Regionale* (Assistenza e Sicurezza), dal prosieguo dalle azioni di contrasto a forme di elusione ed evasione ricorrenti, presso le stazioni e sui treni, mediante l'attività di controllo del *Pool Antievasione Nazionale e Regionale*, nonché allo sviluppo di iniziative correlate all'utilizzo dei treni regionali per il turismo. Sul mercato estero la crescita, pari a 5 milioni di euro, è trainata sia dai risultati positivi del mercato greco e britannico, rispettivamente +8 milioni di euro e +7 milioni di euro, in parte compensati da una contrazione del mercato tedesco (-10 milioni di euro).

Il settore del trasporto su gomma ha registrato un incremento di 25 milioni di euro imputabile principalmente al mercato olandese (+31 milioni di euro) dovuto essenzialmente all'attivazione di una nuova concessione del TPL nella provincia di Zuid-Holland, in parte compensato dall'uscita dall'area di consolidamento della società Busitalia Simet (-12 milioni di euro) a far data dal 7 marzo 2019.

I Prodotti del traffico merci evidenziano un miglioramento di 17 milioni di euro essenzialmente dovuti all'ingresso nell'area

di consolidamento della società Rom Rail Srl (+14 milioni di euro) a far data dal 14 dicembre 2018.

Il decremento dei corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico (-14 milioni di euro) è riconducibile all'applicazione di quanto previsto dal contratto stesso in relazione alla rimodulazione e allo slittamento del piano degli investimenti.

I corrispettivi per Ricavi da Regioni hanno registrato un incremento di 40 milioni di euro, ascrivibile sia al mercato interno (+15 milioni di euro) che a quello estero (+25 milioni di euro). In particolare, il mercato interno ha beneficiato sia dell'entrata a regime degli effetti economici dei nuovi contratti sottoscritti con le Regioni Lazio, Liguria, Puglia e Friuli Venezia Giulia, sia di quanto previsto dai meccanismi contrattuali relativamente agli aspetti inerenti l'equilibrio economico-finanziario dei contratti stessi. La crescita del mercato estero è stata trainata dal mercato del trasporto su gomma olandese (+34 milioni di euro), in parte compensata dalla contrazione sul mercato tedesco (-9 milioni di euro).

Nella tabella seguente sono dettagliati i corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio:			
per il trasporto viaggiatori	342	359	(17)
Totale	342	359	(17)

I Ricavi da Servizi di Infrastruttura evidenziano un incremento di 133 milioni di euro riferibile essenzialmente ai maggiori ricavi per contributi su contenzioso, legati al maggior accantonamento al fondo rischi per contenzioso lavori sulla rete autostradale effettuato nel 2019 (+112 milioni di euro) nonché ai maggiori ricavi da pedaggio (+13 milioni di euro) per l'effetto congiunto della variazione dei volumi di traffico in termini di treni km e delle modifiche del sistema tariffario approvato con Delibera ART n. 43/2019.

Gli Altri ricavi da servizi comprendono, fra altri:

- i Ricavi per Vendita immobili e terreni *trading*, che presentano una variazione in aumento di 6 milioni di euro determinata principalmente dalle vendite delle aree di Firenze, Milano, Torino Scalo Vallino, Torino Porta Susa, Bisceglie, Ragusa e Acireale;



- i Ricavi da Servizi alle imprese ferroviarie e servizi accessori alla circolazione, che presentano una variazione in diminuzione di 36 milioni di euro imputabile sia al mercato interno (-20 milioni di euro) per effetto dei maggiori accantonamenti finalizzati a fronteggiare rischi contrattuali con le Regioni (-10 milioni di euro), che a quello estero (-16 milioni di euro) determinata principalmente da una riduzione dei ricavi sul mercato tedesco per *discontinued operation* (-17 milioni di euro);
- i Ricavi da servizi diversi, che includono ricavi per l'attività internazionale del Gruppo, multe e penalità attive, provvigioni sulla vendita di biglietti e prestazioni sanitarie rese a Terzi, registrano un incremento di 45 milioni di euro imputabile principalmente ai Ricavi consuntivati sulla commessa relativa alla METRO *Riyadh* (+32 milioni di euro).

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
Canoni di locazione	139	154	(15)
Riaddebito oneri condominiali e IRE	31	29	2
Vendita spazi pubblicitari	12	13	(1)
Ricavi da Gestione Immobiliare	182	196	(14)
Ricavi diversi	102	83	19
Ricavi per Contributi	1.070	1.059	11
Totale Altri ricavi	1.354	1.338	16

I Ricavi da Gestione Immobiliare registrano una riduzione pari a 14 milioni di euro imputabile sostanzialmente alla vendita della società Centostazioni Retail SpA in data 28 marzo 2019.

I Ricavi per Contributi registrano un incremento di 11 milioni di euro dovuto principalmente all'incremento dei contributi da Contratto di Programma (7 milioni di euro).



RIPARTIZIONE RICAVI PER IFRS 15

La tabella seguente fornisce la disaggregazione dei ricavi da contratti con i clienti per area geografica, tipologia e tempistica di rilevazione:

valori in milioni di euro

	Attività trasporto		Attività infrastruttura		Attività immobiliare		Attività altri servizi		Totale	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Mercato geografico										
Nazionale	6.374	6.304	2.783	2.650	34	28	5	3	9.196	8.985
Europeo	1.302	1.147	12	10					1.314	1.157
Extra UE	20	23	41	57			32		93	80
Totale Ricavi da contratti con i clienti	7.696	7.474	2.836	2.717	34	28	37	3	10.603	10.222
Linee di prodotti										
Ricavi da Servizi di Trasporto	7.552	7.324	20	18					7.572	7.342
• Ricavi da Mercato	4.750	4.548	20	18					4.770	4.566
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	3.930	3.743	2	2					3.932	3.745
<i>Prodotti del traffico merci</i>	820	805	18	16					838	821
• Ricavi da Contratto di Servizio	2.802	2.776							2.802	2.776
<i>Contratto di Servizio Pub. e altri Contr.</i>	394	408							394	408
<i>Ricavi da Regioni</i>	2.408	2.368							2.408	2.368
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	7	6	2.599	2.467					2.606	2.473
Altri ricavi da servizi	139	143	139	159	34	28	37	3	349	333

Ricavi per lavori in corso su ordinazione	(2)	1	78	73					76	74
Totale Ricavi da contratti con i clienti	7.696	7.474	2.836	2.717	34	28	37	3	10.603	10.222
Tempistica per la rilevazione dei ricavi										
Servizi trasferiti in un determinato momento	483	351	224	227	20	8			727	586
Servizi trasferiti nel corso del tempo	7.213	7.123	2.612	2.490	14	20	37	3	9.876	9.636
Totale Ricavi da contratti con i clienti	7.696	7.474	2.836	2.717	34	28	37	3	10.603	10.222
Totale Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	160	147	1.140	1.131	54	60			1.354	1.338
Totale Ricavi vendite e prestazioni	7.856	7.621	3.976	3.848	88	88	37	3	11.957	11.560

ATTIVITÀ/PASSIVITÀ DA CONTRATTO

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

valori in milioni di euro

	31.12.2019	31.12.2018
Crediti per contratti con i clienti classificati nei Crediti commerciali correnti/non correnti	1.649	1.221
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle Altre attività correnti/non correnti	45	56
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti	3.245	3.138
Attività da contratto	875	799
Passività da contratto	(64)	(53)

DETTAGLIO MOVIMENTAZIONE ATTIVITÀ/PASSIVITÀ DA CONTRATTO

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

valori in milioni di euro

	31.12.2019	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle passività da contratto		52
Incrementi delle passività da contratto al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio		(58)
Riclassifiche da attività da contratto rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(533)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	636	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	(17)	
Altre variazioni	(10)	(5)

La tabella seguente mostra l'analisi delle scadenze relativa ai pagamenti da ricevere nei prossimi anni per i beni concessi dalla società in *leasing* operativo:

valori in milioni di euro

	Entro l'esercizio	Tra 1-2 esercizi	Tra 2-3 esercizi	Tra 3-4 esercizi	Tra 4-5 esercizi	Oltre 5 esercizi	Totale
Pagamenti da ricevere per <i>leasing</i> operativi non attualizzati	178	180	181	174	174	177	1.064

33. Altri proventi

La voce Altri proventi, pari a 478 milioni di euro (512 milioni di euro nel 2018), evidenzia un decremento di 34 milioni di euro, connesso principalmente all'effetto dello stralcio dei debiti chirografari della procedura di concordato della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (-63 milioni di euro), registrato nello scorso esercizio, compensato in parte dalla plusvalenza realizzata a seguito della vendita della società Centostazioni Retail SpA (28 milioni di euro).

34. Costo del personale

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

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
Salari e stipendi	3.550	3.452	98
Oneri sociali	935	945	(10)
Altri costi del personale a ruolo	25	31	(6)
Tattamento di fine rapporto	206	206	
Service Costs TFR/CLC	3	7	(4)
Accantonamenti e rilasci	69	51	18
Personale a ruolo	4.788	4.692	96
Salari e stipendi	5	5	
Personale Autonomo e Collaborazioni	5	5	
Altri costi	152	156	(4)
Totale	4.945	4.853	92

Il costo del Personale a ruolo ha subito nell'esercizio un incremento di 96 milioni di euro di cui 43 milioni relativi al mercato interno e 53 milioni relativi al mercato estero. La crescita sul mercato interno è dovuta all'aumento dell'organico medio cui ha fatto fronte l'effetto derivante dal *turnover* realizzato nel corso dell'esercizio. Sul mercato estero la crescita è trainata prevalentemente dal mercato olandese (+35 milioni di euro) per effetto delle nuove commesse e da quello greco (+13 milioni di euro) per l'acquisizione della società greca EESSTY SA fusa nel corso dell'esercizio in TrainOSE SA, come ampiamente esposto al paragrafo 4 "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie".

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio del Gruppo FS Italiane suddiviso per categoria:

valori in milioni di euro

PERSONALE	2019	2018	Variazioni
Salari e stipendi	980	957	23
Tattamento di fine rapporto	12.687	12.988	(301)
Service Costs TFR/CLC	69.515	67.717	1.798
Totale	83.182	81.662	1.520

35. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
Materiali e materie di consumo	1.057	1.155	(98)
Energia elettrica e combustibili per la trazione	333	354	(21)
Illuminazione e forza motrice	68	60	8
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	29	32	(3)
Accantonamenti e rilasci	4	(2)	6
Totale	1.491	1.599	(108)

La variazione in diminuzione della voce Materiali e materie di consumo, pari a 98 milioni di euro, è legata principalmente ai minori consumi di materiali in conto investimento (-89 milioni di euro), nonché alla maggiore produzione effettuata (-37 milioni di euro) dall'Officina Nazionale Infrastrutture e Apparecchiature Elettriche (impianti di Bari, Pontassieve e di Bologna) di cuori, deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature, in parte compensati dai maggiori impieghi di materiali in conto esercizio (+10 milioni di euro).

La voce Energia elettrica e combustibili per la trazione subisce un decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 21 milioni di euro, principalmente generato dalla riduzione del costo unitario dell'energia elettrica.

La variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading* (-3 milioni di euro) è connessa ai diversi valori di carico degli asset venduti nell'esercizio rispetto a quelli venduti nell'esercizio precedente.

La variazione in aumento della voce Accantonamenti e rilasci (+6 milioni di euro) è generata principalmente dai maggiori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino a seguito dell'analisi effettuata sui materiali obsoleti e a lenta movimentazione da avviare a radiazione.



36. Costi per servizi

Il dettaglio dei costi per servizi è riportato nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
Altre prestazioni collegate al trasporto	127	89	38
Pedaggio	363	358	5
Servizi di manovra	29	25	4
Servizi trasporto merci	327	322	5
Prestazioni per il trasporto	846	793	53
Servizi e lavori appaltati per conto Terzi	31	39	(8)
Servizi pulizia e altri servizi appaltati	422	414	8
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	765	748	17
Manutenzione accantonamenti e rilasci	2	1	1
Manutenzione ordinaria rete stradale e autostradale	238	236	2
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	1.458	1.438	20
Servizi immobiliari e utenze	103	98	5
Servizi amministrativi e informatici	292	227	65
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	51	45	6
Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale	1.116	1.196	(80)
Prestazioni professionali e consulenze	73	79	(6)
Concorsi e compensi ad altre aziende ferroviarie	7	6	1
Assicurazioni	71	64	7
Carrozze letto e ristorazione	119	115	4
Provigioni alle agenzie	76	76	
Servizi di ingegneria	54	38	16
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	148	(69)	217
Altro	327	265	62
Diversi	875	574	301
Totale	4.741	4.371	370

L'incremento della voce Prestazioni per il trasporto (53 milioni di euro) è attribuibile prevalentemente alla crescita sul mercato olandese per effetto delle nuove concessioni acquisite nel corso dell'esercizio (+10 milioni di euro), a maggiori prestazioni relative al mercato inglese (+12 milioni di euro) e greco (+3 milioni di euro) nonché all'ingresso nell'area di consolidamento della società Rom Rail Srl (+12 milioni di euro) a far data dal 14 dicembre 2018. I maggiori costi per Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati (20 milioni di euro) sono principalmente riconducibili all'incremento dei costi per manutenzione fabbricati e manutenzione linea (+18 milioni di euro), manutenzione sulla rete stradale e autostradale (+2 milioni di euro) in parte compensati da minori costi per le manutenzioni sui beni mobili (-6 milioni di euro).

L'incremento della voce Servizi amministrativi e informatici di 65 milioni di euro, per effetto della costituzione della società *in house* FS Technology SpA, che ha centralizzato, per le maggiori società del Gruppo FS, l'approvvigionamento dei servizi informatici, va letto congiuntamente all'incremento della voce Capitalizzazione costi per lavori interni (+40 milioni di euro, relativi ai servizi informatici); l'incremento netto di 25 milioni di euro è riconducibile ai maggiori costi di manutenzione *hardware* e *software*, in diverse aree aziendali, sostenuti nell'esercizio.

La variazione in diminuzione della voce Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale (80 milioni di euro) è imputabile principalmente ai minori lavori di manutenzione straordinaria e nuove opere effettuati nell'esercizio sulla rete stradale in gestione.

Infine, si evidenzia che i maggiori costi per servizi Diversi (301 milioni di euro) sono da ricondurre essenzialmente a un incremento della voce Altri costi dovuto principalmente ai costi relativi alla commessa METRO *Riyadh* (+21 milioni di euro), all'incremento dei lavori per opere sulla rete stradale regionale (+18 milioni di euro), ai maggiori costi per servizi di ingegneria sostenuti nell'esercizio (+16 milioni di euro), ai maggiori accantonamenti e minori rilasci relativi al contenzioso civile e ai debiti in contestazione (+25 milioni di euro), nonché ai maggiori accantonamenti al fondo rischi per contenzioso lavori effettuato nel 2019 (+189 milioni di euro).

37. Costi per godimento beni di Terzi

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

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
Canoni di <i>leasing</i>	10	13	(3)
Canoni di locazione, oneri condom. e imposta di registro	64	86	(22)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	66	158	(92)
Totale	140	257	(117)

Il decremento della voce Costi per godimento beni di Terzi (117 milioni di euro) è dovuto prevalentemente alla prima applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16 (- 130 milioni di euro) che ha comportato una diversa contabilizzazione dei contratti di *leasing*, come già dettagliatamente esposto nella nota 7 "Effetti dell'adozione dell'IFRS 16 *Leases*".

38. Altri costi operativi

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

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
Altri costi	197	182	15
Minusvalenze	1	2	(1)
Accantonamenti e rilasci	22	14	8
Totale	220	198	22

Gli Altri costi registrano un incremento di 15 milioni di euro rispetto all'esercizio 2018 per effetto principalmente dell'aumento delle penali contrattuali (+2 milioni di euro), dell'incremento degli oneri per indennizzi e spese legali non coperti da assicurazione (+4 milioni di euro), di maggiori imposte e tasse (+8 milioni di euro), compresa la quota di pro-rata IVA indetraibile. La voce Accantonamenti e rilasci accoglie prevalentemente gli accantonamenti effettuati per il probabile rischio di soccombenza relativo a contenziosi verso Terzi e di contenziosi verso il personale (+8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente).

39. Capitalizzazione costi per lavori interni

I Costi per lavori interni capitalizzati si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali e dei costi di personale, servizi informatici e trasporto capitalizzati nel corso del 2019 a fronte dei lavori effettuati sull'infrastruttura, degli interventi di manutenzione incrementativa sui rotabili presso le officine di proprietà del Gruppo FS e di *upgrading* tecnologico. La posta ammonta a 1.711 milioni di euro, con un incremento di 29 milioni di euro rispetto al 2018, attribuibile agli incrementi delle manutenzioni cicliche sui treni (+7 milioni di euro), all'intensificarsi delle attività manutentive su carri e locomotori di proprietà (+10 milioni di euro), ai maggiori lavori di sviluppo dell'infrastruttura stradale e autostradale (+13 milioni di euro) nonché alle maggiori capitalizzazioni relative ai servizi informatici per effetto della costituzione della società FSTechnology SpA come esposto nella nota 36 "Costi per servizi" (+40 milioni di euro), in parte compensati da un minore impiego di materiali (-49 milioni di euro).



40. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
Ammortamento attività immateriali	283	271	12
Ammortamento attività materiali	1.429	1.300	129
Totale	1.712	1.571	141

L'incremento della voce Ammortamenti (141 milioni di euro) rispetto al 2018 è dovuto prevalentemente alla prima applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16 (118 milioni di euro) e, per la restante parte, alla normale dinamica degli ammortamenti legata agli investimenti di periodo.

41. Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
Svalutazione delle attività immateriali	48	5	43
Svalutazione degli Immobili, impianti e macchinari	26	124	(98)
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	16	26	(10)
Totale	90	155	(65)

Le Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore registrano un decremento di 65 milioni di euro rispetto al 2018 riconducibile al decremento delle svalutazioni operate nel periodo delle voci Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali, nonché alle minori rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie.

Si rimanda alle note 9, 10 e 15 per maggiori dettagli in merito alle svalutazioni operate nell'esercizio.

42. Accantonamenti

La voce Accantonamenti evidenzia un valore positivo pari a 22 milioni di euro (-36 milioni di euro nel 2018), accoglie essenzialmente i rilasci effettuati dalle società del Gruppo FS dei Fondi accantonati in esercizi passati, ritenuti non più necessari, relativi alla parte straordinaria del Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito, come già illustrato nella nota 23 "Fondi per rischi e oneri".

43. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	2	2	
Proventi finanziari diversi	68	73	(5)
Utili su cambi	18	17	1
Totale	88	92	(4)

La voce Proventi finanziari diversi rimane sostanzialmente invariata rispetto all'esercizio precedente.

44. Oneri Finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
Oneri finanziari su debiti	194	165	29
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	11	14	(3)
Oneri finanziari su derivati	5		5
Oneri finanziari su <i>leasing</i>	35	16	19
Svalutazioni di attività finanziarie	14	9	5
Perdita su cambi	16	16	
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	11		11
Totale	286	221	65

La voce Oneri finanziari su debiti, registra un incremento di 29 milioni di euro derivante principalmente dall'attualizzazione del credito verso la società Strada dei Parchi a seguito dell'emendamento che ha stabilito il differimento temporale del rimborso delle rate 2017 e 2018 al 2030.

La voce Oneri finanziari su *leasing*, registra un incremento di 19 milioni di euro dovuto alla prima applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16 come già dettagliatamente esposto nella nota 7 "Effetti dell'adozione dell'IFRS 16 Leases".

La voce Oneri finanziari accantonamenti e rilasci, registra un incremento di 11 milioni di euro sostanzialmente riferito alla componente interessi calcolata con riferimento a contenziosi con i fornitori di opere stradali.

I suddetti oneri finanziari sono esposti al netto di contributi dello Stato, che nel 2019 ammontano a 70 milioni di euro (si veda anche il commento alla nota 25 "Altre passività non correnti e correnti").

45. Quota di Utile/(Perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del Patrimonio Netto

I risultati delle società collegate e a controllo congiunto del Gruppo, contabilizzate con il metodo del patrimonio netto, sono pari a 22 milioni di euro e registrano un decremento di 10 milioni di euro rispetto allo scorso esercizio (32 milioni di euro). Per i dettagli si rimanda alla nota 14 "Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto)".

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

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

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione
IRAP	43	37	6
IRES	13	11	2
Proventi da adesione consolidato fiscale		(7)	7
Imposte estere correnti	4	9	(5)
Imposte differite e anticipate	(19)	6	(25)
Imposte estere differite e anticipate	(11)	(7)	(4)
Imposte accantonamenti e rilasci	10		10
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	20	9	11
Totale imposte sul reddito	60	58	2

Le imposte correnti IRAP hanno subito una variazione in aumento di 6 milioni di euro, per effetto del maggior imponibile fiscale registrato nell'esercizio.

Si evidenzia che le imposte IRES di Gruppo sono iscritte al netto dei Proventi da adesione consolidato fiscale, pari a 168 milioni di euro (di cui 10 relativi alle società del Gruppo Anas), iscritti a fronte delle perdite fiscali trasferite al Gruppo nel corso degli anni e utilizzate nell'esercizio, per le quali non è ritenuta probabile una successiva remunerazione.

Le Imposte estere correnti si sono ridotte per effetto delle minori imposte di periodo del gruppo Netinera e delle branch estere di Italferr.

Le Imposte differite e anticipate nel 2019, comprese quelle estere, sono pari a -30 milioni di euro e per un maggior dettaglio della loro movimentazione si rimanda alla nota 13 "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

Le Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti si riferiscono principalmente, per 14 milioni, alla definizione di contenziosi fiscali pendenti.

47. Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita

La voce, pari a -9 milioni di euro nell'esercizio 2019, si riferisce al risultato conseguito nel periodo dalla società Netinera Werke GmbH, ceduta a Terzi il 23 dicembre 2019 con decorrenza degli effetti giuridici al 3 marzo 2020.

48. Passività e attività potenziali

Il Gruppo FS è parte in procedimenti civili e amministrativi e in azioni legali in genere collegati al normale svolgimento delle sue attività. Oltre ai fondi rischi stanziati in bilancio, è possibile che in futuro il Gruppo possa sostenere altre passività allo stato valutate come improbabili e/o non quantificabili. Nel seguito sono riportate le principali attività e passività potenziali.

- RFI SpA/gruppo COSIAC: nel 2011 il gruppo COSIAC SpA ha incardinato innanzi al Tribunale Civile di Roma un'azione risarcitoria dei danni (per un importo di circa 1 miliardo di euro) derivanti dalla asserita violazione delle regole di correttezza, imparzialità e buona fede nell'esecuzione della Concessione di prestazioni integrate relativa al raddoppio della linea ferroviaria Tommaso Natale-Carini, e al collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi. Con sentenza n. 9769/2015 il Tribunale di Roma, in totale accoglimento delle difese di RFI SpA e con condanna di COSIAC SpA alla rifusione delle spese di lite, ha dichiarato la propria carenza di giurisdizione in favore del giudice amministrativo e ha rigettato tutte le domande di responsabilità (contrattuale, precontrattuale ed extracontrattuale). COSIAC SpA ha proposto appello contro tale sentenza. Con sentenza n. 1.477 del 1° marzo 2019, la Corte di Appello di Roma, in parziale accoglimento dell'appello formulato da COSIAC SpA, ha rimesso la causa al Tribunale riconoscendo la giurisdizione del giudice ordinario sul presupposto che la domanda esercitata in giudizio da COSIAC SpA sia espressione di un diritto soggettivo nascente da un contratto di diritto privato. Contro tale sentenza RFI SpA ha proposto ricorso in Cassazione e ricorso per revocazione avanti la Corte d'Appello, per contrasto con i giudicati già formati in sede civile e amministrativa, anche in punto di giurisdizione. Con atto di citazione notificato il 3 maggio 2019, COSIAC SpA ha riassunto la causa avanti il Tribunale Civile di Roma. RFI SpA si è costituita in giudizio chiedendo la sospensione del giudizio in attesa che la Corte di Cassazione e la Corte di Appello in sede di revocazione si pronuncino sulle questioni della giurisdizione e del contrasto di giudicati;
- Contenziosi con fornitore: la società Trenitalia SpA ha in essere due importanti contenziosi con uno dei principali fornitori di materiale rotabile. Nel corso del 2019 sono state emesse le sentenze di primo grado favorevoli alla società. Entrambe le sentenze sono state appellate dalla controparte e i relativi giudizi di secondo grado non sono ancora iniziati. Con riferimento agli eventuali oneri che dovessero manifestarsi con sentenza definitiva, questi, sostanzialmente, costituirebbero comunque un maggior valore degli investimenti di riferimento;
- Giudizio n. 63958/2016 RG Anas SpA/Strada dei Parchi (SDP): contenzioso relativo al pagamento delle rate di corrispettivo della Convenzione Unica relativa alla concessione di gestione completamento e adeguamento delle Autostrade A24 e A25. Nel 2016, stante l'inadempimento di Strada dei Parchi al pagamento della rata relativa all'anno 2015, Anas SpA ha depositato ricorso per decreto ingiuntivo finalizzato a ottenere la condanna della concessionaria al pagamento di quanto dovuto; a seguito dell'opposizione di Strada dei Parchi al decreto ingiuntivo è sorto il relativo giudizio nel 2016. In corso di causa è stata sollevata questione di legittimità costituzionale dell'art. 52 *quinquies* del D.L. n. 50/2017, poi dichiarata in parte inammissibile e in parte manifestamente infondata con sentenza della Corte Costituzionale n. 181/2019. A seguito della riassunzione del giudizio in ragione della sentenza della Corte Costituzionale, SDP ha chiesto la declaratoria di cessazione della materia del contendere con revoca del decreto ingiuntivo opposto essendo *medio tempore* divenuto il credito inesigibile per effetto dell'entrata in vigore dell'art. 52 *quinquies* del D.L. n. 50/2017, che ha differito il pagamento del rateo oggetto di causa all'anno 2028, nonché dell'avvenuta presentazione e approvazione (con DM 401 del 9 agosto 2017) del piano di convalida degli interventi urgenti. Anas SpA ha insistito per l'accoglimento delle conclusioni rassegnate negli atti di causa e, quindi, in via principale, per il rigetto dell'opposizione al decreto ingiuntivo e, in via graduata, per la condanna di SDP al pagamento del rateo 2015 al momento della sua esigibilità. Il giudice ha rappresentato «alle parti la possibilità di addivenire a una soluzione che preveda la cessazione della materia del contendere di questo giudizio, con la inefficacia del decreto ingiuntivo e la compensazione delle spese processuali»; i difensori di SDP hanno aderito alla proposta transattiva formulata dal giudice, e i difensori di Anas SpA hanno chiesto un rinvio per sottoporre alla propria assistita tale proposta. Preso atto della posizione assunta dalle parti, il giudice ha rinviato la causa per verificare l'adesione di Anas SpA alla proposta transattiva e, in caso negativo, per la precisazione delle conclusioni;
- Ricorso verso Delibera ART n. 70/2014: avverso la Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014, recante "Regolazione

dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture", sono stati presentati tre ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica da parte di diverse società del Gruppo FS Italiane (RFI SpA, la ex Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA). I ricorsi, inizialmente incardinati dinanzi al TAR Lazio, sono stati trasposti al TAR Piemonte, dove i giudizi promossi da RFI SpA e dalla Grandi Stazioni SpA sono stati riassunti. Trenitalia SpA si è costituita in entrambi i giudizi. I ricorsi promossi da RFI SpA e da Grandi Stazioni SpA sono stati respinti dal TAR Piemonte rispettivamente con sentenze nn. 541/2017 e 1025/2017, avverso le quali le società hanno proposto ricorso in appello. Con sentenza n. 6108/2019, il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso in appello di RFI SpA (avverso la sentenza del TAR Piemonte n. 541/2017) e ha annullato la Delibera ART n. 70/2014 nella parte relativa alle misure di regolazione che hanno determinato il canone di accesso alla rete ferroviaria AV/AC per l'anno 2015. Il Consiglio di Stato ha inoltre riconosciuto la necessità che l'ART rinnovi il procedimento relativamente al periodo regolatorio dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015 e compia un'istruttoria che tenga conto dei principi affermati nella presente sentenza. Avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019, Trenitalia SpA, altra impresa ferroviaria e – in via incidentale – l'ART hanno proposto ricorso per revocazione. L'ART ha chiesto contestualmente, in via cautelare, la sospensione degli effetti della sentenza. L'ART, inoltre, ha proposto ricorso per la cassazione della sentenza del Consiglio di Stato alle Sezioni Unite della Corte di Cassazione sul presupposto di uno sconfinamento dei limiti esterni della giurisdizione dal giudice amministrativo. Con sentenza n. 5534/2019, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso in appello del gestore di stazione (ex Grandistazioni SpA) avverso la sentenza n. 1025/2017, con ciò confermando – tra l'altro – che anche gli spazi adibiti all'accoglienza e assistenza ai passeggeri sono soggetti alle competenze regolatorie dell'Autorità;

- Ricorso verso Delibera ART n. 96/2015: il giudizio trova origine nei ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica promossi da RFI SpA, Trenitalia SpA e la ex Grandi Stazioni SpA avverso la Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 avente a oggetto i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. I ricorsi sono stati trasposti dinanzi al TAR Piemonte. RFI SpA, inoltre, si è costituita nel giudizio pendente innanzi al TAR Piemonte a fronte del ricorso proposto avverso la medesima Delibera ART n. 96/2015 da parte di un'altra impresa ferroviaria. A fronte della conclusione del giudizio promosso da RFI SpA per sopravvenuta carenza di interesse del gestore dell'infrastruttura (Sentenza del TAR Piemonte n. 1287/2017), permangono in corso i giudizi di appello promossi da Trenitalia SpA avverso la sentenza n. 1240/2017, con cui il TAR Piemonte ha respinto il ricorso di Trenitalia SpA avverso la Delibera n. 80/2016 (e provvedimenti conseguenziali), e la sentenza n. 57/2018, con cui il TAR Piemonte ha respinto il ricorso della stessa avverso la Delibera n. 96/2015 (e provvedimenti conseguenziali tra cui la Delibera n. 75/2016). Per completezza informativa, si precisa che, con sentenza n. 58/2018, il TAR Piemonte ha inoltre respinto il ricorso presentato dall'ex Grandi Stazioni SpA avverso la Delibera n. 96/2015 (e provvedimenti conseguenziali);
- Ricorso verso Delibera ART n. 169/2019: con Delibera n. 169 del 5 dicembre 2019, l'ART ha avviato il procedimento sanzionatorio per la (presunta) violazione della Delibera ART n. 106/2018 "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie", Misura 10.1 (Adeguamento delle Carte dei Servizi) per non aver previsto - limitatamente al servizio regionale - l'indennizzo ai viaggiatori con disabilità o a mobilità ridotta in caso di servizio rivelatosi non fruibile (Misura 5.3) e per non aver soddisfatto la prescrizione in ordine al riconoscimento dell'indennizzo ai viaggiatori titolari di abbonamento OSP in caso di ripetuti ritardi o soppressioni (Misura 7.1 e 7.2). Trenitalia SpA sta predisponendo specifici impegni al fine di superare le ipotesi di violazione contestate. L'Autorità può irrogare una sanzione pecuniaria fino a un massimo dell'10% del fatturato. Il termine di conclusione del procedimento sanzionatorio avviato è fissato al 1° giugno 2020.

49. Compenso alla società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, comma 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione per l'esercizio 2019 è pari a 5.323 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (1.762 mila euro).

50. Compensi Amministratori e Sindaci

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

valori in milioni di euro

PERCIPIENTI	2019	2018	Variazione
Amministratori	1.334	3.235	(1.901)
Sindaci	100	100	
TOTALE	1.434	3.335	(1.901)

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza, pari a 78 mila euro per il 2019 (78 mila euro per il 2018). Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

La variazione negativa rispetto al precedente periodo è dovuta principalmente alle somme erogate nel 2018 a titolo di compensi per la cessazione degli incarichi dei precedenti amministratori.

51. Parti correlate

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

valori in milioni di euro

	2019	2018
Benefici a breve termine	28,9	26,0
Benefici successivi al rapporto di lavoro	2,0	1,7
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	0,3	6,1
Totale	31,2	33,8

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai Benefici a breve termine 2019 erogati, pari a 29 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2020, per un importo indicativamente non superiore a 7,5 milioni di euro (6,3 milioni di euro nel 2018).

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti familiari, con il Gruppo FS Italiane e le imprese che ne fanno parte, o con altre parti a esse correlate.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito sono riepilogati i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dal Gruppo FS Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Rapporti commerciali e di altra natura

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Ricavi	Costi
Gruppo Enel	157	160		17	3	90
Gruppo Eni	2	6			10	12
Gruppo Leonardo-Finmeccanica		45				1
Gruppo Invitalia		4				
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	11	116		25	12	83
Gruppo GSE				150		340
Gruppo Poste Italiane	1	1			1	2
Gruppo SO.G.I.N.	(1)				3	
IPZS						1
EUROFER		(6)				14
PREVINDAI		2				3
Altri fondi previdenziali	(6)	(71)				12
Altri parti correlate	6	2			170	17
Totale	170	259		192	199	575

Rapporti finanziari

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Proventi	Oneri
Gruppo Enel			1	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		531		17
Gruppo Poste Italiane	2			
Totale	2	531	1	17

La natura dei principali rapporti sopradescritti con entità correlate esterne è di seguito riepilogata.

I rapporti attivi con il gruppo Enel e con il gruppo Eni riguardano prevalentemente canoni di locazione e costi di trasporto materiali, mentre i rapporti passivi sono relativi a canoni per utenze varie.

I rapporti passivi con il gruppo Leonardo-Finmeccanica riguardano prevalentemente manutenzioni varie (Materiale rotabile, linea, software) e acquisto materiali.

I rapporti passivi verso il gruppo GSE si riferiscono principalmente ad acquisto di energia elettrica per la trazione dei treni.

I rapporti attivi con il gruppo Cassa Depositi e Prestiti si riferiscono principalmente a canoni di locazione e di servizi su terreni, mentre i rapporti passivi sono relativi a finanziamenti ed energia elettrica verso la società Terna SpA.

I rapporti attivi con il gruppo Poste Italiane riguardano prevalentemente canoni di locazione, mentre i rapporti passivi sono relativi a spese postali.

52. Garanzie e impegni

Le garanzie prestate si riferiscono principalmente a:

- garanzie reali costituite su rotabili di Trenitalia SpA, rilasciate dalla società a favore di Eurofima SA a garanzia dei finanziamenti a medio-lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (il debito verso Eurofima SA al 31 dicembre 2019 è pari a 1.237 milioni di euro);
- garanzie emesse da Ferrovie dello Stato Italiane SpA in favore della Banca Europea degli Investimenti nell'interesse di RFI SpA (100 milioni di euro) e Trenitalia SpA (19 milioni di euro) a garanzia di finanziamenti a medio-lungo termine stipulati dalle due società con la suddetta Banca;
- garanzie bancarie emesse nell'interesse di Trenitalia SpA, anche in relazione ai Contratti di Servizio stipulati con le Regioni, per un importo pari a 56 milioni di euro;
- garanzie dirette emesse nell'interesse di società del Gruppo all'amministrazione finanziaria (per un importo pari a 2.346 milioni di euro);
- garanzie dirette (4 milioni di euro) e bancarie (13 milioni di euro) emesse nell'interesse di RFI SpA alle amministrazioni pubbliche (a titolo esemplificativo ma non esaustivo: per la buona e tempestiva esecuzione dei lavori relativi alle linee AV/AC, per attività di bonifica, a fronte della corresponsione di contributi finanziari);
- garanzie emesse nell'interesse di RFI SpA e in favore di Terna SpA per il Contratto di Servizio del dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per gli altri usi (per un importo complessivo pari a 24 milioni di euro) e garanzie dirette e bancarie emesse sempre nell'interesse di RFI SpA e in favore di Areti SpA, e-distribuzione SpA, Unareti SpA, Inrete Distribuzione Energia SpA ed Edyna Srl per i contratti relativi a servizi di trasporto dell'energia sia per la trazione ferroviaria sia per gli altri usi (per un importo complessivo pari a 21 milioni di euro);
- garanzie dirette e bancarie nell'ambito di progetti all'estero emesse principalmente nell'interesse di Trenitalia c2c Ltd (per un importo pari a un controvalore di 98 milioni di euro), Trenitalia UK Ltd (per un importo pari a un controvalore di 163 milioni di euro), Italferr SpA (per un importo pari a un controvalore di 3,4 milioni di euro);
- garanzie dirette emesse nell'interesse di Netinera Deutschland GmbH, a favore principalmente di società di *leasing* e istituti di credito, per un importo pari a 222 milioni di euro;
- garanzie bancarie emesse nell'interesse della Capogruppo: le principali presentano un importo pari a 18 milioni di euro (in favore di Alitalia in A.S.) e un importo pari a 16 milioni di euro (in favore del Comune di Brescia). Nell'ambito di progetti all'estero, si segnala una controgaranzia bancaria di importo pari a un controvalore di 45 milioni di euro, a valere sul *performance bond* emesso in favore di *Arriyadh Development Authority*;
- fidejussioni bancarie emesse a favore di altri soggetti come *bid bond* (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), *performance bond* (garanzie di buona esecuzione), *advance payment bond* (garanzie di rimborso di un anticipo);
- fidejussioni rilasciate in favore di Terzi da parte di Anas per 825 milioni di euro, di cui 763 milioni di euro relative al recupero crediti IVA 2013-2014 e 52 milioni di euro relative alle commesse in Algeria, Libia, Qatar, Russia, Georgia e India;
- fidejussioni a favore di Terzi concesse dal gruppo SITAF (principalmente SITAF SpA) pari a 60 milioni di euro;
- impegni del gruppo SITAF relativi ai contratti di *interest swap*, stipulati al fine di prevenire il rischio di tasso di interesse, pari a 215 milioni di euro;

- mutui di scopo a carico dello Stato stipulati e non ancora erogati riguardanti finanziamenti per le commesse della Quadrilatero Marche-Umbria SpA per 27 milioni di euro.

Per ulteriori dettagli in relazione alle garanzie e agli impegni della Capogruppo emessi nell'interesse delle società del Gruppo si rinvia all'apposita sezione (nota 41) delle Note al bilancio di esercizio.

53. Informazioni ex Legge n. 124 del 2017

Le informazioni richieste dalla L. 124/2017, art. 1, comma 125, relative alle società partecipate italiane, consolidate con il metodo integrale, sono riportate in Allegato 6, così come esposte nei bilanci d'esercizio delle suddette società.

54. Informativa per settore di attività del Gruppo

Di seguito sono esposti i principali dati economici di riferimento dei settori operativi del Gruppo, per gli anni 2019 e 2018:

valori in milioni di euro

2019	Trasporto	Infrastruttura	Servizi immobiliari	Altri servizi	Rettifiche ed elisioni settori operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	7.858	4.156	88	52	9	12.163
Ricavi intersettoriali	302	1.312	50	344	(1.736)	272
Ricavi operativi	8.160	5.468	138	396	(1.727)	12.435
Costo del personale	(2.648)	(2.171)	(6)	(147)	27	(4.945)
Altri costi netti	(3.630)	(2.504)	(113)	(285)	1.651	(4.881)
Costi operativi	(6.278)	(4.675)	(119)	(432)	1.678	(9.826)
EBITDA	1.882	793	19	(36)	(49)	2.609
Ammortamenti	(1.352)	(335)	(9)	(35)	19	(1.712)
Svalutazioni e accantonamenti	(63)	(3)	(4)	6	(4)	(68)
EBIT (Risultato Operativo)	467	455	6	(65)	(34)	829
Proventi e oneri finanziari	(108)	(107)	2	37		(176)
Imposte sul reddito	(57)	(40)	(8)	145	(100)	(60)
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	(9)					(9)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	293	308		117	(134)	584

valori in milioni di euro

31.12.2019	Trasporto	Infrastruttura	Servizi immobiliari	Altri servizi	Rettifiche ed elisioni settori operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale investito netto	11.195	37.292	1.425	548	(483)	49.977

valori in milioni di euro

2018	Trasporto	Infrastruttura	Servizi immobiliari	Altri servizi	Rettifiche ed elisioni settori operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	7.649	4.036	87	6	5	11.783
Ricavi intersettoriali	293	1.338	53	255	(1.650)	289
Ricavi operativi	7.942	5.374	140	261	(1.645)	12.072
Costo del personale	(2.611)	(2.113)	(4)	(152)	27	(4.853)
Altri costi netti	(3.652)	(2.444)	(121)	(133)	1.607	(4.743)
Costi operativi	(6.263)	(4.557)	(125)	(285)	1.634	(9.596)
EBITDA	1.679	817	15	(24)	(11)	2.476
Ammortamenti	(1.228)	(314)	(10)	(19)		(1.571)
Svalutazioni e accantonamenti	(115)	(48)	(11)	(19)	2	(191)
EBIT (Risultato Operativo)	336	455	(6)	(62)	(9)	714
Proventi e oneri finanziari	(91)	(31)	2	(101)	124	(97)
Imposte sul reddito	(55)	(25)	1	112	(91)	(58)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	190	399	(3)	(51)	24	559

valori in milioni di euro

31.12.2018	Trasporto	Infrastruttura	Servizi immobiliari	Altri servizi	Rettifiche ed elisioni settori operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale investito netto	10.213	36.884	1.458	231	(368)	48.418

Per maggiori dettagli in merito all'andamento dei singoli settori operativi si rinvia alla Relazione sulla Gestione.

55. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Gennaio

Italferr si aggiudica il Master Plan dei Trasporti in Etiopia

In data 10 gennaio 2020 Italferr SpA insieme a SPT, dopo una gara internazionale che ha messo in competizione le maggiori società di ingegneria ferroviaria al mondo, si è aggiudicata il *Master Plan* dei Trasporti Nazionale, il primo del Paese finanziato da fondi African Development Bank, con Cliente Ethiopian Road Authority, commissionato dal Ministero dei Trasporti Etiope.

Il progetto ha come obiettivo quello di definire la politica dei trasporti, stabilire i progetti prioritari nei vari settori (ferroviario, stradale, aereo e marittimo) e aumentare le conoscenze del personale del Ministero dei Trasporti Etiope con trasferimento di *know-how* in *workshop* dedicati.

Le attività inizieranno a febbraio 2020 per una durata di 12 mesi, durante i quali Italferr SpA sarà impegnata ad analizzare 10.000 km di rete ferroviaria, 60.000 km di rete stradale e progetti nel settore aereo e marittimo (porti lacustri e fluviali).

Numerosi gli *stakeholders* coinvolti nel progetto tra cui i principali Ministeri, agenzie governative, utenti di trasporto e altre istituzioni del Paese.

Italferr SpA ha già elaborato *Master Plan* in vari paesi del mondo, una referenza preziosa per rafforzare la propria presenza nell'area africana dove sono stati previsti investimenti per 10 miliardi di euro nel settore dei trasporti.

Febbraio

Incidente ferroviario di Lodi

Il giorno 06 febbraio 2020, a Livraga (Lodi), si è verificato un incidente ferroviario che ha interessato il treno Frecciarossa n. 9595 - in servizio commerciale nella tratta tra Milano e Salerno - che ha causato il decesso dei due macchinisti e il ferimento di numerosi passeggeri. Per i dettagli si rinvia alla sezione "Altre informazioni" della Relazione della Gestione.

Diffusione del virus COVID-19

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, nel corso del mese di gennaio 2020, è risultato conclamato l'insorgere del virus COVID-19, con un'epidemia che si è velocemente trasmessa in molti paesi del mondo, definita dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come situazione pandemica.

L'Italia al momento rappresenta uno dei paesi più coinvolti e ciò ha determinato una forte pressione sul sistema sanitario del Paese e la conseguente emanazione da parte delle autorità governative di una serie di provvedimenti tesi al contenimento del rischio di ulteriore espansione del virus presso la popolazione italiana.

L'emergenza COVID-19 sta già producendo effetti sul regolare e ordinario svolgimento delle attività aziendali, pur in presenza delle azioni mitigative già poste in essere o in fase di implementazione dalle diverse società del Gruppo impattate e volte principalmente a preservare la continuità produttiva garantendo la piena tutela della salute e la sicurezza dei lavoratori.

Con il diffondersi in Italia nei primi mesi del 2020 del virus COVID-19 (c.d. Coronavirus), il mercato dei trasporti ha fatto registrare complessivamente significative flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati.

Nella prima fase dell'emergenza, e in attesa di verificare l'evolversi della situazione, il Gruppo ha ritenuto di mantenere invariata la propria offerta commerciale, garantendo così la piena normalità dei servizi di mobilità dei viaggiatori e delle merci. Successivamente, con il proseguire nel nostro Paese della vera e propria fase emergenziale, la situazione nel settore dei trasporti ha assunto un carattere di assoluta criticità. Infatti, rispetto a una fase iniziale in cui il decremento dei volumi nel settore è stato prevalentemente conseguenza di una forte contrazione della domanda nel settore turistico e nel *business travel*, in seguito sono stati adottati da parte del Governo italiano i necessari e improcrastinabili provvedimenti che hanno inciso profondamente sulla mobilità dei cittadini italiani e hanno determinato una situazione in cui praticamente tutti i settori del trasporto di persone e merci registrano massivi cali nei volumi, spesso in conseguenza di specifiche prescrizioni delle autorità, anche locali. La forte contrazione dei servizi ferroviari, inoltre, ha comportato significative conseguenze anche sulle decisioni relative alla circolazione nell'attuale gestione operativa della rete infrastrutturale.

Il Gruppo sta sviluppando un'ampia e capillare analisi dell'efficacia ed efficienza della rimodulazione del trasporto passeggeri e merci in funzione degli effetti derivanti da quanto sopra rappresentato con interventi selettivi e temporanei di sospensione mirata dell'operatività di taluni reparti afferenti ai siti operativi e manutentivi che per loro natura non offrono la possibilità del lavoro a distanza.

Il *Management* del Gruppo, anche al fine di garantire che quanto sta accadendo non modifichi le attuali, confermate solide prospettive di medio-lungo periodo del Gruppo stesso, sta monitorando tempestivamente e costantemente le evoluzioni dell'emergenza, la cui durata è al momento non prevedibile. Non appena gli sviluppi della stessa lo consentiranno, sarà possibile uscire dall'attuale fase di incertezza che rende qualsiasi stima degli effetti poco attendibile per arrivare a una puntuale quantificazione dei possibili impatti da COVID-19 e, in parallelo, un'altrettanto puntuale identificazione delle possibili, mirate azioni di recupero, che potrebbero derivare anche da interventi eccezionali da parte delle Istituzioni nazionali ed europee, fortemente impegnate nella definizione di significative misure di sostegno alle realtà produttive e al sistema delle imprese.

Marzo

Gara Toscana

In pendenza della complessa evoluzione della procedura di gara a bacino unico regionale per l'affidamento del servizio di TPL in Toscana, alla fine del mese di dicembre 2019, la Regione Toscana ha adottato provvedimenti di emergenza, ai sensi dell'art. 5, comma 5 del Regolamento CE n. 1370/2007, emettendo un atto d'obbligo mensile efficace per il mese di gennaio 2020 per il corretto svolgimento dei servizi TPL. Successivamente sono pervenuti gli atti d'obbligo per i mesi di febbraio, marzo e aprile 2020.

Con sentenza n. 344 del 19 marzo 2020, il TAR Toscana ha respinto il ricorso di Mobit. È in fase di predisposizione l'atto d'appello al Consiglio di Stato avverso la sentenza che conterrà l'istanza cautelare.

Nell'ambito delle cosiddette attività propedeutiche al subentro del nuovo aggiudicatario, la Regione Toscana, tenuto conto della situazione emergenziale determinata dal COVID-19 e dei provvedimenti governativi conseguentemente adottati, con nota del 19 marzo 2020, ha disposto il differimento del cronoprogramma degli atti di trasferimento dei beni essenziali al 16 aprile 2020.

Al riguardo, di seguito si riporta l'informativa richiesta ai fini IFRS 5 per le attività oggetto di cessione.

La legge regionale Toscana n. 42/1998 e la lettera d'invito alla gara, prevedono l'obbligo del nuovo gestore di acquisire dal gestore uscente gli impianti e altre dotazioni patrimoniali, essenziali per l'effettuazione del servizio quali materiale rotabile, veicoli adibiti al trasporto, infrastrutture di via, depositi, officine, impianti di fermata. Prevedono altresì l'obbligo del nuovo gestore di acquisire dai precedenti gestori tutto il personale adibito al TPL riportato nel documento presente in *Data Room* denominato "Elenco addetti (per offerta)" con decorrenza dalla data di stipula del Contratto di Servizio.

Per il trasferimento di quanto appena descritto, il subentrante è tenuto a corrispondere un prezzo ragguagliato al valore di mercato dei beni stessi indicato nella documentazione di gara.

Con riferimento a quanto sopra si rileva che tutte le poste patrimoniali rilevate nella presente Relazione finanziaria, comprese quelle non oggetto di trasferimento, sono state valutate secondo i principi contabili di riferimento e nello specifico sono state iscritte a un valore non superiore a quello effettivamente recuperabile tenendo conto di tutte le valutazioni di verifica delle perdite di valore.

Protocollo d'Intesa fra Anas, Città Metropolitana di Torino e FCT Holding SpA

In data 26 marzo 2020 l'Amministratore Delegato di Anas SpA, ha sottoscritto, con i rappresentanti di FCT Holding SpA e Città Metropolitana di Torino un Protocollo d'Intesa con cui, allo scopo di dare esecuzione alle note sentenze del Consiglio di Stato n. 7392 e 7393/2019 emesse a definizione dei giudizi di ottemperanza, in un contesto di fattiva collaborazione istituzionale e senza rinuncia alle rispettive ragioni, le parti hanno condiviso condizioni e modalità per dare attuazione a dette sentenze, anche in vista di un'auspicabile definizione stragiudiziale di ogni questione attinente alle relative condizioni. In estrema sintesi in detto Protocollo FCT e Città Metropolitana, a far data dall'approvazione del bilancio 2019 di SITAF SpA, potranno richiedere ad Anas SpA la girata delle azioni contro contestuale pagamento del prezzo originariamente

corrisposto ma, fino alla sottoscrizione dell'atto di trasferimento dei certificati azionari, resterà fermo l'esercizio, da parte di Anas SpA, di tutti i diritti inerenti le partecipazioni di FCT e CMT.

ALLEGATI

Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo

1. IMPRESA CONTROLLANTE ED ELENCO DELLE IMPRESE CONTROLLATE

Impresa controllante

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
---------------	-------------	----------------	------------------	----------------------	-------------------	----------------	--------------------------

Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	Italia	39.204.173.802				
-----------------------------------	------	--------	----------------	--	--	--	--

Settore operativo: Trasporto

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
---------------	-------------	----------------	------------------	----------------------	-------------------	----------------	--------------------------

In Italia

Ataf Gestioni Srl	Firenze	Italia	5.927.480	Busitalia-Sita Nord Srl Soci Terzi	70,00 30,00	70,00	Integrale
Busitalia-Sita Nord Srl	Roma	Italia	73.000.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Campania SpA	Salerno	Italia	5.900.000	Busitalia-Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Rail Service Srl	Roma	Italia	3.497.788	Busitalia-Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Veneto SpA	Padova	Italia	5.500.000	Busitalia-Sita Nord Srl ASP Holding SpA	55,00 45,00	55,00	Integrale
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	Bari	Italia	4.682.830	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Firenze City Sightseeing Srl	Firenze	Italia	200.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	60,00 40,00	42,00	Integrale

I-Mago SpA	Firenze	Italia	408.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	58,00 42,00	40,60	Integrale
Mercitalia Intermodal SpA (già CEMAT SpA)	Milano	Italia	7.000.000	Mercitalia Logistics SpA Soci Terzi	53,28 46,72	53,28	Integrale
Mercitalia Logistics SpA (già FS Logistica SpA)	Roma	Italia	184.611.372	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	Roma	Italia	87.345.163	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer Srl)	Genova	Italia	5.000.000	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
Savit Srl	Terni	Italia	1.000.000	Busitalia-Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Terminal Alptransit Srl	Milano	Italia	15.000.000	Mercitalia Logistics SpA Soci Terzi	58,00 42,00	58,00	Integrale
Trenitalia SpA	Roma	Italia	1.607.137.500	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
---------------	-------------	----------------	------------------	----------------------	-------------------	----------------	--------------------------

All'estero

Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus (Germania)	Germania	50.000	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Die Länderbahn GmbH DLB (già Vogtlandbahn- GmbH)	Viechtach (Germania)	Germania	1.022.584	Regentalbahn GmbH	100,00	51,00	Integrale
erixx GmbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen (Germania)	Germania	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	73,58	37,18	Integrale
Neißeverkehr GmbH	Guben (Germania)	Germania	1.074.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	80,00	40,80	Integrale
Netinera Bachstein GmbH	Celle (Germania)	Germania	150.000	Netinera Deutschland GmbH	95,34	51,00	Integrale

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
Netinera Deutschland GmbH	Viechtach (Germania)	Germania	1.025.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	51,00 49,00	51,00	Integrale
Netinera Immobilien GmbH	Berlino (Germania)	Germania	240.000	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Netinera Werke GmbH	Neustrelitz (Germania)	Germania	25.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	100,00	51,00	Integrale
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	100.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	44,63	Integrale
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	26,78	Integrale
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle (Germania)	Germania	21.034.037	Netinera Bachstein GmbH	87,51	44,63	Integrale
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlino (Germania)	Germania	200.000	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Qbuzz BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	400.000	Busitalia-Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Groningen-Utrecht BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	18.000	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Mobility Service BV	Utrecht (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	18.000	Busitalia-Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Multimodaal BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	100	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Taxi BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	100	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Regentalbahn GmbH	Viechtach (Germania)	Germania	2.444.152	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Rom Rail Srl	Bucarest (Romania)	Romania	372.000	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	93,00 7,00	93,00	Integrale
sei mobil Verkehrsgesellschaft mbH (già Lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH)	Sendenhorst (Germania)	Germania	26.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	100,00	51,00	Integrale

Sippel-Travel GmbH	Frankfurt am Main (Germania)	Germania	127.950	Autobus Sippel GmbH	100,00	51,00	Integrale
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Berlino (Germania)	Germania	1.022.584	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Thello SAS	Parigi (Francia)	Francia	10.500.000	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
TrainOSE SA	Atene (Grecia)	Atene	34.406.509	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
Trenitalia c2c Limited	Londra (Regno Unito)	Regno Unito	100.000 (1)	Trenitalia UK Limited	100,00	100,00	Integrale
Trenitalia UK Limited	Londra (Regno Unito)	Regno Unito	13.000.100 (1)	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AG	Troisdorf (Germania)	Germania	286.070	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Consulting GmbH	Troisdorf (Germania)	Germania	25.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik Austria GmbH	Schwechat (Austria)	Germania	35.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik A/S	Padborg (Danimarca)	Germania	500.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AB	Helsingborg (Svezia)	Germania	400.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik GmbH	Basel (Svizzera)	Germania	50.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Service Management GmbH	Troisdorf (Germania)	Germania	50.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
Verkehrsbetriebe Bils GmbH	Sendenhorst (Germania)	Germania	25.000	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
vlexx GmbH	Mainz (Germania)	Germania	25.000	Regentalbahn GmbH	100,00	51,00	Integrale

(1) Dati espressi in valuta locale

Settore operativo: Infrastruttura

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Anas SpA	Roma	Italia	2.269.892.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Anas International Enterprise SpA	Roma	Italia	3.000.000	Anas SpA	100,00	100,00	Integrale
Blufferies Srl	Messina	Italia	20.100.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Blu Jet Srl	Messina	Italia	200.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Cremonesi Workshop Srl	Brescia	Italia	100.000	Italferr SpA Soci Terzi	80,00 20,00	80,00	Integrale
Grandi Stazioni Rail SpA	Roma	Italia	4.304.201	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Italferr SpA	Roma	Italia	14.186.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Musinet Engineering SpA	Torino	Italia	520.000	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	100,00	51,09	Integrale
Ok-Gol Srl	Susa	Italia	100.000	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	100,00	51,09	Integrale
Quadrilatero Marche-Umbria SpA	Roma	Italia	50.000.000	Anas SpA Soci Terzi	92,38 7,62	44,63	Integrale
Metropark SpA	Roma	Italia	3.016.463	FS Sistemi Urbani Srl	100,00	100,00	Integrale
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	Italia	31.528.425.067	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Sitalfa SpA	Bruzolo	Italia	520.000	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	100,00	51,09	Integrale
Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	Susa	Italia	65.016.000	Anas SpA Soci Terzi	51,09 48,91	51,09	Integrale
Tecnositaf SpA	Torino	Italia	520.000	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	100,00	51,09	Integrale

Terminali Italia Srl	Roma	Italia	7.345.686	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	Italia - Austria	825.790.910	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	88,99 11,01	88,99	Integrale

Settore operativo: Servizi immobiliari

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	Italia	532.783.501	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	Italia	4.000.000	FS Italiane SpA Eurostazioni SpA	60,00 40,00	60,00	Integrale

Settore operativo: Altri servizi

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	Italia	32.500.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Ferservizi SpA	Roma	Italia	8.170.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
FSTechnology SpA	Roma	Italia	27.578.244	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Italcertifer SpA	Firenze	Italia	480.000	FS Italiane SpA	55,66	55,66	Integrale
NUGO SpA	Roma	Italia	1.000.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale

2. ELENCO DELLE JOINT VENTURE

Settore operativo: Trasporto

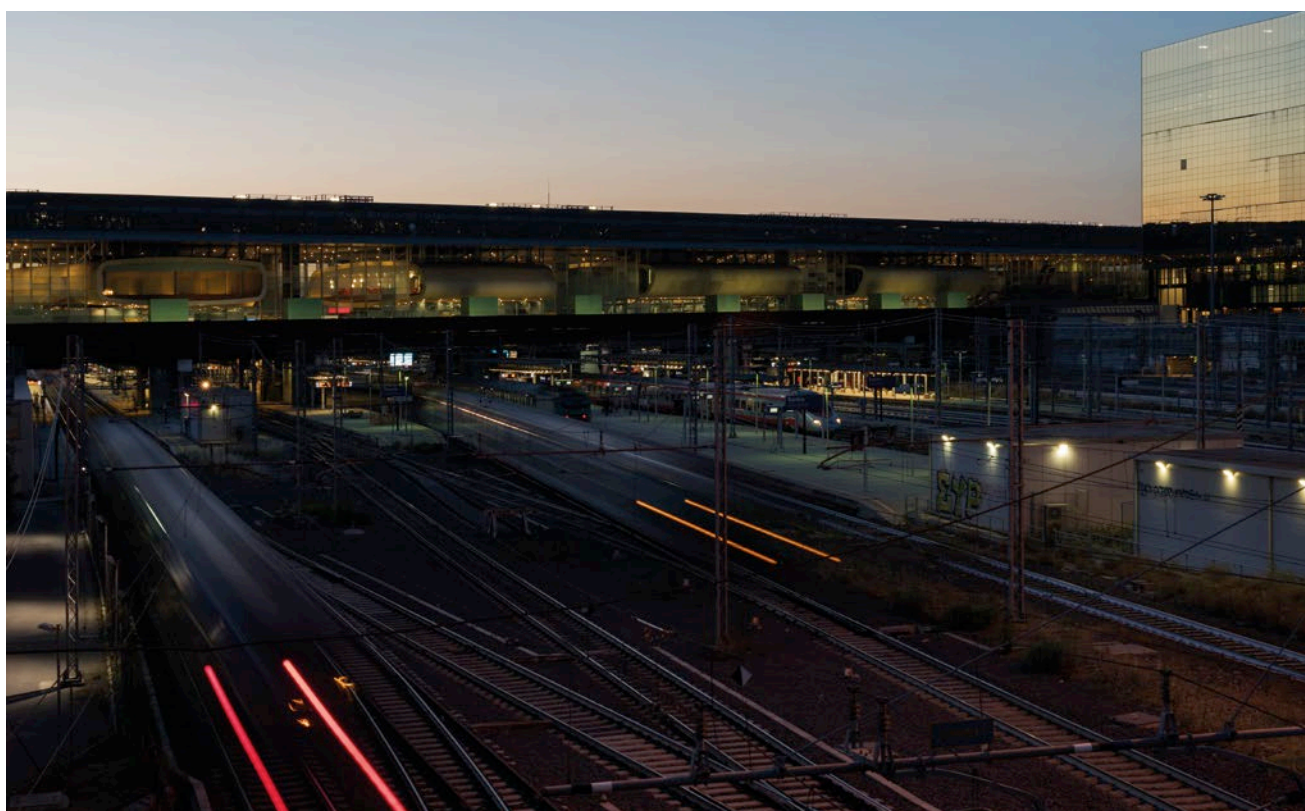
Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Mercitalia Maintenance Srl	Milano	Italia	6.000.000	Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl) Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Trenord Srl	Milano	Italia	76.120.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
All'estero							
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing (Germania)	Germania	25.000	Die Länderbahn GmbH DLB	50,00 50,00	25,50	Equity
Kraftverkehr - GmbH - KVG Lüneburg	Lüneburg (Germania)	Germania	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG	100,00	13,75	Equity
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle (Germania)	Germania	1.099.300	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	61,00 39,00	13,98	Equity
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade (Germania)	Germania	4.600.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	60,00 40,00	13,75	Equity
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade (Germania)	Germania	25.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	60,00 40,00	13,75	Equity
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim (Germania)	Germania	500.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	50,00 50,00	25,50	Equity
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde (Germania)	Germania	250.000	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	100,00	25,50	Equity
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	Celle (Germania)	Germania	600.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG	100,00	22,92	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale

Settore operativo: Infrastruttura

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
All'estero							
Partenariato Italferr+Altinok	Istanbul	Turchia	1.000 (1)	Italferr SpA Altinok Müsavir Mühendislik Taahüt San. Ve Tic. Ltd. Sti.	50,10 49,90	50,10	Equity
SWS Italferr Adi Ortakligi	Ankara	Turchia	1.000 (1)	Italferr SpA Merkezi Italya Istanbul Merkez Subesi SWS Global Mühendislik Proje Taahhüt San. ve Tic. A.S.	50,00 50,00	50,00	Equity
Tunnel Euralpin Lyon Turin - TELT Sas (già Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas)	Le Bourget du Lac (Francia)	Italia - Francia	1.000.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale



3. ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE

Settore operativo: Trasporto

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Alpe Adria SpA	Trieste	Italia	120.000	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	33,33 66,67	33,33	Equity
City Boat Srl	Firenze	Italia	20.000	Busitalia-Sita Nord Srl Soci Terzi	25,00 75,00	25,00	Equity
Eurogateway Srl	Novara	Italia	599.000	Mercitalia Intermodal SpA (già CEMAT SpA) Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	38,95 11,58 49,47	32,33	Equity
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	Italia	230.000.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	14,74 85,26	14,74	Equity
La Spezia Shunting Railways SpA	La Spezia	Italia	1.000.000	Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer Srl) Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	15,50 4,50 80,00	20,00	Equity
Li-Nea SpA	Scandicci (Firenze)	Italia	2.340.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	34,00 66,00	23,80	Equity
METRO 5 SpA	Milano	Italia	55.300.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	36,70 63,30	36,70	Equity
All'estero							
Cesar Information Services - CIS Srl	Bruxelles (Belgio)	Belgio	100.000	Mercitalia Intermodal SpA (già CEMAT SpA) Soci Terzi	25,10 74,90	13,37	Equity
CeBus GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	34,50 1,00 64,50	4,82	Equity

CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	34,40 1,00 64,60	4,81	Equity
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	571.450	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Soci Terzi	34,70 65,30	4,85	Equity
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster (Germania)	Germania	84.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	29,67 70,33	15,13	Equity
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster (Germania)	Germania	36.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	29,67 70,33	15,13	Equity
First Trenitalia West Coast Limited	Londra (Regno Unito)	Inghilterra	100	Trenitalia UK Limited Soci Terzi	30,00 70,00	30,00	Equity
Hafen Lüneburg GmbH	Lüneburg (Germania)	Germania	1.750.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG Soci Terzi	30,00 70,00	13,39	Equity
Logistica SA	Levallois (Francia)	Francia	37.000	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity



Settore operativo: Infrastruttura

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Autostrada Asti-Cuneo SpA	Roma	Italia	200.000.000	Anas SpA Soci Terzi	35,00 65,00	35,00	Equity
Autostrade del Lazio SpA	Roma	Italia	1.061.886	Anas SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Concessioni Autostradali Lombarde CAL SpA	Milano	Italia	4.000.000	Anas SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Concessioni Autostradali Venete CAV SpA	Venezia	Italia	2.000.000	Anas SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Consepi SpA	Susa	Italia	3.376.515	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA Ok-Gol Srl Soci Terzi	49,13 0,03 50,87	25,11	Equity
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Bolzano	Italia - Austria	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA Soci Terzi	50,00 50,00	44,10	Equity
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	Italia	16.876.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco SpA	Prè Saint Didier (AO)	Italia	198.749.200	Anas SpA Soci Terzi	32,12 67,88	32,12	Equity
Terminal Tremestieri Srl	Messina	Italia	900.000	Blufferies Srl Soci Terzi	33,33 66,67	33,33	Equity
Transenergia Srl	Torino	Italia	1.022.661	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA Soci Terzi	50,00 50,00	25,55	Equity
Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
All'estero							
Tecnositaf Gulf Integrated System WLL	Doha (Qatar)	Qatar	200.000 (1)	Tecnositaf SpA Soci Terzi	49,00 51,00	25,03	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale

4. ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Denominazione	Sede legale	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto
In Italia				
Anas Concessioni Autostradali SpA	Roma	1.000.000	Anas SpA	100,00
Autostrada del Molise SpA in liquidazione	Campobasso	3.000.000	Anas SpA Soci Terzi	50,00 50,00
FS International SpA	Roma	1.000.000	FS Italiane SpA	100,00
Infrarail Firenze Srl	Firenze	200.000	RFI SpA	100,00
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	200.000	RFI SpA Soci Terzi	51,00 49,00
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712.000	Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer Srl) Soci Terzi	51,00 49,00
Sita SpA in liquidazione	Roma	200.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	55,00 45,00
Stretto di Messina SpA in liquidazione	Roma	383.179.794	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	81,84 13,00 5,16
TAV Srl	Roma	50.000	FS Italiane SpA	100,00
Trenitalia TPER Scarl	Bologna	1.000.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	70,00 30,00



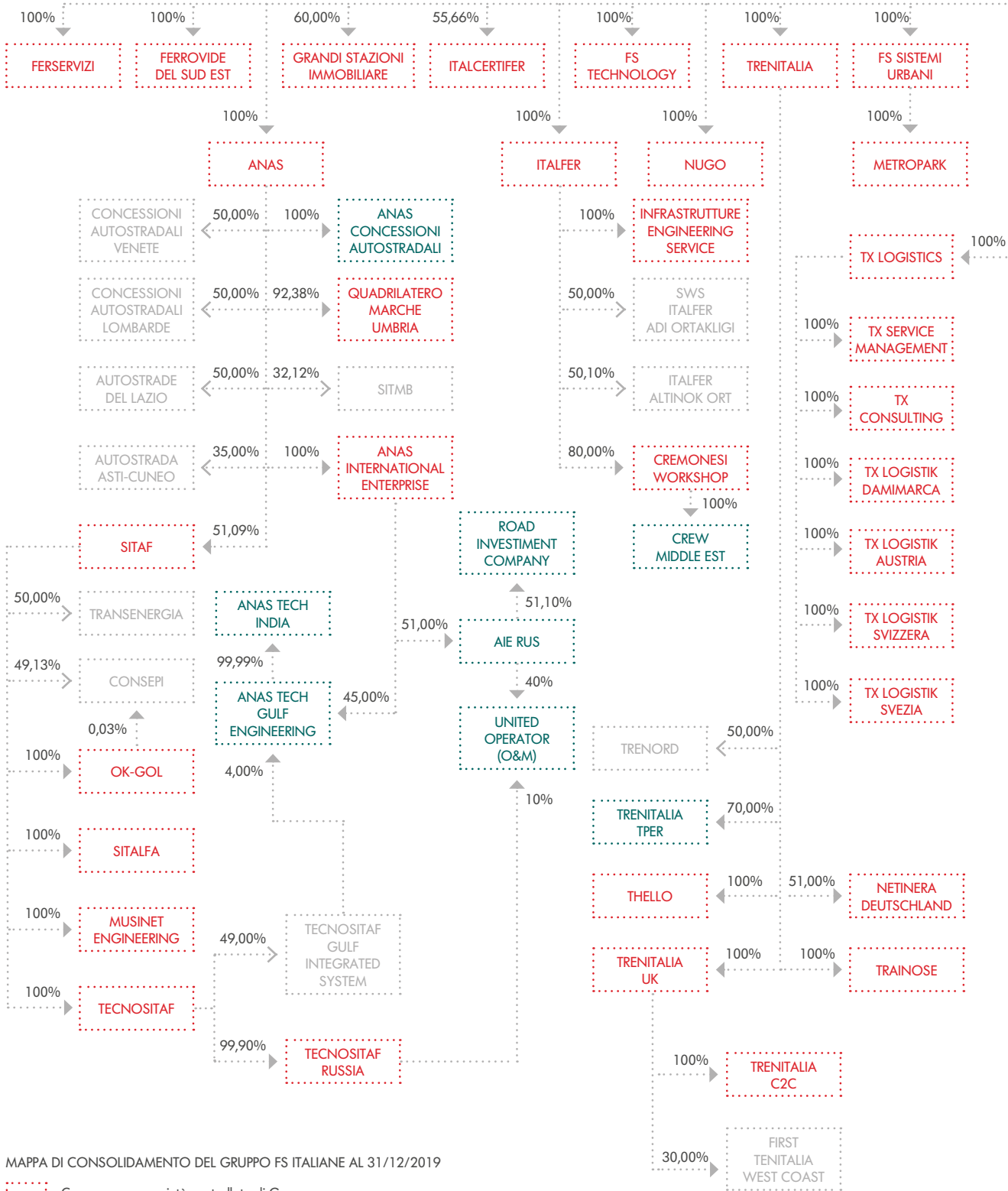
Denominazione	Sede legale	Capitale Sociale	Società partecipante	% Diritti di voto
All'estero				
Anas International Enterprise RUS LLC	Mosca (Russia)	63.000 (1)	Anas International Enterprise SpA Soci Terzi	51,00 49,00
Anas Tec Gulf Engineering LLC	Doha (Qatar)	50.000 (1)	Anas International Enterprise SpA Tecnositaf Gulf Integrated System WLL Soci Terzi	45,00 4,00 51,00
Anas Tec India Private Limited	Vijaywada, Krishna, State of Andhra Pradesh (India)	235.282.002 (1)	Anas Tec Gulf Engineering LLC	99,99
Cisalpino SA in liquidazione	Berna (Svizzera)	100.750 (1)	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00
Crew Middle East DMCC	Dubai (Emirati Arabi Uniti)	25.220	Cremonesi Workshop Srl	100,00
FS Italian Railways USA Inc	San Francisco (California)	100.000 (1)	FS Italiane SpA	100,00
FSI Saudi Arabia for Land Transport LLC	Riyadh (Arabia Saudita)	500.000 (1)	FS Italiane SpA	100,00
Road Investment Company (RIC) LLC	Mosca (Russia)	500.000 (1)	Anas International Enterprise RUS LLC Soci Terzi	51,10 48,90
United Operator (O&M)	Mosca (Russia)	10.000 (1)	Anas International Enterprise RUS LLC Tecnositaf Russia LLC Soci Terzi	40,00 10,00 50,00

(1) Dati espressi in valuta locale



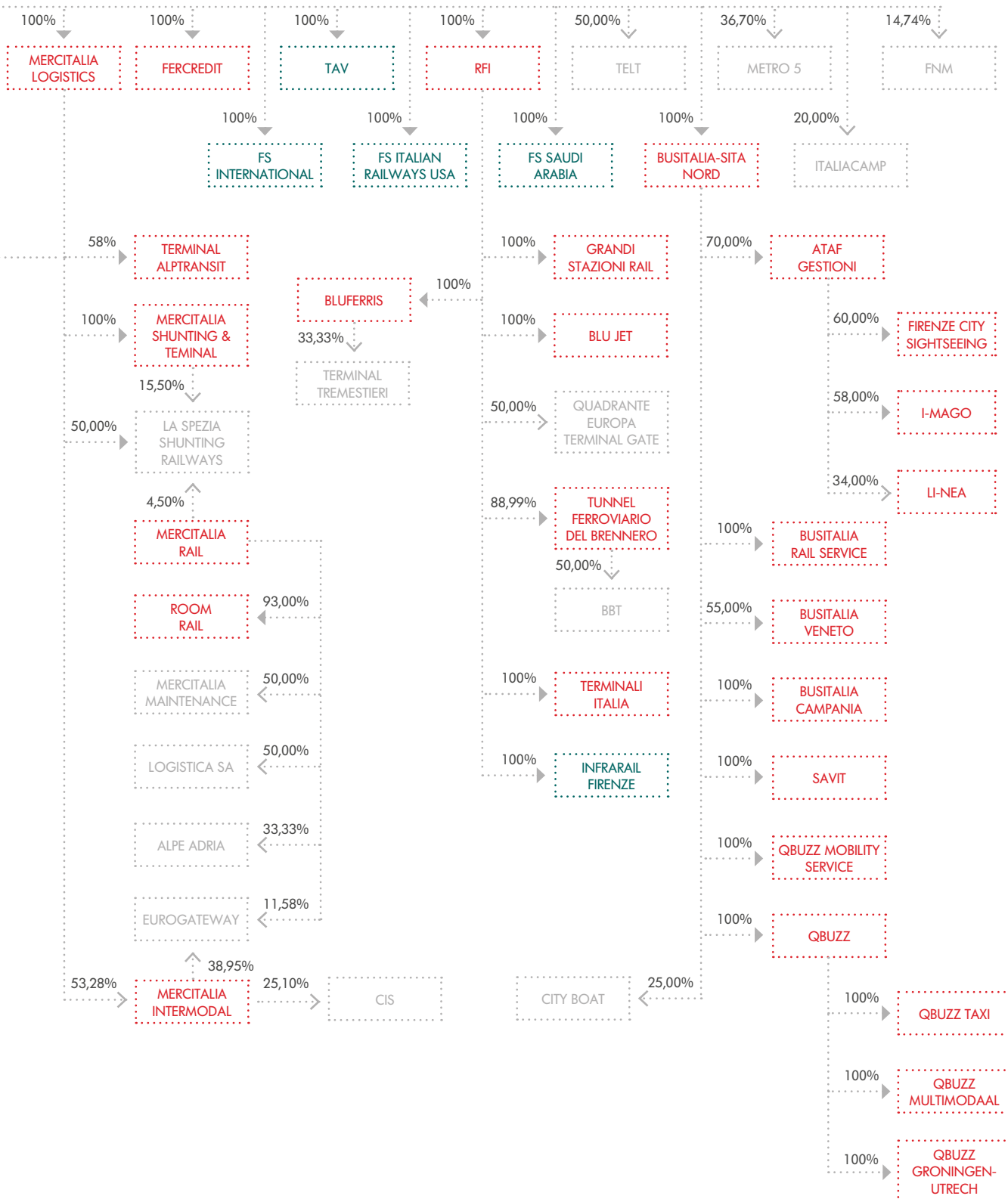
5. MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

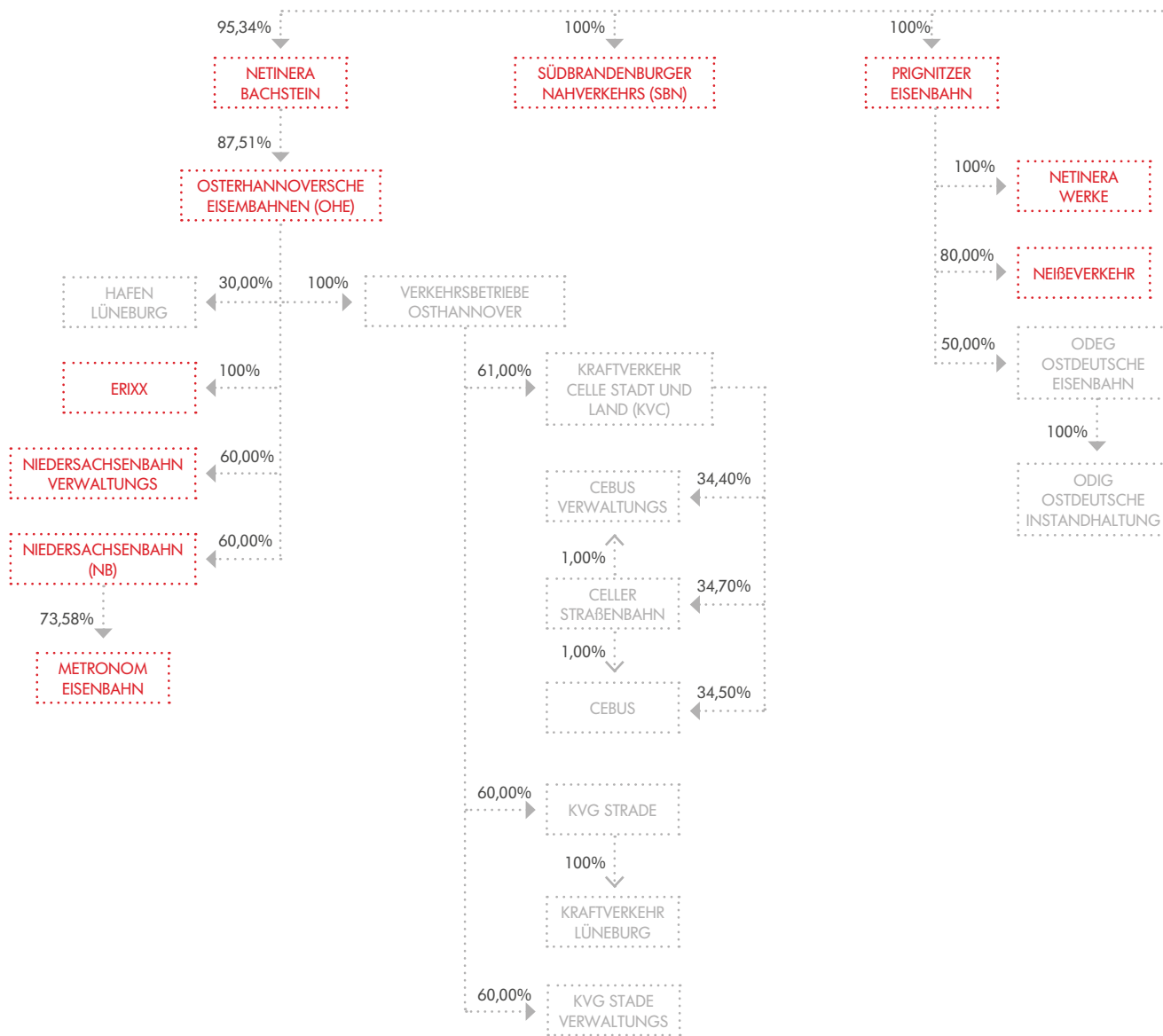


MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FS ITALIANE AL 31/12/2019

- Capogruppo e società controllata di Gruppo
- Società valutate con il metodo del Patrimonio Netto
- Società controllate valutate al costo

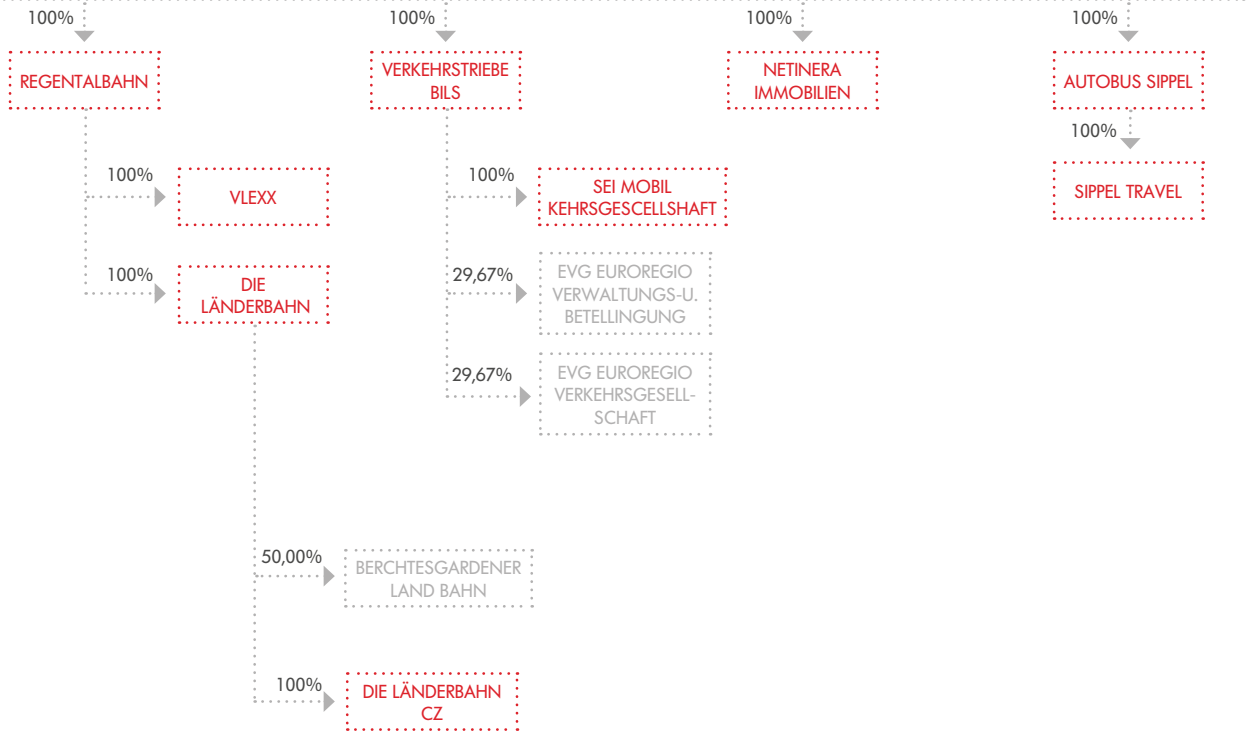


NETINERA DEUTSCHLAND GMBH



MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO NETINERA AL 31/12/2019

- Capogruppo e società controllata di Gruppo
- Società valutate con il metodo del Patrimonio Netto



6. INFORMATIVA EX LEGGE N. 124 DEL 2017

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Soggetto beneficiario	Descrizione	Importo in euro
Ministero dell'Economia e delle Finanze (in favore di TELT)	Capitolo 7122	79.757.976

FERSERVIZI

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Fondimpresa	Finanziamenti per formazione	36.013

TRENITALIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Unione Europea	Progetto ricerca Chariot	70.625
Unione Europea	Progetto 5G-Eve	13.965
Unione Europea	Progetto ST4RT	58.272
Fondo Impresa	Contributi alla formazione	1.033.803

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Enti locali	Contributi c/impianti	
Ministero dell'Economia e delle Finanze	Contributi c/impianti	3.152.115.968
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi c/impianti	402.899.547
UE	Contributi c/impianti	149.935.729
UE-Enti locali	Contributi c/impianti	330.043.805
Altro	Contributi c/impianti	54.560.057
Ministero dell'Economia e delle Finanze	Contributo c/esercizio	1.015.556.791
CSEA	Contributi passanti	335.429.597

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Cap. 1274 - Incentivazione trasporto merci	Contributi passanti	99.905.000
Fondimpresa	Aiuti alla formazione (art. 31)	1.395.048

GRANDI STAZIONI RAIL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Programma Grandi Stazioni	18.973.676

ITALFERR

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Fondimpresa/Fondirigenti	Finanziamento formazione	21.000



METROPARK

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Comune di Albano	Locazione spazi	25.000
Comune di Certaldo	Locazione spazi	20.000
Roma Servizi Mobilità	Locazione spazi	60.000
Comune di Legnano	Locazione spazi	17.000
Comune di Abbiategrasso	Locazione spazi	15.000
Poste Italiane	Locazione spazi	28.000
Comune di Aversa	Locazione spazi	12.000

MERCITALIA LOGISTICS

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Gestore Servizi Energetici	Contributi fotovoltaico	255.965
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ferrobonus	1.287.063
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo Merci	1.299.588
Lugo Terminal SpA	Riaccredito contributo Ferrobonus	19.402
CFI Intermodal Srl	Riaccredito contributo Ferrobonus	2.290
Mercitalia Intermodal SpA	Riaccredito contributo Ferrobonus	342



MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
RFI	Contributo L. 190/2014	9.907
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo c/impianti	13.016

MERCITALIA RAIL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi in c/esercizio - mezzi stradali	210.373
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi per formazione macchinisti	323.774
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo in c/esercizio - merci	54.597.656

MERCITALIA INTERMODAL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Provincia autonoma di Bolzano	Contributo Merci	830.881
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo Merci	3.399.376
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo Ferrobonus	7.182.204
Regione Lombardia	Contributo Merci	58.885



BUSITALIA CAMPANIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del Lavoro	Contributo oneri malattia 2019	62.531
Regione Campania	Contributi c/investimenti per l'acquisto di 10 autobus	1.281.000

BUSITALIA VENETO

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Cassa Depositi e Prestiti	Contributi c/esercizio	16.526
Cassa Depositi e Prestiti	Contributi c/esercizio	8.194
Ministero del Lavoro	Contributi c/esercizio	181.413
Ministero del Lavoro	Contributi c/esercizio	30.000
Comune di Padova	Contributi c/esercizio	100.000
Comune di Padova	Contributi c/capitale	155.000
Comune di Padova	Contributi c/capitale	62.189
Comune di Padova	Contributi c/capitale	775.000
Comune di Padova	Contributi c/capitale	224.452
Provincia di Padova	Contributi c/capitale	2.060.207

Ataf GESTIONI

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del Lavoro	Contributi CCNL 2019 I Acconto	2.389.777
Ministero del Lavoro	Contributi CCNL 2019 II Acconto	1.433.866
Ministero del Lavoro	Contributi CCNL 2018 Saldo	706.987
Ministero del Lavoro	Recupero oneri malattia 2013	631.225
Ministero del Lavoro	Contributi CCNL 2019	5.090.033
Ministero del Lavoro	Oneri malattia 2019	60.306
Ministero del Lavoro	Recupero oneri malattia 2013	315.612

BUSITALIA-SITA NORD SRL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del Lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2019 I Acconto	1.495.448
Ministero del Lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2019 II Acconto	897.269
Ministero del Lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2018 Saldo	1.009.505
Ministero del Lavoro (Regione Toscana)	Recupero oneri malattia 2013 F24	326.465
Ministero del Lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2019 Acconto	527.581
Ministero del Lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2018 Saldo	1.686.985
Ministero del Lavoro	Contributi CCNL 2019	9.470.515
Ministero del Lavoro	Oneri malattia 2019	72.654
Ministero del Lavoro	Contributi CCNL conguagli anni precedenti	(51)



FERROVIE DEL SUD EST

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Automazione dei passaggi a livello Area barese	362.845
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Barriere antirumore linea Bari-Taranto	313.279
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Barriere di contenimento acustico atti a ridurre l'inquinamento lungo linea Area barese	499.697
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Finanziamento ex L. 488/99	161.225
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Lavori di impianto di Sicurezza e Segnalamento Sistema 4 Area Barese e Tarantina	1.385.700
Regione Puglia	Acquisto 68 autobus	8.999.125
Regione Puglia	Adeguamento tecnologico PL	1.908.591
Regione Puglia	Automazione 26 PL	4.866.906
Regione Puglia	Lavori di realizzazione di sottosistema di bordo SSB-SCMT baseline 3	8.967.400
Regione Puglia	Lavori di realizzazione di sottosistema di terra (Anello di Bari) SCMT ENCODER	199.500
Regione Puglia	N. 5 composizioni elettrotreni + 5	14.518.250

FSTechnology

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Unione Europea - Union des Industries Ferroviaries Europeennes	Progetto GOF4R	74.457

QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Cassa Depositi e Prestiti	Contributi ex CIPE 13/04	13.794.199
Regione Marche	Finanziamenti Accordo Quadro Pedemontana Marche	5.373.447

Regione Umbria	SS3 Flaminia Pontecentesimo-Foligno	131.532
Camere di Commercio Industria Artigianato Agricoltura delle Marche	Contributi c/impianti	573.517
Anas SpA	Contratto di Programma Quadro MIT-Anas 2016-2020	3.447.150



ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO



Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 Dicembre 2019 ai sensi dell'art.154-bis, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Gianfranco Battisti e Roberto Mannozi, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, attestano:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e
 - l'effettiva applicazione, delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2019.
2. Al riguardo si segnala che:
 - a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"Internal Controls – Integrated Framework" emesso dal "Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
 - b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1. Il bilancio consolidato:
 - a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
 - b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
 - 3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposte.

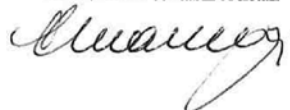
31 marzo 2020

Gianfranco Battisti
Amministratore Delegato



Roberto Mannozi

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari



Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane SpA - Società con socio unico

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 39.204.173.802,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 - R.E.A. 962805

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



KPMG S.p.A.
 Revisione e organizzazione contabile
 Via Ettore Petrolini, 2
 00197 ROMA RM
 Telefono +39 06 80961.1
 Email it-fmauditaly@kpmg.it
 PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

All'Azionista Unico della
 Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (nel seguito anche il "Gruppo"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (nel seguito anche la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero.

Ancona Asola Bari Bergamo
 Bologna Bolzano Brescia
 Catania Como Firenze Genova
 Lecce Milano Napoli Novara
 Padova Palermo Parma Perugia
 Pescara Roma Torino Treviso
 Trieste Varese Verona

Società per azioni
 Capitale sociale
 Euro 10.345.200,00 i.v.
 Registro Imprese Milano e
 Codice Fiscale N. 00709600159
 R.E.A. Milano N. 512867
 Partita IVA 00709600159
 VAT number: IT00709600159
 Sede legale: Via Vittor Pisani,
 25 20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
 Relazione della società di revisione
 31 dicembre 2019

Richiamo d'informativa

Richiamiamo l'attenzione a quanto indicato dagli Amministratori al paragrafo "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" della nota esplicativa al bilancio consolidato con riferimento alle incertezze derivanti dai potenziali effetti del COVID-19.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tali aspetti.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Criteri di determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile

Note esplicative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezioni "Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili impianti e macchinari da parte di RFI S.p.A.", "Criteri di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia S.p.A." e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n.10 "Immobili, impianti e macchinari", nota esplicativa n. 11 "Investimenti immobiliari" e nota esplicativa n. 12 "Attività immateriali".

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 include tra gli Immobili, impianti e macchinari, Investimenti immobiliari e Attività immateriali, attività di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile.</p> <p>La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori, tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> — per l'infrastruttura ferroviaria, la stima dei volumi di produzione espressi in treni-km — per il materiale rotabile, l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (c.d. <i>component approach</i>) nonché la stima della relativa vita utile; — la stima del valore residuo; — impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio. <p>La determinazione degli ammortamenti richiede, pertanto, valutazioni significative da parte degli Amministratori. Per tali ragioni, e per la significatività delle voci di bilancio in oggetto, abbiamo considerato il processo di</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> — analisi del processo adottato dal Gruppo e del relativo ambiente informatico per la determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile, esame della configurazione e messa in atto dei controlli e procedure per valutare l'efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti; — analisi della ragionevolezza delle stime effettuate nella determinazione dei volumi complessivi di produzione espressi in treni-km; — analisi della ragionevolezza dei criteri adottati per la determinazione delle componenti del materiale rotabile; — analisi storica della capacità degli Amministratori di effettuare stime attendibili relativamente ai volumi di produzione espressi in treni-km attraverso l'analisi degli scostamenti tra dati previsionali e dati consuntivi; — analisi della ragionevolezza delle stime effettuate dalle funzioni aziendali coinvolte nella determinazione del valore residuo;



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile un aspetto chiave dell'attività di revisione.	— esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio in relazione agli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile.
---	---

Recuperabilità dei diritti concessori di Anas S.p.A.

Note esplicative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezioni "Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali" e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n. 12 "Attività immateriali".

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 include tra le Attività immateriali diritti concessori per un valore pari a €1.469 milioni di cui €1.292 milioni riferibili alla controllata Anas S.p.A..</p> <p>Nell'ambito della richiesta di estensione fino ad un massimo di 50 anni della durata dell'attuale Convenzione di Concessione tra Anas ed il Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT), gli Amministratori della controllata Anas S.p.A. hanno svolto con riferimento al 31 dicembre 2019 un test di impairment, confrontando il valore contabile della CGU comprendente i diritti concessori con il valore recuperabile della stessa. Il valore recuperabile della CGU, basato sul valore d'uso, è stato determinato mediante il metodo dell'attualizzazione dei flussi finanziari attesi ("Discounted Cash Flows").</p> <p>Lo svolgimento del test di impairment richiede un elevato grado di giudizio da parte degli Amministratori, con particolare riferimento alla stima:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dei flussi finanziari attesi, che per la loro determinazione devono tener conto dell'andamento economico generale e del settore di appartenenza, nonché dei flussi di cassa prodotti dalla CGU negli ultimi esercizi; — dei parametri finanziari da utilizzare ai fini dell'attualizzazione dei flussi sopra indicati. <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la recuperabilità dei diritti concessori di Anas S.p.A. un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> — comprensione della procedura adottata nella predisposizione dei test di impairment; — comprensione del processo di predisposizione dei flussi finanziari attesi (il "Piano"); — analisi dei criteri di identificazione delle CGU; — confronto tra i flussi finanziari utilizzati ai fini dei test di impairment ed i flussi finanziari previsti nel Piano e analisi delle eventuali differenze; — analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni utilizzate dagli Amministratori nella predisposizione del Piano; — analisi degli scostamenti maggiormente significativi tra le stime effettuate negli esercizi precedenti ed i dati consuntivati, al fine di comprendere l'accuratezza del processo di valutazione adottato; — coinvolgimento di esperti del network KPMG nell'esame della ragionevolezza del modello del test di impairment e delle relative assunzioni, anche attraverso il confronto con dati e informazioni esterni; — esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio consolidato con riferimento alla recuperabilità dei diritti concessori.



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
 Relazione della società di revisione
 31 dicembre 2019

Fondi rischi ed oneri - riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi

Note esplicative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezione “Fondi rischi e oneri” e sezione “Uso di stime e valutazioni”, nota esplicativa n.26 “Fondo per rischi ed oneri”.

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>L'attività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è esposta a riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.</p> <p>Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 include nella voce Fondo per rischi ed oneri accantonamenti ad “Altri fondi”, riferibili a tale fattispecie.</p> <p>La valutazione dei fondi per rischi ed oneri richiede la formulazione di stime sull'esito di contenziosi, per loro natura complesse e caratterizzate da un elevato grado di incertezza, che hanno comportato valutazioni significative da parte degli Amministratori.</p> <p>Per tali ragioni, e per la significatività delle voci di bilancio in oggetto, abbiamo considerato la valutazione dei fondi per rischi ed oneri relativamente alle riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> — comprensione del processo di valutazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, esame della configurazione e messa in atto dei controlli e procedure per valutare l'efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti; — analisi degli scostamenti tra la stima contabile dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi degli esercizi precedenti e i valori consuntivati a seguito della successiva definizione dei contenziosi, al fine di comprendere l'accuratezza del processo di valutazione adottato; — ottenimento di informazioni, tramite richiesta scritta ai consulenti legali che assistono il Gruppo, in merito alla valutazione del rischio di soccombenza nei contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi in essere ed alla quantificazione della relativa passività; — per i principali contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, analisi delle assunzioni adottate nella determinazione dei fondi per rischi ed oneri, attraverso colloqui con le funzioni aziendali coinvolte ed analisi della documentazione di supporto; — discussione con le funzioni aziendali coinvolte circa assunzioni o scenari alternativi rispetto a quelli adottati per la determinazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, e circa le ragioni per le quali siano stati scartati; — analisi degli eventi occorsi successivamente alla data di riferimento del bilancio che forniscano elementi informativi utili alla valutazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi; — esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio relativamente ai fondi per rischi ed oneri.



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

Applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16 Leasing

Note esplicative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezione “Beni in leasing” e sezione “Uso di stime e valutazioni”, nota esplicativa 7 “Effetti dell’adozione dell’IFRS 16 Leases”, nota esplicativa n.10 “Immobili, impianti e macchinari”.

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all’aspetto chiave
<p>Il Gruppo ha adottato il principio contabile internazionale IFRS 16 “Leases” a partire dal 1° gennaio 2019.</p> <p>Ai fini della prima applicazione del principio contabile, il Gruppo ha utilizzato il metodo dell’applicazione retroattiva modificata, senza rideterminare conseguentemente i dati comparativi, ed applicato alcuni degli espedienti pratici previsti dallo stesso principio. Come indicato nelle note esplicative al bilancio consolidato, l’adozione del nuovo principio contabile ha comportato alla data di prima applicazione, 1° gennaio 2019, l’iscrizione di maggiori attività per diritto d’uso pari ad €586 milioni e passività per leasing pari ad €591 milioni.</p> <p>Il processo di adozione del principio IFRS 16 ha richiesto valutazioni complesse, nonché l’utilizzo di stime, per loro natura soggettive, con riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> — la valutazione se i contratti contengono o rappresentano un leasing; — la determinazione della durata del leasing, considerando il periodo non annullabile del contratto unitamente alla valutazione delle eventuali opzioni di rinnovo o risoluzione; — la determinazione della passività del leasing sulla base dei pagamenti dovuti, attualizzati applicando il tasso di interesse implicito del relativo leasing o il tasso di finanziamento marginale; — la determinazione delle vite utili ai fini dell’ammortamento delle attività per il diritto d’uso; — la contabilizzazione delle eventuali modifiche contrattuali, intervenute nel corso dell’esercizio. <p>In conseguenza della complessità e soggettività delle valutazioni sopra descritte, l’adozione del principio contabile IFRS 16 ha rappresentato un aspetto chiave della revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte anche con il coinvolgimento di esperti del Network KPMG, hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> — l’analisi dell’appropriatezza delle regole contabili adottate in base a quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 16, incluse le opzioni di prima applicazione e gli espedienti pratici; — la comprensione dei processi aziendali di transizione al nuovo principio contabile e del relativo ambiente informatico del Gruppo, l’esame della configurazione e della messa in atto dei controlli e lo svolgimento di procedure per valutare l’efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti; — per un campione di contratti che contengono o rappresentano un leasing: — l’analisi dell’appropriata determinazione della durata del leasing; — la verifica della determinazione dei pagamenti dovuti lungo la durata del contratto; — l’analisi della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato per calcolare il valore attuale dei pagamenti residui dovuti; — l’analisi delle vite utili delle attività per il diritto d’uso applicate ai fini dell’ammortamento delle stesse; — l’esame dell’appropriatezza dell’informativa fornita dagli Amministratori nelle note esplicative in relazione alla prima adozione del principio contabile IFRS 16.



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
 Relazione della società di revisione
 31 dicembre 2019

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ci ha conferito in data 4 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione legale, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2019, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2019 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2019 e sono redatte in conformità alle norme di legge.


Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D.Lgs. 254/16

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D.Lgs. 254/16. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli Amministratori della dichiarazione non finanziaria. Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 254/16, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Roma, 22 aprile 2020

KPMG S.p.A.



Benedetto Gamucci
Socio



05

RELAZIONE FINANZIARIA 2019

Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2019

BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA AL 31 DICEMBRE 2019

PROSPETTI CONTABILI

Situazione patrimoniale – finanziaria

valori in euro

	Note	31.12.2019	31.12.2018*
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	6	47.938.264	47.728.199
Investimenti immobiliari	7	447.005.704	446.432.934
Attività immateriali	8	40.404.665	55.381.616
Attività per imposte anticipate	9	182.436.348	190.566.943
Partecipazioni	10	38.099.497.753	38.071.710.940
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	11	6.083.744.791	5.996.635.139
Crediti commerciali non correnti	14	4.159.204	5.797.404
Altre attività non correnti	12	25.877.644	33.807.518
Totale Attività non correnti		44.931.064.373	44.848.060.693
Rimanenze	13	377.387.565	390.256.375
Crediti commerciali correnti	14	153.799.937	104.325.959
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	11	3.428.890.772	2.368.162.896
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	15	340.657.747	294.260.996
Crediti tributari	16	83.742.642	83.929.942
Altre attività correnti	12	571.689.908	653.318.313
Totale Attività correnti		4.956.168.571	3.894.254.481
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	17		22.395.159
Totale Attività		49.887.232.944	48.764.710.333
Patrimonio Netto			
Capitale sociale	18	39.204.173.802	39.204.173.802
Riserve	18	53.473.021	50.353.142
Riserve di valutazione	18	112.825	367.959

Utili/(Perdite) portati a nuovo	18	374.612.026	315.334.328
Utile/(Perdita) d'esercizio	18	226.672.871	62.397.577
Totale Patrimonio Netto		39.859.044.545	39.632.626.808
Passività			
Finanziamenti a medio-lungo termine	19	5.611.065.583	5.771.692.939
TFR e altri benefici ai dipendenti	20	7.748.976	8.867.650
Fondi rischi e oneri	21	150.959.192	159.628.552
Passività per imposte differite	9	159.695.900	260.220.508
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	22	2.769.448	1.367.876
Altre passività non correnti	23	33.922.328	167.317.142
Totale Passività non correnti		5.966.161.427	6.369.094.667
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio-lungo termine	19	2.952.607.703	1.682.393.141
Debiti commerciali correnti	24	162.155.659	112.540.074
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	22	340.935.917	252.473.658
Altre passività correnti	23	606.327.693	715.581.985
Totale Passività correnti		4.062.026.972	2.762.988.858
Totale Passività		10.028.188.399	9.132.083.525
Totale Patrimonio Netto e Passività		49.887.232.944	48.764.710.333

(*) La Società ha applicato l'IFRS16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.



Conto economico

valori in euro

	Note	2019	2018*
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	25	173.644.017	164.904.344
Altri proventi	26	13.612.532	15.224.719
Totale ricavi		187.256.549	180.129.063
Costo del personale	27	(63.053.941)	(73.568.558)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	28	(14.927.438)	(29.303.791)
Costi per servizi	29	(144.320.921)	(104.479.553)
Costi per godimento beni di Terzi	30	(3.957.340)	(4.689.800)
Altri costi operativi	31	(39.028.342)	(25.214.408)
Costi per lavori interni capitalizzati	32	1.592.916	238.002
Totale costi		(263.695.066)	(237.018.108)
Ammortamenti	33	(24.515.949)	(24.452.824)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	34	(1.416.501)	(15.769.858)
Risultato operativo		(102.370.967)	(97.111.727)
Proventi da partecipazioni	35	137.405.991	141.543.879
Altri proventi finanziari	35	180.590.274	165.026.180
Oneri su partecipazioni	36	(409.120)	(127.404.582)
Altri oneri finanziari	36	(141.747.660)	(148.355.949)
Totale proventi e oneri finanziari		175.839.485	30.809.528
Risultato prima delle imposte		73.468.518	(66.302.199)
Imposte sul reddito	37	153.204.353	128.699.776
Risultato del periodo delle attività continuative		226.672.871	62.397.577
Risultato netto d'esercizio		226.672.871	62.397.577

(*) La Società ha applicato l'IFRS16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

Conto economico complessivo

valori in euro

	Note	2019	2018*
Risultato netto d'esercizio		226.672.871	62.397.577
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'Utile/(Perdita) dell'esercizio:			
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali	18/20	(305.262)	149.455
Effetto fiscale Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali	18/20	50.128	(37.938)
Altre componenti di Conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		(255.134)	111.517
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		226.417.737	62.509.094

(*) La Società ha applicato l'IFRS16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.



Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

PATRIMONIO NETTO	Capitale sociale	Riserve			
		Altre riserve		Riserve di valutazione	
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per Utili/(Perdite) attuariali per benefici ai dipendenti
Saldo al 1° gennaio 2018	36.340.432.802	38.807.634		256.442	
Aumento di capitale	2.863.741.000				
Distribuzione dividendi		11			
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		11.545.508			
Altri movimenti					
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:					
Utile/(Perdita) d'esercizio					
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto				111.517	
Saldo al 31 dicembre 2018 (*)	39.204.173.802	50.353.142		367.959	
Aumento di capitale					
Distribuzione dividendi					
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		3.119.879			
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:					
Utile/(Perdita) d'esercizio					
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto				(255.134)	
Saldo al 31 dicembre 2019	39.204.173.802	53.473.021		112.825	

(*) La Società ha applicato l'IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

valori in euro

	Totale Riserve	Utili/(Perdite) portati a nuovo	Utile/(Perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
	39.064.076	245.969.668	230.910.168	36.856.376.714
				2.863.741.000
			(150.000.000)	(150.000.000)
	11.545.508	69.364.660	(80.910.168)	
			62.397.577	62.397.577
	111.517			111.517
	50.721.101	315.334.328	62.397.577	39.632.626.808
	3.119.879	59.277.698	(62.397.577)	
			226.672.871	226.672.871
	(255.134)			(255.134)
	53.585.846	374.612.026	226.672.871	39.859.044.545

Rendiconto Finanziario

valori in euro

	2019	2018*
Utile/(Perdita) di esercizio	226.672.870	62.397.577
Imposte sul reddito	(153.204.353)	(128.699.776)
Proventi/Oneri finanziari	(175.839.485)	(16.803.534)
Ammortamenti	24.515.949	24.452.824
Accantonamenti e svalutazioni	8.462.816	8.962.670
Svalutazioni	679.502	160.133.656
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	73.786	87.623
Accantonamenti e svalutazioni	9.216.104	169.183.949
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione		(48)
Variazione delle rimanenze	13.089.952	26.830.524
Variazione dei crediti commerciali	(30.548.032)	16.546.184
Variazione dei debiti commerciali	49.795.662	(101.937)
Variazione delle altre attività	98.477.251	734.917.341
Variazione delle altre passività	(240.650.116)	(650.515.628)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(11.499.987)	(3.137.641)
Pagamento benefici ai dipendenti	(1.107.393)	(193.770)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	152.358.224	16.803.534
Variazione dei crediti/debiti per imposte	44.544.593	42.994.872
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	5.821.239	294.674.471
Investimenti in Immobili, impianti e macchinari	(6.284.686)	(1.811.499)
Investimenti immobiliari	(6.706.991)	(4.073.347)
Investimenti in attività immateriali	(40.253.917)	(37.640.316)
Investimenti in partecipazioni	(80.966.545)	(140.951.507)
Investimenti al lordo dei contributi	(134.212.139)	(184.476.669)
Contributi-partecipazioni	79.757.976	87.772.206
Contributi	79.757.976	87.772.206
Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	6.736	15.269
Disinvestimenti-Investimenti immobiliari		11.002

Disinvestimenti in partecipazioni	35.257.500	
Disinvestimenti	35.264.236	26.271
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	(19.189.927)	(96.678.192)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine	406.594.989	(675.882.420)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	697.623.852	30.150.511
Variazioni delle passività del <i>leasing</i>	(106.699)	
Variazione delle attività finanziarie	(1.143.424.850)	289.686.958
Variazione delle passività finanziarie	(116.892)	1.777.462
Dividendi		(150.000.000)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria	(39.429.599)	(504.267.489)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	(52.798.287)	(306.271.210)
Disponibilità liquide a inizio periodo	207.821.056	514.092.267
Disponibilità liquide a fine periodo	155.022.769	207.821.056
di cui saldo del c/c intersocietario	(185.634.979)	(86.439.939)

(*) La Società ha applicato l'IFRS16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.



NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

1. Attività della Società

Ferrovie dello Stato Italiane SpA (nel seguito anche la Società o FS Italiane) 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 pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 31 marzo 2020 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

In presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza allo IFRS 10 *Consolidated Financial Statements* la Società ha redatto il bilancio consolidato, che presenta nel 2019 un patrimonio netto di Gruppo di 41.842 milioni di euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo di 573 milioni di euro.

La Società KPMG SpA è incaricata della revisione legale dei conti per il novennio 2014-2022.

2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio, relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards - IAS* e *International Financial Reporting Standards - IFRS*) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti EU-IFRS). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi esposti nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

Il bilancio 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*:

- la situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio corrente/non corrente;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli Azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.
- La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 4 – Gestione dei rischi finanziari.

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

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione di quello al 31 dicembre 2018. A partire dal 1° gennaio 2019 la Società ha adottato il nuovo principio contabili IFRS 16, i cui effetti sono evidenziati nei commenti di dettaglio interessati.

Gli Amministratori, in data 31 marzo 2020, hanno approvato il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c. Il presente progetto di bilancio sarà successivamente sottoposto per l'approvazione all'Assemblea nei tempi di legge e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 c.c. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente Bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del progetto di bilancio è il suddetto 31 marzo 2020 data, appunto, di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

3. Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione sono gli stessi adottati per la redazione del bilancio consolidato annuale, al quale si rinvia, fatta eccezione per la rilevazione e valutazione delle partecipazioni in imprese controllate, a controllo congiunto e collegate, che sono iscritte al costo di acquisizione o di costituzione. In presenza di evidenze di perdita di valore, la recuperabilità è verificata attraverso il confronto tra il valore di carico e il maggiore tra il valore d'uso (determinato attualizzando i flussi di cassa prospettici, ove possibile, della partecipazione) e il valore corrente (*fair value*) al netto dei costi di vendita. Queste ultime sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i presupposti che le hanno determinate; in tal caso il ripristino non eccede il costo originario. La quota di perdite eccedente il valore di carico contabile è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui sussistano obbligazioni legali o implicite alla copertura delle perdite e/o al ripristino della misura legale del capitale sociale. Qualora l'andamento successivo della partecipata oggetto di svalutazione evidenzia un miglioramento tale da far ritenere che siano venuti meno i motivi delle svalutazioni effettuate, le partecipazioni sono rivalutate nei limiti delle svalutazioni rilevate negli esercizi precedenti, nella voce Proventi (Oneri) su partecipazioni. Le altre partecipazioni, differenti dalle società controllate, a controllo congiunto e collegate che non sono quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulterebbe attendibile, sono valutate al costo.

I dividendi da partecipazioni sono rilevati a Conto economico nell'esercizio in cui sono deliberati.

Principi contabili di recente emissione

Con riferimento ai principi contabili di recente emanazione si rinvia a quanto indicato nel bilancio consolidato.

Uso di stime e valutazioni

Con riferimento all'utilizzo di stime contabili si rinvia a quanto indicato nel bilancio consolidato.

Effetti dell'adozione dell'IFRS 16

Si riportano di seguito gli effetti dell'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 16 *Leases*:

Locatario

La Società ha applicato il principio IFRS 16 *Leases* a partire dal 1° gennaio 2019, utilizzando il metodo dell'applicazione retroattiva modificata, in virtù del quale l'effetto cumulativo dell'applicazione iniziale è rilevato nel saldo di apertura degli utili portati a nuovo.

Alla data di applicazione iniziale la Società ha deciso di adottare l'espedito pratico previsto dal principio che consente di non riesaminare quali operazioni costituiscono un *leasing*; pertanto, il nuovo principio è stato applicato solo ai contratti che erano stati individuati in precedenza come *leasing*, ai sensi dello IAS 17 *Leasing* e dell'IFRIC 4 Determinare se un accordo contiene un *leasing*. La definizione di *leasing* contenuta nell'IFRS 16 è stata perciò applicata solo ai contratti sottoscritti o modificati a partire dal 1° gennaio 2019.

Al di fuori delle esenzioni rappresentate dai contratti di breve durata e modesto valore, la Società ha iscritto, per i *leasing* classificati quali operativi ai sensi dello IAS 17, Attività per il diritto di utilizzo e Passività del *leasing*.

- le Passività del *leasing* sono state determinate al valore attuale dei pagamenti residui dovuti per i *leasing*, attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale al 1° gennaio 2019;
- le Attività per il diritto di utilizzo sono state valutate a un importo pari alla passività del *leasing*, rettificato dell'importo di eventuali risconti passivi o ratei attivi dovuti per il *leasing* rilevati immediatamente prima della data di applicazione iniziale.

La Società ha utilizzato le seguenti semplificazioni tecniche per applicare l'IFRS 16 ai *leasing* classificati in precedenza come operativi secondo lo IAS 17:

- ha applicato un unico tasso di attualizzazione a un portafoglio di *leasing* con caratteristiche simili;
- ha verificato la recuperabilità delle attività per diritto d'uso al 1° gennaio 2019 sulla base della valutazione effettuata in merito all'onerosità dei contratti di *leasing* in accordo alle disposizioni dello IAS 37.

Nel caso dei *leasing* classificati come finanziari secondo lo IAS 17, il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo e della passività del *leasing* al 1° gennaio 2019 corrisponde al valore contabile del bene oggetto di *leasing* e della passività del *leasing* secondo lo IAS 17, immediatamente prima di tale data.

Locatore

La Società, nella sua veste di locatore, non è tenuta, conformemente a quanto stabilito dal principio, a effettuare rettifiche transitorie, pertanto contabilizza i contratti attivi di *leasing* secondo l'IFRS 16, a partire dalla data di applicazione iniziale.

La tabella seguente riporta gli impatti dell'adozione del principio sul Conto economico 2019:

valori in migliaia di euro

Impatti sul Conto economico	
Storno canoni <i>leasing</i>	107
Ammortamento dei diritti d'uso	(164)
Impatto sull'EBIT	(57)
Maggiori interessi passivi	(4)
Impatto Utile Netto	(61)

4. Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società espongono la stessa a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse, di prezzo e di cambio), il rischio di liquidità e il rischio di credito.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione di FS Italiane 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.

La gestione dei rischi si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica della Società stessa.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo a una obbligazione contrattuale; tale rischio deriva principalmente dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società nei confronti di Terzi. Si precisa, comunque, che le attività finanziarie sono costituite principalmente da finanziamenti a società del Gruppo FS Italiane e non generano, pertanto, un significativo rischio di credito.

Le principali partite creditorie di natura commerciale sono collegabili alle vendite di immobili di *trading*; le vendite per le quali sono state concesse rateizzazioni o dilazioni di pagamento sono assistite da garanzie bancarie. In considerazione di ciò il rischio di credito relativo è alquanto contenuto.

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

Con riferimento al rischio di credito derivante dall'attività d'investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità che definisce sia i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito e i relativi limiti di concentrazione sia le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.



Con riferimento sia ai crediti commerciali che alle attività di investimento, la società adotta una *policy* volta a gestire il rischio di insolvenza anche in funzione alla recente applicazione dell'IFRS 9.

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

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

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	6.088.128	6.001.222
Fondo svalutazione	(4.383)	(4.587)
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	6.083.745	5.996.635
Crediti commerciali non correnti	4.345	6.042
Fondo svalutazione	(186)	(244)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	4.159	5.798
Altre attività non correnti	1.256	1.255
Fondo svalutazione	(1.074)	(1.073)
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	182	182
Crediti commerciali correnti	180.997	134.160
Fondo svalutazione	(27.197)	(29.834)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	153.800	104.326
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	3.431.360	2.369.999
Fondo svalutazione	(2.469)	(1.836)
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	3.428.891	2.368.163
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	341.607	294.557
Fondo svalutazione	(976)	(296)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	340.631	294.261
Altre attività correnti	571.828	648.022
Fondo svalutazione	(443)	(708)
Altre attività correnti	571.385	647.314
Totale attività finanziarie (*)	10.582.793	9.416.679

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

Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto e in valore percentuale.

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018
Pubblica Amministrazione	515.762	594.555
Clienti Terzi	84.695	47.421
Istituti finanziari	340.631	294.261
Società del Gruppo	9.641.705	8.480.442
Totale attività finanziarie	10.582.793	9.416.679

valori in migliaia di euro

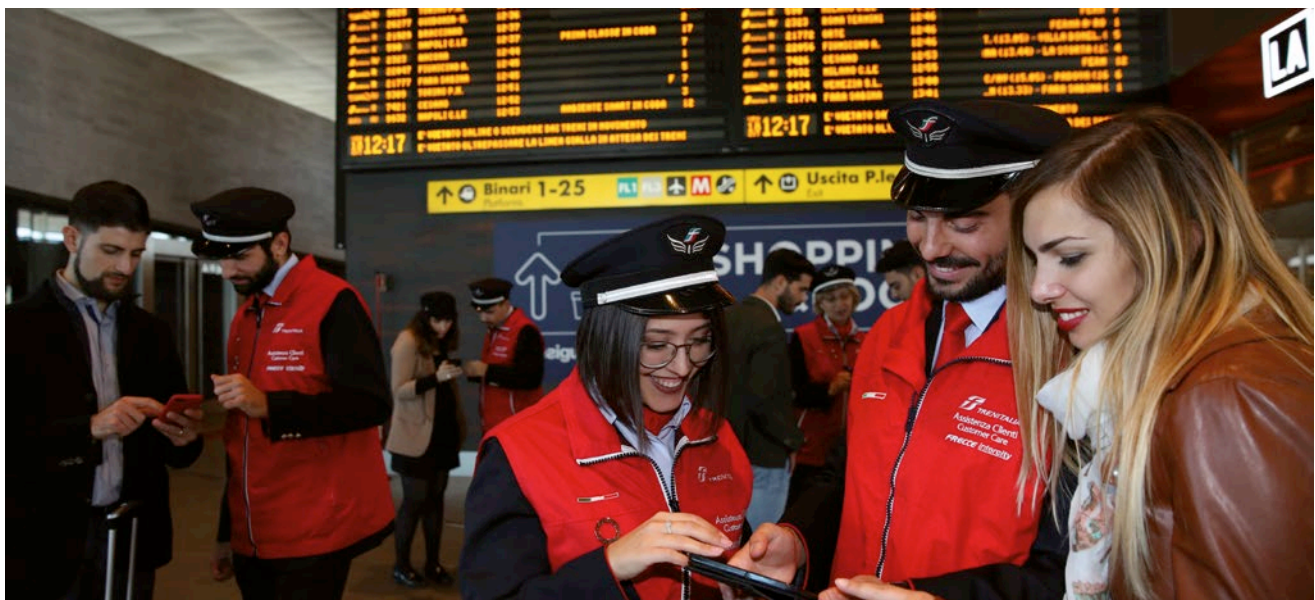
	31.12.2019	31.12.2018
Pubblica Amministrazione	4,9%	6,3%
Clienti Terzi	0,8%	0,5%
Istituti finanziari	3,2%	3,1%
Società del Gruppo	91,1%	90,1%
Totale attività finanziarie	100%	100%



Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2019 e 2018 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

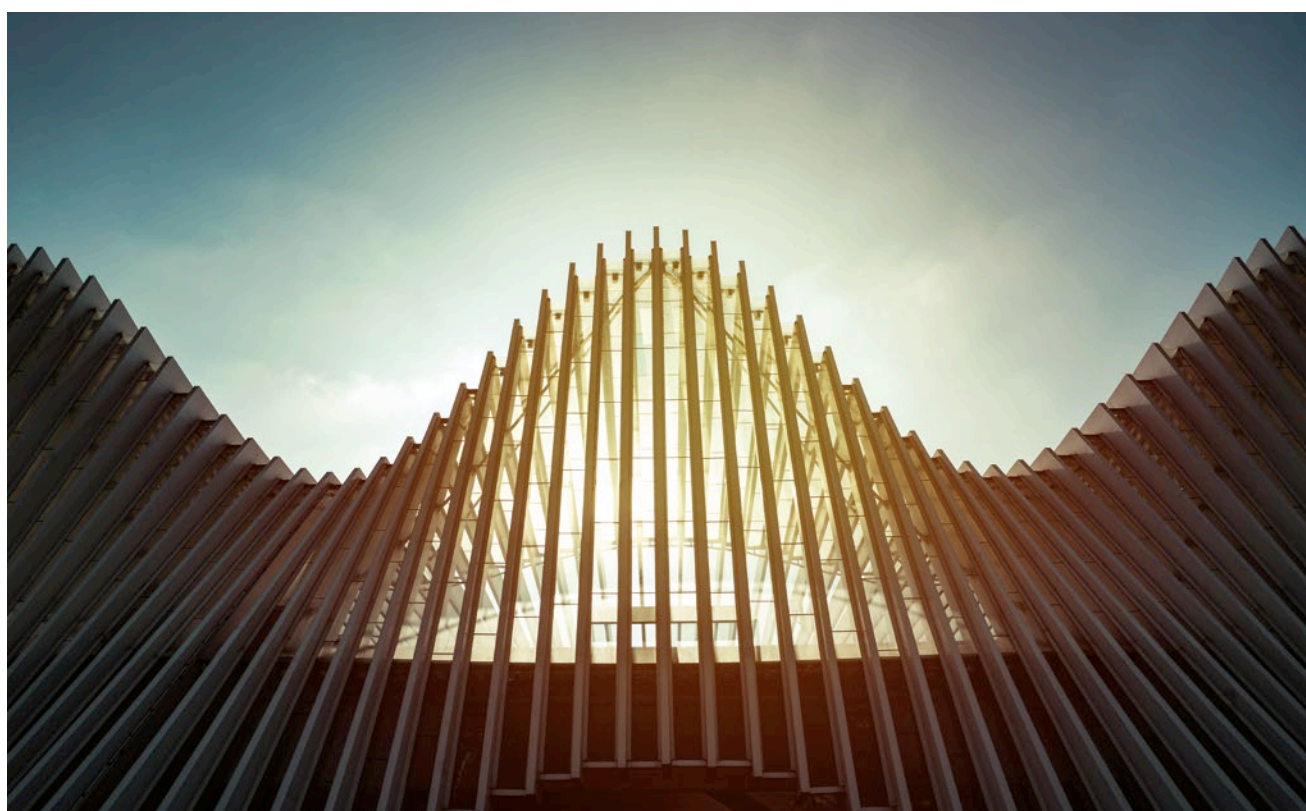
valori in migliaia di euro

	31.12.2019					
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	517.606	136	85	185	2.083	520.096
Fondo svalutazione	(2.676)	(4)	(3)	(9)	(1.644)	(4.334)
Pubblica Amministrazione (netto)	514.930	132	82	176	439	515.762
Clienti Terzi	49.730	20.626	11.824	1.841	18.954	102.973
Fondo svalutazione	(1.981)	(1)	(5)	(1)	(16.290)	(18.278)
Clienti Terzi (netto)	47.749	20.625	11.819	1.840	2.664	84.695
Istituti Finanziari	341.607					341.607
Fondo svalutazione	(976)					(976)
Istituti finanziari	340.631					340.631
Società del Gruppo	9.624.964	8.798	6.901	2.924	11.258	9.654.845
Fondo svalutazione	(6.923)	(83)		(155)	(5.979)	(13.140)
Società del Gruppo (netto)	9.618.041	8.715	6.901	2.769	5.279	9.641.705
Totale Attività Finanziarie	10.521.351	29.472	18.802	4.785	8.382	10.582.793



valori in milioni di euro

	31.12.2018					
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	596.710	207	236	23	2.106	599.282
Fondo svalutazione	(2.950)	(37)	(48)	(12)	(1.681)	(4.727)
Pubblica Amministrazione (netto)	593.760	170	188	11	425	594.555
Clienti Terzi	30.066	14.825	1.835	3.042	18.900	68.667
Fondo svalutazione	(1.739)	(1.120)	(1.185)	(2.459)	(14.745)	(21.246)
Clienti Terzi (netto)	28.327	13.705	650	583	4.155	47.421
Istituti finanziari	294.261					294.261
Società del Gruppo	8.440.298	30.714	3.330	3.609	14.800	8.492.751
Fondo svalutazione	(10.293)	(499)	(145)	(242)	(1.130)	(12.309)
Società del Gruppo (netto)	8.430.005	30.215	3.185	3.367	13.670	8.480.442
Totale Attività Finanziarie	9.346.353	44.090	4.023	3.961	18.250	9.416.679



Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018, così come determinato dall'agenzia di rating Fitch:

valori in migliaia di euro

	31.12.2019				
	FVTPL (*)	FVOCI (**)	Costo Ammortizzato		
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired
da AAA a BBB-			10.433.447		11.258
da BB a BB+			125.420		1.249
da B a CCC			48.147		
da CC a C					
D					
Valori Contabili Lordi			10.607.014		12.507
Fondo svalutazione			36.728		
Valore Netto			10.570.286		12.507

(*) Fair value through profit and loss; (**) Fair value through other comprehensive income

valori in migliaia di euro

	31.12.2018				
	FVTPL (*)	FVOCI (**)	Costo Ammortizzato		
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired
da AAA a BBB-			9.342.768		14.800
da BB a BB+			46.592		9.734
da B a CCC			32.197		9.167
da CC a C					
D					
Valori Contabili Lordi			9.421.557		33.701
Fondo Svalutazione			38.579		
Valore Netto			9.382.978		33.701

(*) Fair value through profit and loss; (**) Fair value through other comprehensive income

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

valori in migliaia di euro

	2019			Totale
	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime- impaired	
Saldo al 31 dicembre 2018	38.579			38.579
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	1.790			1.790
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato				
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - non deteriorato				
Attività finanziarie rimborsate				
Nuove attività acquisite				
Utilizzo fondo	(3.641)			(3.641)
Saldo al 31 dicembre 2019	36.728			36.728



Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria.

Si evidenzia che l'indebitamento finanziario della Società è finalizzato essenzialmente alla corresponsione di finanziamenti attivi a favore delle società del Gruppo FS Italiane. La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società controllate. Allo stato attuale i finanziamenti ricevuti, così come i prestiti obbligazionari emessi, ripropongono alle società controllate le caratteristiche tecniche dell'indebitamento sottostante tali da consentire una coincidenza temporale tra entrate e uscite monetarie derivanti da interessi e rimborsi in linea capitale.

Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Capogruppo si è dotata nel corso del 2018 di una linea di credito (cd. *Backup Credit Facility*) dell'importo di 2 miliardi di euro, con una finalità *general purpose*, concessa a FS su base rotativa (cd. *revolving*) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. *committed*) di durata pari a 3 anni. Inoltre, sempre per far fronte a temporanee esigenze di liquidità, la Società ha a disposizione numerose linee di credito *uncommitted* concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, e dei debiti commerciali sono espone nelle tabelle seguenti:

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2019	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	6.338.907	6.669.344	168.081	817.972	655.416	1.492.198	3.535.677
Finanziamenti da banche	1.786.948	1.802.900	1.431.241	260.830	110.830		
Debiti verso altri finanziatori	437.386	450.000	100.000	250.000	100.000		
Passività finanziarie	341.515	341.515	341.515				
Passività del <i>leasing</i>	308	320	57	57	90	112	3
Passività finanziarie non derivate	8.905.064	9.264.079	2.040.894	1.328.859	866.336	1.492.310	3.535.680
Debiti commerciali	162.156	162.156	162.156				
Passività finanziarie derivate	2.314	2.314	1.026	(170)	676	(1.711)	2.492
Totale passività finanziarie	9.069.534	9.428.549	2.204.076	1.328.689	867.012	1.490.599	3.538.172

valori in migliaia di euro

31.12.2018	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	5.344.634	5.704.786	15.757	402.186	977.092	1.789.049	2.520.702
Finanziamenti da banche	1.488.851	1.517.191	734.611	410.867	260.883	110.830	
Debiti verso altri finanziatori	620.275	650.100	100.000	100.002	350.099	100.000	
Passività finanziarie	253.842	253.842	253.842				
Passività finanziarie non derivate	7.707.602	8.125.919	1.104.210	913.055	1.588.074	1.999.879	2.520.702
Debiti commerciali	112.540	112.540	112.540				
Totale passività finanziarie	7.820.142	8.238.459	1.216.750	913.055	1.588.074	1.999.879	2.520.702



Passività finanziarie derivate e non derivate

I flussi contrattuali delle passività finanziarie a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura del bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2019	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	6.338.907	929.046	1.980.375	3.429.487
Finanziamenti da banche	1.786.948	1.681.078	105.870	
Debiti verso altri finanziatori	437.386	340.326	97.060	
Passività Finanziarie	341.515	341.515		
Passività del <i>leasing</i>	308	114	194	
Passività finanziarie non derivate	8.905.064	3.292.079	2.183.499	3.429.487
Debiti commerciali	162.156	162.156		

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2018	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	5.344.634	367.329	2.565.190	2.412.116
Finanziamenti da banche	1.488.851	1.131.849	357.002	
Debiti verso altri finanziatori	620.275	182.889	437.386	
Passività Finanziarie	254.168	254.168		
Passività finanziarie non derivate	7.707.928	1.936.235	3.359.578	2.412.116
Debiti commerciali	112.540	112.540		

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione della Società a tali rischi entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti.

All'interno dei rischi di mercato la Società è limitatamente esposta al rischio di tasso di interesse e al rischio di cambio.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso di interesse in capo alla Società è nullo in quanto le passività finanziarie a tasso variabile sono integralmente compensate da corrispondenti attività finanziarie nei confronti delle controllate.

La seguente tabella riporta le passività finanziarie correnti e non correnti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso variabile	4.548.140	4.641.447	2.185.546	4.431	807.493	1.643.977
Tasso fisso	4.356.924	4.622.632	1.184.207	861.905	684.817	1.891.703
Saldo al 31 dicembre 2019	8.905.064	9.264.079	3.369.753	866.336	1.492.310	3.535.680
Tasso variabile	3.877.487	3.986.993	1.633.619	414.447	504.824	1.434.102
Tasso fisso	3.830.441	4.139.222	383.941	1.173.626	1.495.055	1.086.600
Saldo al 31 dicembre 2018	7.707.928	8.126.216	2.017.561	1.588.074	1.999.879	2.520.702

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interessi Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2019 con evidenza della sostanziale compensazione derivante dalla contestuale variazione dei proventi dei finanziamenti attivi a fronte di una medesima variazione nei tassi di interesse.

valori in migliaia di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	10.196	(8.682)
Interessi attivi da operazioni di finanziamento	(11.198)	9.684
Totale	1.312	1.002

Rischio di cambio

La Società attualmente è attiva nel mercato italiano o, prevalentemente in paesi dell'area euro. Le posizioni in valute extra UE rappresentano un importo modesto irrilevante rispetto ai valori totali.

La Società ha in essere finanziamenti attivi verso Trenitalia denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 45 milioni e un prestito *intercompany* verso Trenitalia UK di GBP 60 milioni, a fronte del quale sono stati stipulati *Cross Currency Swap* a copertura del rischio cambio.

Gestione del capitale proprio

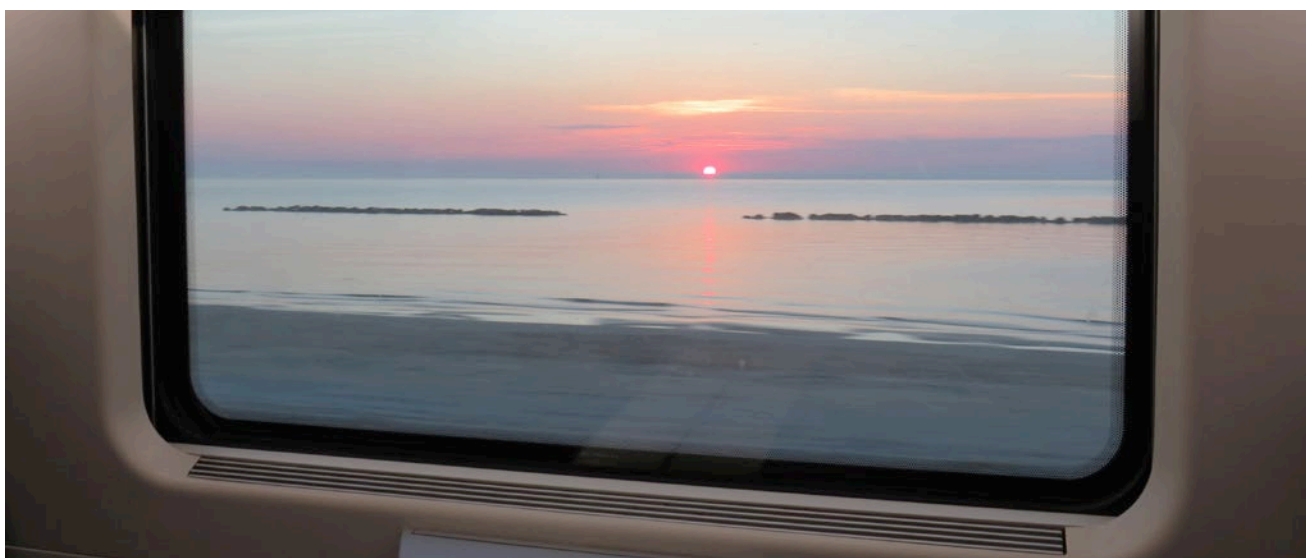
L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura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

Attività e passività finanziarie per categoria

A completamento dell'informazione sui rischi finanziari nella tabella seguente, si evidenzia la riconciliazione tra attività e passività finanziarie come riportate nella situazione patrimoniale-finanziaria per categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2019	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	6.083.745		
Crediti commerciali non correnti	4.159		
Altre attività non correnti	25.878		
Crediti commerciali correnti	153.800		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	3.428.891		
Disponibilità liquide	340.658		
Altre attività correnti	571.690		
Finanziamenti a medio-lungo termine		5.611.066	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		2.769	2.314
Altre passività non correnti		33.922	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio-lungo termine		2.952.608	
Debiti commerciali correnti		162.156	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		340.936	
Altre passività correnti		606.328	



valori in migliaia di euro

31 dicembre 2018	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.996.635		3.080
Crediti commerciali non correnti	5.797		
Altre attività non correnti	33.808		
Crediti commerciali correnti	104.326		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.368.163		
Disponibilità liquide	294.261		
Altre attività correnti	653.318		
Finanziamenti a medio-lungo termine		5.771.693	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		1.368	
Altre passività non correnti		167.317	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio-lungo termine		1.682.393	
Debiti commerciali correnti		112.540	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		252.474	
Altre passività correnti		715.582	



5. Operazioni Straordinarie

Con Assemblea straordinaria tenutasi in data 18 luglio 2019 il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha deliberato la sottoscrizione di un aumento di capitale sociale fino a euro 27.578.244 in favore della controllata FSTechnology SpA, sottoscritto mediante il conferimento del proprio ramo di azienda ICT, comprendente tutte le attività, passività, dipendenti e rapporti giuridici come dettagliatamente descritti e valutati in una Relazione di stima giurata redatta ai sensi degli artt. 2440 e 2343-ter, secondo comma, lettera b) del Codice Civile.

L'operazione in questione pone le basi per l'attuazione della più ampia strategia del Gruppo FS, diretta alla realizzazione, nel settore ICT, di una *governance* accentrata nonché all'acquisizione di un ruolo di primo piano nella *technology community* del mondo dei trasporti e delle infrastrutture.

Il progetto di scissione è stato effettuato sulla base delle situazioni patrimoniali finanziarie al 31 marzo 2019 e la data di efficacia dell'operazione è stata determinata il 1° agosto 2019. Come previsto nell'atto di conferimento, le eventuali variazioni nella consistenza delle attività e delle passività assegnate alla società Conferitaria, intercorse tra la data di riferimento della situazione patrimoniale posta a base del progetto di conferimento e la data di efficacia del conferimento stesso, hanno prodotto rapporti di debito/credito tra la società Conferente e la società Conferitaria.

Gli elementi patrimoniali oggetti del conferimento sono riepilogati nel seguente prospetto di Situazione patrimoniale e Finanziaria:

valori in migliaia di euro

	31.12.2019
Attività	
Immobili, impianti e macchinari	(3.084.297)
Attività immateriali	(40.021.883)
Partecipazioni	26.578.244
Totale Attività non correnti	(16.527.936)
Crediti commerciali correnti	15.520.949
Totale Attività correnti	15.520.949
Totale Attività	(1.006.987)
TFR e altri benefici ai dipendenti	(390.330)
Fondi rischi e oneri	(33.400)
Totale Passività non correnti	(423.730)
Altre Passività correnti	(583.257)
Totale Passività correnti	(583.257)
Totale Passività	(1.006.987)



6. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze della voce a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2019 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	56.677	395	5.554	1.809	64.435
Ammortamenti e perdite di valore	(14.046)	(395)	(3.673)		(18.114)
Contributi			(39)		(39)
Consistenza al 1.1.2018	42.631		1.842	1.809	46.282
Investimenti				1.805	1.805
Passaggi in esercizio	410		2.080	(2.490)	
Ammortamenti	(869)		(714)		(1.583)
Alienazioni e dismissioni			(8)		(8)
Incrementi dei contributi di periodo					
Altre riclassifiche	1.648			(416)	1.232
Totale variazioni	1.189		1.358	(1.101)	1.446
Costo storico	59.299	395	7.111	708	67.513
Ammortamenti e perdite di valore	(15.479)	(395)	(3.872)		(19.746)
Contributi			(39)		(39)
Consistenza al 31.12.2018	43.820		3.200	708	47.728
Investimenti	342		69	6.284	6.694
Passaggi in esercizio	931		4.769	(5.700)	
Ammortamenti	(1.038)		(1.018)		(2.056)
Operazioni straordinarie*			(3.084)		(3.084)
Alienazioni e dismissioni**			(7)		(7)
Altre riclassifiche ***	(1.287)			(51)	(1.338)
Totale variazioni	(1.052)		729	533	209
Costo storico	58.856	56	6.573	1.241	66.726
Ammortamenti e perdite di valore	(16.088)	(56)	(2.630)		(18.774)
Contributi			(14)		(14)
Consistenza al 31.12.2019	42.768		3.929	1.241	47.938

Operazioni straordinarie*			
Costo storico	(339)	(5.099)	(5.438)
Ammortamenti	339	1.990	2.329
Contributi		25	25
Totale Operazioni straordinarie		(3.084)	(3.084)
Alienazioni e dismissioni**			
Costo storico		(277)	(277)
Ammortamenti		270	270
Totale Alienazioni e dismissioni		(7)	(7)
Riclassifiche***			
Costo storico	(1.716)	(51)	(1.767)
Ammortamenti	429		429
Totale Riclassifiche	(1.287)	(51)	(1.338)

La voce Terreni e fabbricati è relativa alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi, sede legale della Società; la restante porzione è compresa negli Investimenti immobiliari. La variazione rispetto all'esercizio precedente è principalmente dovuta alle manutenzioni straordinarie e al potenziamento delle reti informatiche effettuate su Villa Patrizi (6.284 mila euro) cui si contrappongono il conferimento del ramo d'azienda ICT da parte di Ferrovie Italiane SpA a FSTechnology SpA (3.084 mila euro) e gli ammortamenti di periodo (2.056 mila euro).

Con riferimento alla voce Riclassifiche, pari complessivamente a 1.338 mila euro, si segnala che, nel corso del 2019, a seguito del decremento degli spazi utilizzati da parte della Società all'interno del fabbricato di Villa Patrizi, (-0,7% rispetto al 31 dicembre 2018) è stato riclassificato dalla voce Investimenti immobiliari il valore netto di 1.287 mila euro. Le altre riclassifiche, per 51 mila euro, si riferiscono alla quota relativa al software di progetti di investimento aventi natura mista, che in fase di passaggio a cespite sono stati opportunamente riclassificati all'interno delle relative voci.



Il principio contabile IFRS 16 ha comportato, alla data di transizione (1° gennaio 2019), un incremento degli asset per l'iscrizione dei diritti d'uso di 246 mila euro la cui movimentazione viene riportata nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

Di cui attività' per diritti d'uso	Terreni e fabbricati	Altri beni	Totale
Costo storico			
Ammortamenti e perdite di valore			
Contributi			
Consistenza al 01.01.2019			
Incrementi IFRS 16	341	69	410
Ammortamenti	(149)	(15)	(164)
Totale variazioni	192	54	246
Costo storico	341	69	410
Ammortamenti e perdite di valore	(149)	(15)	(164)
Consistenza al 31.12.2019	192	54	246

7. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze della voce a inizio e a fine esercizio con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2019 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	2019		2018	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
Saldo al 1° gennaio				
Costo	385.116	425.119	398.525	424.456
Fondo ammortamento	(38.775)	(213.197)	(38.733)	(207.716)
Fondo svalutazione	(97.122)	(14.709)	(92.943)	(13.277)
Valore a bilancio	249.219	197.213	266.849	203.463
Variazioni del periodo				
Incrementi		6.707		4.074
Riclassifiche*	112	954	(9.384)	(1.334)
Ammortamenti		(7.200)		(7.225)

Svalutazioni			(8.245)	(1.754)
Dismissioni**				(11)
Totale Variazioni	112	461	(17.629)	(6.250)
Saldo al 31 dicembre				
Costo	384.892	432.305	385.116	425.119
Fondo ammortamento	(38.775)	(220.636)	(38.775)	(213.197)
Fondo svalutazione	(96.786)	(13.995)	(97.122)	(14.709)
Valore a bilancio	249.331	197.674	249.219	197.213
Riclassifiche*				
Costo	(224)	479	(13.407)	(3.400)
Fondo ammortamento		(239)	(42)	1.744
Fondo svalutazione	336	714	4.065	322
Totale	112	954	(9.384)	(1.334)
Dismissioni**				
Costo			(2)	(11)
Fondo ammortamento				
Fondo svalutazione			2	
Totale				(11)

La voce Investimenti immobiliari accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo e a Terzi oppure non utilizzati dalla Società, ma non destinati alla vendita. L'incremento complessivo netto di periodo pari a 573 mila euro è dovuto principalmente agli incrementi di periodo pari a 6.707 mila euro, alle riclassifiche per 1.066 mila euro cui si contrappongono gli ammortamenti dell'anno pari 7.200 mila euro.

Gli incrementi di periodo, pari a 6.707 mila euro, sono riferiti principalmente agli interventi di ristrutturazione del Museo di Pietrarsa, in uso (locati) a Fondazione FS (2.637 mila euro), alle manutenzioni straordinarie effettuate su Villa Patrizi (2.763 mila euro) e su La Spezia Migliorina (853 mila euro).

Le Riclassifiche sono attribuibili per 221 mila euro al trasferimento alla voce Rimanenze di immobili che nell'esercizio sono rientrati in piani di vendita e per la restante parte pari a 1.287 mila euro a trasferimenti dalla voce Immobili, impianti e macchinari della porzione del fabbricato di Villa Patrizi in utilizzo diretto da parte della società, come già commentato alla precedente nota 6.

8. Attività Immateriali

La voce è costituita esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente ai sistemi informativi di Gruppo.

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle attività immateriali. Nel corso dell'anno sono stati realizzati investimenti per 40.254 mila euro e passaggi in esercizio per 22.685 mila euro principalmente per acquisizioni e sviluppi di applicativi di sistemi informatici di Gruppo in ambito commerciale, amministrativo, gestionale e sicurezza informatica, con un conseguente aumento del costo per ammortamenti. La voce relativa a operazioni straordinarie (40.022 mila euro) accoglie il valore del conferimento del ramo d'azienda ICT da parte di Ferrovie dello Stato Italiane SpA a FSTechnology SpA, come già descritto nel paragrafo 5 Operazioni straordinarie.

valori in migliaia di euro

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	172.201	10.953	183.154
Ammortamenti e perdite di valore	(136.849)		(136.849)
Contributi	(10.448)		(10.448)
Consistenza al 1.1.2018	24.904	10.953	35.857
Investimenti		37.640	37.640
Passaggi in esercizio	45.701	(45.701)	
Ammortamenti	(15.645)		(15.645)
Perdite di valore	(1.434)		(1.434)
Alienazioni e dismissioni	(1.456)		(1.456)
Altre riclassifiche		420	420
Totale variazioni	27.166	(7.641)	19.525
Costo storico	215.419	3.312	218.731
Ammortamenti e perdite di valore	(152.901)		(152.901)
Contributi	(10.448)		(10.448)
Consistenza al 31.12.2018	52.070	3.312	55.382
Investimenti		40.254	40.254
Passaggi in esercizio	22.685	(22.685)	
Ammortamenti	(15.260)		(15.260)
Operazioni straordinarie*	(28.275)	(11.747)	(40.022)
Riclassifiche**		51	51
Totale variazioni	(20.850)	5.873	(14.977)
Costo storico	184.216	9.185	193.401
Ammortamenti e perdite di valore	(142.906)		(142.906)
Contributi	(10.090)		(10.090)

Consistenza al 31.12.2019	31.220	9.185	40.405
Operazioni straordinarie*			
Costo storico	(53.888)	(11.747)	(65.635)
Ammortamenti	25.255		25.255
Contributi	358		358
Totale Operazioni straordinarie	(28.275)	(11.747)	(40.022)
Riclassifiche**			
Costo storico		51	51
Totale Riclassifiche		51	51

9. Attività per imposte anticipate e Passività per imposte differite

Nel prospetto di seguito riportato sono illustrati la consistenza delle Attività per imposte anticipate e delle Passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	Incr.ti (decr.ti) con imp.to a CE	Incr.ti (decr.ti) OCI	31.12.2019
Attività per imposte anticipate				
Differenze di valore su immob.ni materiali e immateriali	66.213	(2.812)		63.401
Accantonamenti per rischi e oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	55.257	95		55.352
Differenze di valore su immobili di <i>trading</i> - rimanenze	68.807	(5.419)		63.388
Altro	290	(45)	50	295
Totale Attività per imposte anticipate	190.567	(8.181)	50	182.436
Passività per imposte differite				
Fondo per imposte differite				
Differenze di valore su immob.ni materiali e immateriali	56.762	(2.682)		54.080
Differenze di valore su immobili di <i>trading</i> - rimanenze	25.448	(923)		24.525
Altro	99	(99)		
Totale Fondo imposte differite	82.309	(3.704)		78.605
Fondo imposte da consolidato fiscale IRES	177.912	(96.821)		81.091
Totale Passività per imposte differite	260.221	(100.525)		159.696

Le Attività per imposte anticipate e le Passività per imposte differite sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile e il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle Immobilizzazioni materiali e immateriali, su cui si computano gli Ammortamenti, degli Immobili di *trading*, nonché alla deducibilità differita riconosciuta agli Accantonamenti per rischi e oneri, e agli effetti derivanti dalla prima applicazione dell'IFRS 9.

La movimentazione relativa all'esercizio è dovuta, per 4.477 mila euro, all'effetto netto tra il decremento delle attività per imposte anticipate e il decremento delle imposte differite, principalmente per le differenze rilevate tra il valore contabile e quello fiscale degli ammortamenti di periodo e a svalutazioni su immobili e terreni *trading*; per 50 mila euro agli altri movimenti rilevati a patrimonio netto dovuti alle variazioni registrate nelle riserve per utili attuariali per benefici ai dipendenti.

Il Fondo imposte da consolidato fiscale IRES è posto a presidio della remunerazione delle perdite fiscali trasferite dalle società e utilizzate a compensazione delle imposte accertate dalla Capogruppo e dalle altre controllate che partecipano al consolidato fiscale. Il Fondo registra, altresì, gli utilizzi necessari a remunerare le società medesime per le perdite fiscali a suo tempo trasferite e compensate nell'esercizio con i loro imponibili fiscali. Nel corso dell'esercizio 2019 il fondo è stato utilizzato a tal fine per 96.821 mila euro, relativi essenzialmente alle società Trenitalia SpA, Mercitalia Shunting & Terminal SpA e SITA SpA in liquidazione.

10. Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze a inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2019 e 2018.

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2019	Valore Netto 31.12.2018	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	37.936.238	37.908.451	160.668
Imprese collegate	53.392	53.392	
Imprese a controllo congiunto	95.120	95.120	
Altre imprese	14.748	14.748	
Totale	38.099.498	38.071.711	160.668

Variazioni intervenute nel 2019

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2018	Movimenti del periodo				Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2019	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche			
Partecipazioni in imprese controllate								
Anas SpA	2.863.741						2.863.741	

Fercredit SpA	31.413		31.413
Ferservizi SpA	8.378		8.378
Mercitalia Logistics SpA	219.265		219.265 160.533
FS Sistemi Urbani Srl	534.094		534.094
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616		616
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	144.355	(144.355)	
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)			135
Italcertifer SpA	738		738
Italferr SpA	8.047		8.047
RFI SpA	32.463.899		32.463.899
Sita SpA in liquidazione			
Trenitalia SpA	1.417.782	189.355	1.607.137
Busitalia-Sita Nord Srl	85.373		85.373
TrainOSE SA	45.000	(45.000)	
Nugo SpA	11.400		11.400
Tav Srl	50		50
FSTechnology SpA	1.000	26.578	27.578
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	73.300		73.300
FS Italian Railways USA		89	89

	Valore Netto 31.12.2018	Movimenti del periodo				Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2019	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche			
FS Saudi		119					119	
FS International SpA		1.000					1.000	
	37.908.451	27.787					37.936.238	160.668
Partecipazioni in imprese collegate								
METRO 5 SpA	30.308						30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061						23.061	
Italiacamp Srl	23						23	
	53.392						53.392	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
TELT Sas (già LTF Sas)	95.120	79.758				(79.758)	95.120	
	95.120	79.758				(79.758)	95.120	
Altre Imprese								
BCC Bureau Central de Clearing	6						6	
Eurofima SA	14.584						14.584	
Hit Rail BV	97						97	
Isfort SpA	61						61	
	14.748						14.748	
Totale	38.071.711	107.545				(79.758)	38.099.498	160.668

Nel corso dell'esercizio si sono registrate le seguenti variazioni:

- **Centostazioni Retail SpA** – la partecipazione, riclassificata nel 2018 alla voce Attività possedute per la vendita è stata alienata nel 2019 a seguito della sottoscrizione, in data 28 marzo 2019, del contratto di compravendita tra FS Italiane e

Rete Ferroviaria Italiana SpA (venditori) e AltaCSRETAILFR (acquirente) con la quale veniva corrisposto quale corrispettivo per l'acquisto della predetta partecipata l'importo complessivo di 45.000.000 euro (per FS 35.257.500 euro e per RFI 9.742.500 euro). Da questa operazione Ferrovie ha realizzato una plusvalenza pari a circa 12.862.341 euro.

- **Ferrovie dello Stato Italiane Saudi Arabia for Land Transport LLC** – in data 31 marzo 2019 è stata costituita la società suddetta con sede legale in *Riyadh*, capitale deliberato sottoscritto e versato pari a 500.000 SAR (circa 119 mila euro), avente a oggetto sociale le attività relative al funzionamento e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie nonché attività di trasporto marittimo in Arabia Saudita.
- **RFI SpA** – in data 17 aprile 2019 l'assemblea dei soci ha approvato il progetto di fusione per incorporazione della società UM Ferro Srl in RFI SpA. A seguito della fusione, RFI non ha aumentato il proprio capitale sociale in favore del socio unico FS in considerazione del fatto che il capitale sociale di RFI SpA e il capitale sociale della società incorporanda sono interamente detenuti direttamente e indirettamente da FS Italiane; pertanto il patrimonio di FS non ha subito alcuna variazione in conseguenza della fusione, con effetto dal 1° luglio 2019.
- **Italiacamp Srl**: in data 8 maggio 2019 l'assemblea dei soci ha deliberato di aumentare il capitale sociale da 10.000 a 150.000 euro mediante l'utilizzo per pari importo della voce utili portati a nuovo dello stato patrimoniale.
- **FS Italian Railways USA Inc** – in data 13 maggio 2019 è stata costituita la società suddetta, partecipata interamente da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, con capitale deliberato, sottoscritto e versato pari a 100.000 USD (circa 89 mila euro). La società con sede a San Francisco (California), ha per oggetto sociale la gestione e lo sviluppo dei trasporti e delle attività correlate in Nord America, inclusa la partecipazione alle gare relative alle attività di trasporto.
- **Trenitalia SpA** – in data 20 maggio 2019 l'assemblea straordinaria ha deliberato di aumentare il capitale sociale di Trenitalia per l'importo di euro 189.355.500, integralmente riservato per la sottoscrizione al socio unico FS e da liberarsi mediante il conferimento in natura da parte di quest'ultimo delle partecipazioni detenute nella società di nazionalità tedesca Netinera e nella società di nazionalità greca TrainOSE SA, di sua piena ed esclusiva titolarità, con efficacia dal 1 giugno 2019.
- **FSTechnology SpA** – in data 17 dicembre 2018 ha avuto luogo la costituzione della società partecipata per il 100% da Ferrovie dello Stato Italiane SpA. In data 29 maggio 2019 le assemblee di RFI SpA, Trenitalia SpA, Italferr SpA e Ferservizi SpA hanno deliberato in approvazione dei progetti di scissione parziale dei rispettivi rami d'azienda ICT in favore di FSTechnology. In pari data l'assemblea di FSTechnology ha deliberato in ordine all'approvazione del progetto di scissione parziale delle suddette società. In data 18 luglio 2019 l'assemblea straordinaria di FSTechnology ha deliberato di aumentare il capitale sociale da euro 1.000.000 a 27.578.244 euro. In pari data il socio Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha sottoscritto l'aumento del capitale mediante conferimento del ramo d'azienda ICT, con efficacia dal 1 agosto 2019. Il valore netto di conferimento è pari a complessivi euro 26.578.244, interamente imputati a capitale sociale. In esecuzione delle delibere delle assemblee straordinarie del 29 maggio 2019 le società sopra citate hanno stipulato gli atti di scissione parziale con FSTechnology, aventi a oggetto la propria rispettiva porzione di patrimonio attinenti all'attività di *Information Communication Technology*, costituenti il ramo di azienda ICT. Tutto ciò, con effetto dal 1 agosto e senza modifica degli statuti delle società scisse e della società beneficiaria.
- **FS International SpA** – in data 11 dicembre 2019 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha costituito una società denominata FS International SpA, con capitale interamente sottoscritto e versato pari a euro 1.000.000. La società con sede a Roma, ha per oggetto sociale lo sviluppo e il consolidamento, nei mercati internazionali target del Gruppo Ferrovie, delle attività di progettazione, costruzione, gestione e manutenzione di linee, mezzi, stazioni e impianti ferroviari e di trasporto pubblico e privato, sia passeggeri che di merci, inclusi i connessi servizi di ingegneria, certificazione, logistica, *Information & Communication Technology, Advisory, Training* del Gruppo Ferrovie, anche nel loro interesse, con riferimento ai settori di servizi di trasporto, delle infrastrutture di trasporto e dei servizi di mobilità integrata.
- **TELT SaS** – la partecipazione ha registrato un incremento per 79.758 mila euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7122 e 7532.

Variazioni intervenute nel 2018

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2017	Movimenti del periodo				Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2018	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche			
Partecipazioni in imprese controllate								
Centostazioni SpA	68.781				(68.781)			
Centostazioni Retail SpA					22.395	(22.395)		
Anas SpA		2.863.741					2.863.741	
Fercredit SpA	31.413						31.413	
Ferservizi SpA	8.378						8.378	
FS Formazione SpA in liquidazione								
Mercitalia Logitics SpA	347.138			(127.873)			219.265	160.533
FS Sistemi Urbani Srl	534.094						534.094	
Grandi Stazioni Rail SpA	3.145				(3.145)			
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616						616	
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	144.355						144.355	
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)								135
Italcertifer SpA	738						738	
Italferr SpA	8.047						8.047	
RFI SpA	32.414.368				49.531		32.463.899	
Sita SpA in liquidazione								

Trenitalia SpA	1.417.782				1.417.782	
Busitalia-Sita Nord Srl	85.373				85.373	
TrainOSE SA	45.000				45.000	
Nugo SpA	1.000	10.400			11.400	
Tav Srl	50				50	
FSTechnology SpA		1.000			1.000	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl		41.779		31.521	73.300	
	35.110.278	2.916.920		(127.873)	9.126	37.908.451
						160.668
Partecipazioni in imprese collegate						
METRO 5 SpA	30.308				30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061				23.061	
Italiacamp Srl	23				23	
	53.392				53.392	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto						
TELT Sas (già LTF Sas)	95.120	87.772		(87.772)	95.120	
	95.120	87.772		(87.772)	95.120	
Altre Imprese						
BCC Bureau Central de Clearing	6				6	
Eurofima SA	14.584				14.584	
Hit Rail BV	97				97	
Isfort SpA	61				61	
	14.748				14.748	
Totale	35.273.538	3.004.692		(127.873)	(78.646)	38.071.711
						160.668

Si riporta, di seguito, l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

valori in migliaia di euro

	Sede	Capitale sociale	Utile/ (Perdita) del periodo	Patrimonio Netto al 31.12.2019	% di partecipazione	Patrimonio Netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2019 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Busitalia-Sita Nord Srl	Roma	73.000	911	89.330	100,00%	89.330	85.373	(3.957)
Anas SpA	Roma	2.269.892	(68.529)	2.613.818	100,00%	2.613.818	2.863.741	249.923
Fercredit SpA	Roma	32.500	4.280	91.023	100,00%	91.023	31.413	(59.610)
Ferservizi SpA	Roma	8.170	26.894	35.065	100,00%	35.065	8.378	(26.687)
Mercitalia Logitica SpA	Roma	184.611	9.775	194.070	100,00%	194.070	219.265	25.195
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.791	4.067	545.157	100,00%	545.157	534.094	(11.063)
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	4.000	(4.913)	34.257	60,00%	20.554	616	(19.938)
Italcertifer SpA	Firenze	480	2.059	9.149	55,66%	5.092	738	(4.354)
Italferr SpA	Roma	14.186	30.395	72.900	100,00%	72.900	8.047	(64.853)
RFI SpA	Roma	31.528.425	301.933	33.715.303	100,00%	33.715.303	32.463.899	(1.251.404)
FSTechnology SpA	Roma	27.578	49	33.831	100,00%	33.831	27.578	(6.252)
Sita SpA in liquidazione (*)	Firenze	200		9.781	55,00%	5.380		(5.380)
Nugo SpA	Roma	1.000	(6.148)	2.056	100,00%	2.056	11.400	9.344
Trenitalia SpA	Roma	1.607.138	385.083	3.219.347	100,00%	3.219.347	1.607.137	(1.612.210)
TAV Srl (*)	Roma	50	(12)	23	100,00%	23	50	27

Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	Roma	4.683	11.497	15.823	100,00%	15.823	73.300	57.477
FS Saudi	Riyadh	119		119	100,00%	119	119	
FS Italian Railways USA	San Francisco	89		89	100,00%	89	89	
FS International SpA	Roma	1.000		1.000	100,00%	1.000	1.000	
Totale						40.659.982	37.936.238	(2.723.743)
Partecipazioni in imprese collegate								
METRO 5 SpA	Milano	53.300	6.573	89.911	36,70%	32.997	30.308	(2.689)
Ferrovie Nord Milano SpA (*)	Milano	230.000	35.441	389.296	14,74%	57.382	23.061	(34.321)
Italiacamp Srl (*)	Roma	150		751	20,00%	150	23	(127)
Totale						90.530	53.392	(37.138)
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
TELT Sas (**)	Le Bourget du Lac	1.000		55	50,00%	27	95.120	95.093
Totale						27	95.120	95.093
TOTALE						40.750.540	38.084.750	(2.665.788)

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2018 (**) Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, par. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.

Per le società con valori di iscrizione maggiori rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto si rappresenta quanto segue:

- Anas SpA, entrata a far parte del gruppo nel corso del 2018, conferma gli elementi di scenario strategico anche a seguito dell'aggiornamento del contratto di programma approvato dal CIPE nella riunione del 24 luglio 2019 con la Delibera n. 36/2019 pubblicata sulla G.U. n.20 del 25.01.2020 che prevede lo slittamento della sua remunerazione con il metodo del corrispettivo al 2021. Si segnala inoltre il proseguimento dell'iter avviato per la richiesta di estensione della concessione fino a un massimo di 50 anni. Gli amministratori hanno comunque ritenuto opportuno verificare nuovamente la recuperabilità della partecipazione tramite *test di impairment* che non ha evidenziato perdite durevoli di valore;
- Per Mercitalia Logistics SpA è stato eseguito nel 2019 un *test di impairment* sul *goodwill* relativo alla società che ha dato riscontro negativo e pertanto non si ritiene necessario procedere con la svalutazione in bilancio della partecipazione;
- Per le differenze risultanti tra i valori di carico delle società Ferrovie del Sud Est Srl rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto, non viene effettuata alcuna analisi valutativa in quanto, alla luce del relativo andamento prospettico di piano, non si ritiene vi siano perdite durevoli di valore;
- La società Nugo SpA operativa dalla seconda metà del 2018, rappresenta una vera e propria *start up*. La perdita operativa, in linea con le previsioni di *budget* e di piano, è determinata dai costi di *start up* riferiti al Progetto Nugo;
- La società TAV Srl non è operativa;

Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche delle società collegate e a controllo congiunto. I dati si riferiscono ai bilanci 2019 e 2018.

valori in migliaia di euro

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2019	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (Perdita)
Partecipazione in imprese collegate											
FNM SpA (*)	14,74%	182.403	473.548		655.951	172.710	121.594	294.304	90.142	65.830	24.312
Italiacamp Srl (*) (**)	20,00%	1.553	432		1.985	705	333	1.037	2.940	2.629	311
METRO 5 SpA	36,70%	132.921	639.732		772.653	72.154	610.589	682.743	79.825	73.252	6.573
Partecipazione a controllo congiunto											
TELT Sas (già LTF Sas)	50,00%	24.529	1.396.862		1.421.390	45.831	1.375.504	1.421.336	11.267	11.267	

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2018

(**) Il bilancio è stato redatto secondo i principi contabili italiani (OIC)

valori in migliaia di euro

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2018	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (Perdita)
Partecipazione in imprese collegate											
FNM SpA (*)	14,74%	190.757	482.858	1.677	675.292	252.355	76.359	328.714	79.568	58.356	21.212
Italiacamp Srl (**)	20,00%	1.007	150		1.157	487	33	520	2.101	1.948	153
METRO 5 SpA	36,70%	134.757	642.632		777.389	89.508	592.917	682.425	79.167	68.059	11.108
Partecipazione a controllo congiunto											
TELT Sas (già LTF Sas)	50,00%	37.606	1.254.159		1.291.765	61.441	1.229.457	1.290.898	38.367	38.367	

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2017

(**) Il bilancio è stato redatto secondo i principi contabili italiani (OIC)



11. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle Attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2019			31.12.2018			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura				3.080		3.080	(3.080)		(3.080)
Finanziamenti a medio-lungo termine	6.083.657	1.539.759	7.623.416	5.991.298	955.840	6.947.138	92.359	583.919	676.278
Crediti per finanziamenti a breve		1.733.021	1.733.021		1.245.710	1.245.710		487.311	487.311
Altri crediti finanziari	88	156.111	156.199	2.257	166.613	168.870	(2.169)	(10.502)	(12.671)
Totale	6.083.745	3.428.891	9.512.636	5.996.635	2.368.163	8.364.798	87.110	1.060.728	1.147.838

Le Attività finanziarie, nel corso del 2019, hanno subito nel loro complesso un incremento pari a 1.147.838 mila euro. L'azzeramento della voce Strumenti finanziari derivati di copertura scaturisce dalla rideterminazione con valore passivo iscritto tra passività finanziarie non correnti e correnti, del valore delle operazioni di *Cross Currency Swap* calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato (*fair value*) così come indicato dall'IFRS 13, concluse ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di interessi del finanziamento erogato a Trenitalia UK descritto nel paragrafo 4 "Gestione dei rischi finanziari".

I Finanziamenti a medio-lungo termine al 31 dicembre 2019 sono relativi ai finanziamenti concessi alle società del Gruppo, principalmente alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA per complessivi 6.796.981 mila euro, di cui 4.765.934 mila euro afferenti al Programma *Euro Medium Term Notes*. Il valore della voce è esposto al netto del fondo svalutazione derivante dall'applicazione dell'IFRS 9 pari a 5.492 mila euro.

Le operazioni finanziarie più rilevanti nel corso dell'esercizio vengono di seguito elencate:

- in data 27 marzo 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla controllata TrainOSE SA un finanziamento *intercompany* per l'acquisizione del 100% del capitale sociale di Rosco SA e per i fabbisogni iniziali relativi a dotazioni di macchinari e *standard* di sicurezza sul lavoro. Il finanziamento è di importo pari a 25.000 mila euro con scadenza al 29 dicembre 2028;
- in data 5 giugno 2019 e 31 luglio 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla controllata Mercitalia Logistics SpA due finanziamenti *intercompany* per coprire specificatamente le esigenze patrimoniali della controllata

TX Logistik. I finanziamenti hanno importo massimo rispettivamente pari a 56.000 mila euro e 83.000 mila euro con scadenza 30 giugno 2024. L'importo complessivo erogato da Ferrovie dello Stato Italiane SpA nel corso dell'esercizio è pari a 129.000 mila euro;

- in data 9 luglio 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha collocato il suo secondo *green bond* per l'ammontare di 700.000 mila euro a valere sul Programma EMTN. Il titolo ha cedola fissa pari all'1,125% e durata pari a 7 anni. Con questa operazione, Ferrovie dello Stato Italiane SpA è la prima emittente *corporate* a finanziare anche l'acquisto di materiale rotabile per il trasporto merci con *green bond* e la prima emittente italiana ad aver ottenuto la certificazione dalla *Climate Bonds Initiative* (CBI). Gli incassi del *bond* sono oggetto di due distinti *intercompany loan* in favore di Trenitalia SpA per 582.000 mila euro e Mercitalia Rail Srl per 118.000 mila euro;
- in data 30 luglio 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha ristrutturato il finanziamento *intercompany* concesso alla controllata Busitalia-Sita Nord Srl in occasione dell'acquisizione della società di rapporto pubblico olandese Qbuzz BV nell'agosto 2017, allungandone la durata. Il finanziamento ha un importo pari a 36.910 mila euro e scadenza 28 dicembre 2026;
- in data 31 luglio 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla controllata Mercitalia Rail Srl un finanziamento *intercompany* di importo pari a 107.000 mila euro con scadenza 30 giugno 2024;
- in data 13 agosto 2019 First Trenitalia West Coast Rail (*joint venture* costituita al 70% da First Group e al 30% da Trenitalia UK) si è aggiudicata il *franchise* di servizi ferroviari *West Coast Partnership*. Al fine di soddisfare i requisiti finanziari richiesti dal *Department for Transport* (DfT), Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla *joint venture* un finanziamento di importo complessivo pari a 30.000 mila sterline. La quota di competenza di Ferrovie dello Stato Italiane SpA pari a 9.000 mila euro è stata erogata a dicembre 2019;
- in data 1 agosto 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha collocato un titolo obbligazionario con cedola fissata all'1,035%, dell'ammontare di 100.000 mila euro e durata pari a 10 anni, a valere sul Programma EMTN quotato presso l'*Irish Stock Exchange*. Le risorse del *bond*, a seguito della conversione a tasso variabile tramite un *Interest Rate Swap*, sono state oggetto di *intercompany loan* in favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA, per finanziare il completamento dell'Alta Velocità;
- in data 15 ottobre 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso a Qbuzz BV due finanziamenti *intercompany* per un importo complessivo di 85.000 mila euro e scadenza 28 dicembre 2027 al fine di finanziare gli investimenti in bus e treni previsti dalla concessione DMG, aggiudicata nel febbraio 2018 e iniziata nel dicembre 2018. I finanziamenti sono garantiti dalla *sub-holding* Busitalia-Sita Nord Srl;
- in data 6 dicembre 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla controllata FSTechnology SpA un finanziamento *intercompany* di importo pari a 100.000 mila euro con scadenza 26 dicembre 2026 per finanziare gli investimenti in *software*, *hardware*, *network* e servizi professionali previsti all'interno del *business plan*. L'importo complessivo erogato da Ferrovie dello Stato Italiane SpA nel corso dell'esercizio è pari a 34.992 mila euro;
- in data 19 dicembre 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in *private placement*. Sono stati sottoscritti titoli obbligazionari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA per 200.000 mila euro a tasso variabile e durata pari a 15 anni. La provvista è stata impiegata in un *intercompany loan* a favore di Trenitalia SpA per il finanziamento del trasporto regionale;
- in data 23 dicembre 2019, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha collocato un titolo obbligazionario a valere sul Programma EMTN di importo pari a 140.000 mila euro e durata pari a 10 anni. Le risorse sono state impiegate in un *intercompany loan* in favore di Rete Ferroviaria Italiana ai fini degli investimenti per la rete Alta Velocità.

A tali incrementi si contrappongono i rimborsi dei finanziamenti effettuati da parte delle società del Gruppo nel corso dell'esercizio per un totale complessivo di 936.108 mila euro prevalentemente riconducibili alle società Trenitalia SpA per 643.000 mila euro e Rete Ferroviaria Italiana SpA per 279.495 mila euro.

L'incremento dei crediti per finanziamenti a breve dell'esercizio pari a 487.311 mila euro è essenzialmente dovuto ai maggiori finanziamenti concessi alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA per 790.000 mila euro e Trenitalia c2c per 53.510 mila euro cui si contrappone la riduzione dei finanziamenti concessi a Mercitalia Rail Srl per 126.100 mila, Trenitalia Spa per 120.000 mila euro e Mercitalia Logistics SpA per 114.000 mila euro.

Il decremento della voce Altri crediti finanziari, pari a 12.671 mila euro, è dovuto essenzialmente alla minore disponibilità sui conti correnti intersocietari verso la società Trenitalia SpA per 21.613 mila euro e dalla riduzione della Backup Facility

per 1.464 mila euro cui si contrappone la maggiore disponibilità sui conti correnti intersocietari verso la società Italferr SpA per 11.682 mila euro.

12. Altre attività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2019			31.12.2018			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		49.319	49.319		51.055	51.055		(1.736)	(1.736)
Crediti per IVA	25.696		25.696	33.625	5.555	39.180	(7.929)	(5.555)	(13.484)
Ministero dell'Economia e delle Finanze					21.850	21.850		(21.850)	(21.850)
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		514.371	514.371		572.279	572.279		(57.908)	(57.908)
Altre Amministrazioni dello Stato		195	195		177	177		18	18
Debitori diversi e ratei/risconti	1.256	8.248	9.504	1.255	3.110	4.365	1	5.138	5.139
Totale	26.952	572.133	599.085	34.880	654.026	688.906	(7.928)	(81.893)	(89.821)
Fondo svalutazione	(1.074)	(443)	(1.517)	(1.073)	(708)	(1.781)	1	(265)	(264)
Totale al netto del fondo svalutazione	25.878	571.690	597.568	33.807	653.318	687.125	(7.929)	(81.628)	(89.557)

Il decremento degli Altri crediti verso società del Gruppo è dovuto, principalmente, alla riduzione dei crediti IVA di Gruppo per 10.413 mila euro e all'aumento dei crediti per consolidato fiscale per 8.919 mila euro.

Il decremento della voce Crediti per IVA, per complessivi 13.484 mila euro, è attribuibile essenzialmente alla liquidazione del credito IVA 2018 compensato nella dichiarazione IVA 2019 per 5.555 mila euro e alla cancellazione del credito di 7.929 mila euro per interessi IVA 1998-1999, ceduti dalla Società Generale, a seguito dell'estinzione dell'obbligazione nei confronti di FS Italiane da parte dall'Agenzia delle Entrate. A fronte di tale credito si è proceduto all'utilizzo - per pari importo - di un fondo rischi appositamente costituito nei precedenti esercizi.

L'azzeramento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) si riferisce ai trasferimenti effettuati a TELT Sas, per la realizzazione della linea ferroviaria Torino - Lione, per 21.850 mila euro, a valere sul capitolo 7122. Il credito verso il Ministero delle Infrastrutture (MIT), a valere sulla realizzazione della linea ferroviaria di cui sopra (capitolo 7532),

si è ridotto per 57.908 mila euro. Il movimento dei trasferimenti MEF e MIT verso TELT è già descritto nel paragrafo 10 relativo alle partecipazioni.

L'incremento dei Debitori diversi è attribuibile ai maggiori acconti versati (2.625 mila euro) e ai maggiori crediti di natura non commerciale, in particolare verso il cliente *Flow Consortium*, per complessivi 2.077 mila euro.

Il Fondo svalutazione, che si è decrementato complessivamente di 264 mila euro rispetto al periodo precedente, riflette l'adeguamento della svalutazione delle altre attività in seguito all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9.

La tabella seguente illustra la composizione dei crediti per area geografica:

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Nazionali	595.100	687.500	(92.400)
Paesi dell'area euro	1.525	968	557
Regno Unito	343	248	95
Altri paesi europei non UE	12	11	1
Stati Uniti	320	179	141
Altri paesi	1.785		1.785
Totale	599.085	688.906	(89.821)

13. Rimanenze

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Immobili e terreni <i>trading</i>	533.730	561.652	(27.922)
Fondo svalutazione	(156.342)	(171.396)	15.054
Valore Netto	377.388	390.256	(12.868)
Totale Rimanenze	377.388	390.256	(12.868)
Riclassifiche			
Costo	343	14.827	(14.484)
Fondo svalutazione	(122)	(5.761)	5.639
Totale Riclassifiche	221	9.066	(8.845)

Le Rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento netto rispetto al 31 dicembre 2018 (12.868 mila euro) è attribuibile alle dismissioni effettuate nell'esercizio (29.748 mila euro) al netto dell'utilizzo del relativo fondo svalutazione (25.176 mila euro), alle svalutazioni operate (10.000 mila euro) al fine di allineare il valore contabile degli asset al relativo valore di mercato, agli incrementi registrati dai lavori di manutenzione straordinaria eseguiti sugli immobili (1.483 mila euro). Proseguono, infatti, le attività ricorrenti di valutazione e analisi del patrimonio immobiliare della Società, anche in considerazione della situazione economica e in particolare della regressione dei valori di mercato registrata nel settore immobiliare.

Come già commentato nella Nota 7 relativa agli Investimenti Immobiliari, si segnala che nel corso dell'esercizio sono stati riclassificati dalla suddetta voce 221 mila euro, relativi a immobili rientranti in piani di vendita.

14. Crediti commerciali non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2019			31.12.2018			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	4.345	86.240	90.585	6.041	51.985	58.026	(1.696)	34.255	32.559
Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni Pubbliche		4.960	4.960		4.941	4.941		19	19
Crediti verso società del Gruppo		89.797	89.797		77.234	77.234		12.563	12.563
Totale	4.345	180.997	185.342	6.041	134.160	140.201	(1.696)	46.837	45.141
Fondo svalutazione	(186)	(27.197)	(27.384)	(244)	(29.834)	(30.078)	58	2.637	2.695
Totale al netto del fondo svalutazione	4.159	153.800	157.958	5.797	104.326	110.123	(1.638)	49.474	47.836

I crediti commerciali subiscono nel 2019 una variazione in aumento di 47.836 mila euro dovuta a:

- un incremento dei crediti verso clienti ordinari per 32.559 mila euro, principalmente per l'avvio operativo delle attività commerciali connesse alla commessa estera METRO *Riyadh*;
- un incremento per 19 mila euro dei crediti per attività commerciali svolte nei confronti della Pubblica Amministrazione;
- un incremento dei crediti per 12.563 mila euro per attività commerciali svolte nei confronti di clienti gruppo.

I crediti verso le società del Gruppo sono dovuti essenzialmente al contratto di fornitura e gestione dei servizi e partite di natura immobiliare.

Il Fondo svalutazione si è incrementato complessivamente di 2.695 mila euro, rispetto al periodo precedente, di cui 2.637 mila euro per crediti correnti e 58 mila euro per crediti non correnti. Tale incremento include anche l'adeguamento della svalutazione dei crediti commerciali dovuto all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, di cui 238 mila euro sui crediti commerciali al 31 dicembre 2019.

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

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Nazionali	143.776	138.000	5.776
Paesi dell'area euro	1.857	1.620	237
Regno Unito	403	330	73
Altri paesi europei (UE non Euro)	16	250	(234)
Altri paesi europei non UE	250	1	249
Totale	185.342	140.201	45.141

15. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Depositi bancari e postali	259.462	213.777	45.685
Denaro e valori in cassa	27	25	2
Conti correnti di tesoreria	81.169	80.459	710
Totale	340.658	294.261	46.397

La voce ha subito una variazione in aumento di 46.397 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta essenzialmente all'incremento dei depositi bancari e postali. Tale incremento è stato determinato principalmente dagli incassi rivenienti dai dividendi relativi al 2018 da controllate, collegate e da altre imprese (137.406 mila euro), dalla liquidità residua risultante dalle operazioni finanziarie di provvista e impiego realizzate nell'esercizio (38.251 mila euro), dalla cessione di Centostazioni Retail (35.258 mila euro) e dalle vendite di immobili *trading* (23.882 mila euro); compensati dai rimborsi IVA disposti a favore delle società del Gruppo (131.525 mila euro), dagli investimenti realizzati per immobilizzazioni immateriali (40.254 mila euro), materiali (13.401, mila euro), per nuove partecipazioni (1.208 mila euro) e dalle liquidazioni erogate al personale dipendente nell'anno (1.633 mila euro).

16. Crediti tributari

I crediti tributari, che ammontano nel 2019 a 83.743 mila euro con una variazione in diminuzione di 188 mila euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2018 (pari a 83.930 mila euro), si riferiscono principalmente ai crediti IRES rivenienti dal consolidato fiscale e alle ritenute d'acconto di Gruppo.

17. Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

La voce presenta un saldo pari a zero per effetto della cessione avvenuta a marzo 2019 dell'intero valore della partecipazione in Centostazioni Retail Srl pari, a 22.395 mila euro, costituita a seguito dell'operazione di scissione di Centostazioni SpA, di cui si è diffusamente scritto al precedente paragrafo 10 "Partecipazioni" a cui si rimanda.

18. Patrimonio Netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2019 e 2018 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel relativo prospetto che segue gli schemi di Bilancio.

Capitale Sociale

Il Capitale Sociale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2019 risulta interamente sottoscritto e versato e costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 39.204.173.802 euro.

Riserva legale

Al 31 dicembre 2019 ammonta a 53.473 mila euro, e si è incrementata di 3.120 mila euro a seguito della destinazione della quota prevista dall'art. 2430 del Codice Civile a valere sull'utile 2018.

Riserva per Utili/(Perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La Riserva per Utili/(Perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2019 si evidenzia una riserva per utile attuariale, al netto dell'effetto imposte, pari a 113 mila euro.



Riserva per Utili/(Perdite) portate a nuovo

La Riserva per Utili/(Perdite) portate a nuovo, che ammonta a 374.612 mila euro, accoglie la destinazione di quota parte dell'utile 2018.

Risultato di esercizio

L'utile dell'esercizio 2019 è pari a 226.673 mila euro.

Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio.

valori in migliaia di euro

Origine	Importi al 31.12.2019 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di Utilizzo	Quota disponibile (b)
Capitale Sociale	39.204.174	39.204.174		
Riserve di utili:				
Riserva legale	53.473	53.473	B	
Riserve di valutazione				
Riserva per Utili/(Perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	113		A,B	113
Riserva per Utili/(Perdite) portate a nuovo	374.612		A,B,C	374.612
Totale	39.632.372	39.257.647		374.725

Legenda:

A: per aumento di capitale

B: per copertura perdite

C: per distribuzione ai soci

19. Finanziamenti a medio-lungo termine e a breve termine

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i finanziamenti della società valutate al costo ammortizzato:

valori in migliaia di euro

Finanziamento a medio-lungo termine al netto della quota corrente	Valore Contabile		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Prestiti obbligazionari	5.409.862	4.977.305	432.557
Finanziamenti da banche	104.144	357.002	(252.858)
Debiti verso altri finanziatori	97.060	437.386	(340.326)
Totale	5.611.066	5.771.693	(160.627)

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente di Finanziamenti a medio-lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	929.046	367.329	561.717
Finanziamenti da banche (breve termine)	1.682.803	1.131.849	550.954
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	340.326	182.889	157.437
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	432	326	106
Totale	2.952.607	1.682.393	1.270.214
Totale Finanziamenti	8.563.673	7.454.086	1.109.587

La voce ha subito una variazione in aumento di 1.109.587 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta principalmente alla sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* per un ammontare complessivo di valore nominale pari a 1.130.000 mila euro, avvenuta nel mese di luglio con un *Green Bond* per 700.000 mila euro, ad agosto per 100.000 mila euro e a dicembre per 330.000 mila euro, a copertura dei fabbisogni del Gruppo, all'incremento della provvista a breve termine per 696.629 mila euro e alla nuova emissione obbligazionaria in *private placement* finalizzata con Eurofima di 200.000 mila euro a tasso variabile e durata pari a 15 anni, cui si contrappongono i rimborsi del prestito obbligazionario Eurofima per 343.000 mila euro, del finanziamento TLTRO I (RTI) per 300.000 mila euro, del prestito Cassa Depositi e Prestiti per 182.889 mila euro e del prestito BEI per 96.606 mila euro.

La voce risulta inoltre decrementata dalla valutazione del derivato *Interest Rate Swap* di copertura in *Fair Value Hedge* per un importo pari a 1.725 mila euro.

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere a medio-lungo termine, inclusa la quota a breve, sono i seguenti:

valori in migliaia di euro

Creditore	Valuta	Tasso di interesse Nominale	Anno di Scadenza	31.12.2019		31.12.2018	
				Valore Nominale	Valore Contabile	Valore Nominale	Valore Contabile
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2019			160.000	160.017
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2019			183.000	183.016
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2020	62.700	62.701	62.700	62.700
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	190.000	190.065	190.000	190.045
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	100.000	100.034	100.000	100.023
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	128.700	128.799	128.700	128.764
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	116.000	116.038	116.000	116.026

EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2022	120.000	120.108	120.000	120.076
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2024	122.200	122.237	122.200	122.226
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	65.700	65.749	65.700	65.731
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2020	47.400	47.401	47.400	47.400
EUROFIMA	CHF	tasso fisso 2,57%	2020	41.459	41.740	39.933	40.203
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	42.500	42.500	42.500	42.513
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	200.000		
EMTN PROGR. TR. 1	EUR	tasso fisso 4,00%	2020	749.185	762.545	747.749	761.147
EMTN PROGR. TR. 2	EUR	tasso fisso 3,50%	2021	598.990	600.080	598.501	599.594
EMTN PROGR. TR. 3	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	300.000	300.007	300.000	300.008
EMTN PROGR. TR. 4	EUR	Euribor 6 m + Spread	2022	349.570	350.139	349.387	350.086
EMTN PROGR. TR. 5	EUR	tasso fisso 1,65%	2031	49.817	50.178	49.803	50.165
EMTN PROGR. TR. 6	EUR	tasso fisso 1,50%	2025	997.624	1.005.329	997.213	1.004.939
EMTN PROGR. TR. 7	EUR	tasso fisso 0,87%	2023	599.615	599.974	599.519	599.879
EMTN PROGR. TR. 8	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	100.000	100.011	100.000	100.017
EMTN PROGR. TR. 9	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	200.328	200.000	200.385
EMTN PROGR. TR. 10	EUR	tasso fisso 1,12%	2026	699.327	703.114		
EMTN PROGR. TR. 11	EUR	tasso fisso 1,03%	2029	99.818	100.234		
EMTN PROGR. TR. 12	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	140.000	140.020		
EMTN PROGR. TR. 13	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	190.000	190.008		
				6.310.605	6.339.339	5.320.305	5.344.960
BEI	EUR	tasso fisso 4,685%	2021	207.002	207.433	303.608	304.240
CASSA DD.PP.	EUR	tasso fisso 4,026%	2021	287.386	287.386	470.275	470.275
TLTRO I (RTI)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2019			300.000	300.000
TLTRO II 1^ Tranche (CDP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2020	150.000	150.000	150.000	150.000
TLTRO II 2^ Tranche (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2020	150.000	150.000	150.000	150.000
Totale Finanziamenti				7.104.993	7.134.158	6.694.188	6.719.475

Il valore contabile dei finanziamenti non comprende al 31.12.2019 la provvista a breve pari a 1.431.241 mila euro e la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a -1.726 mila euro. Lo stesso valore al 31.12.2018 non comprende la provvista a breve pari a 734.611 mila euro.

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta, esposta nello Stato Patrimoniale Riclassificato, come riportato nella Relazione sulla Gestione al 31 dicembre 2019, confrontata con il 31 dicembre 2018:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Posizione finanziaria netta a breve termine	(476.005)	(727.557)	251.552
Conti correnti di tesoreria	(81.169)	(80.459)	(710)
Debiti verso altri finanziatori	340.326	182.889	157.437
Finanziamenti da banche	1.680.626	1.130.377	550.249
Prestiti obbligazionari	927.582	365.981	561.601
Conto corrente intersocietario	185.635	86.440	99.195
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(3.269.678)	(2.198.983)	(1.070.695)
Depositi bancari e postali	(259.462)	(213.777)	(45.685)
Altro	135	(25)	160
Posizione finanziaria netta a medio-lungo termine	(472.224)	(220.494)	(251.730)
Debiti verso altri finanziatori	97.060	437.386	(340.326)
Finanziamenti da banche	104.056	354.745	(250.689)
Prestiti obbligazionari	5.409.862	4.977.305	432.557
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(6.083.395)	(5.989.930)	(93.465)
Altro	193		193
Totale complessivo	(948.229)	(948.051)	(178)



Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie secondo quanto richiesto dall'Amendments allo IAS 7.

valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato / (assorbito) da attività finanziaria	31.12.2018	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetto da movimentazione conto corrente intersocietario	Effetti non monetari			31.12.2019
				Nuovi Leasing	IFRS9	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamento a breve e a medio-lungo termine	7.454.086	1.104.219				5.368	8.563.673
Variazione delle altre attività finanziarie	(8.364.798)	(1.143.425)	11.222		430	(16.065)	(9.512.636)
Variazione delle altre passività finanziarie	253.842	(224)	87.988	415		1.685	343.706
Totale	(656.870)	(39.430)	99.210	415	430	(9.012)	(605.257)

20. TFR e altri benefici ai dipendenti

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i finanziamenti della società valutate al costo ammortizzato:

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018
Valore attuale obbligazioni TFR	7.459	8.661
Valore attuale obbligazioni CLC	290	207
Totale valore attuale obbligazioni	7.749	8.868

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti per TFR e CLC (esclusi gli Altri benefici).

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	8.868	9.123
Service Costs	3	3
Interest cost (*)	70	84
(Utili)/Perdite attuariali rilevati nel Patrimonio Netto (**)	305	(149)
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(1.497)	(193)
Totale obbligazioni a benefici definiti	7.749	8.868

(*) con rilevazione a Conto economico

(**) al netto degli effetti fiscali

La variazione in diminuzione del fondo TFR e della CLC, pari a circa 1.119 mila euro, è imputabile principalmente:

- alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio (1.633 mila euro) e ai trasferimenti di dipendenti da/preso altre società del Gruppo (187 mila euro) in cui sono ricompresi quelli passati in FSTechnology con il conferimento del ramo d'azienda ICT;
- alla differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione con il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, che costituisce l'importo degli Utili/(Perdite) attuariali. Tale calcolo ha generato una perdita attuariale per 305 mila euro rispetto all'utile generato nel 2018, pari a 149 mila euro.

Ipotesi attuariali

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

	2019	2018
Tasso di attualizzazione TFR	0,37%	1,13%
Tasso di attualizzazione CLC	0,77%	1,57%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3,00%	3,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla RGS	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

Nel seguito sono riepilogati i risultati delle *sensitivity* effettuate per valutare gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Nella tabella è fornita la durata (*duration*) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

valori in migliaia di euro

	TFR	CLC
Tasso di inflazione +0,25%	7.539	296
Tasso di inflazione -0,25%	7.379	283
Tasso di attualizzazione +0,25%	7.333	280
Tasso di attualizzazione -0,25%	7.589	298
Tasso di <i>turnover</i> + 1%	7.407	
Tasso di <i>turnover</i> - 1%	7.516	
Service Cost		4
<i>Duration</i> del piano	8	13
Erogazione 1° anno	2.182	18
Erogazione 2° anno	613	18
Erogazione 3° anno	318	17
Erogazione 4° anno	231	16
Erogazione 5° anno	490	16

21. Fondo per rischi e oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2019 dei Fondi per rischi e oneri.

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2019
Fondo imposte	6		(2)			4
Contenzioso nei confronti del personale e di Terzi	6.478	343	(87)		(100)	6.634
Altri rischi minori	153.145	8.120	(11.311)	(5.632)		144.322
Totale	159.629	8.463	(11.400)	(5.632)	(100)	150.960

Il **Fondo Contenzioso** nei confronti del personale e di Terzi è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terze parti per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione, rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà, prelazioni ecc., nonché al contenzioso con il personale. Il fondo in questione è stato utilizzato nel corso dell'esercizio 2019 per 87 mila euro essenzialmente per il contenzioso del personale e per la gestione degli assets immobiliari, è stato rilasciato per 100 mila euro a seguito della sospensione di un giudizio per fallimento della società verso cui era stato esperito il contenzioso, mentre l'accantonamento di 343 mila euro è dovuto a un aggiornamento puntuale della valutazione dei rischi.

Il **Fondo Altri rischi minori** è posto principalmente a presidio dei probabili oneri stimati da sostenere per il personale dirigente coinvolto nel processo di *change management*, per gli oneri contrattualmente assunti dalla ex Ferrovie *Real Estate* SpA connessi a particolari vendite, cosiddetti pacchetto a reddito e palazzi alti, per gli oneri di bonifica di alcuni siti, a rischi di natura contrattuale, nonché per partite di natura fiscale non contemplate nel Fondo imposte sotto descritto.

Gli utilizzi dei fondi rischi nell'esercizio (11.470 mila euro) si riferiscono per 3.381 mila euro agli oneri sostenuti a fronte degli obblighi contrattuali relativi alla ex Ferrovie *Real Estate* SpA e altri oneri derivanti dalla gestione immobiliare; per 7.930 mila euro alla cancellazione, per sopravvenuta estinzione dell'obbligazione nei confronti di FS Italiane da parte dell'Agenzia delle Entrate, di un credito per interessi maturati su crediti IVA 1998-1999 dovuti dall'Erario e originariamente ceduti da Società Generale.

Altre variazioni riguardano, per 5.599 mila euro, una riclassifica operata tra le altre passività non correnti, del Fondo di sostegno al reddito (Decreto interministeriale del 09/01/2015 e DLG n. 148/2015D e Circolare INPS del 29/12/2015) a fronte dei progetti attivati nel corso dell'esercizio e per 33 mila euro relativi alla quota di rinnovo contrattuale conferita alla società scissa FSTechnology SpA

Gli accantonamenti nell'esercizio (8.120 mila euro) si riferiscono a oneri previsti per futuri progetti di ristrutturazione organizzativa e di *change management* (2.803 mila euro) e ad adeguamenti di valore riferiti a probabili rischi di soccombenza rispetto a lodi arbitrali in via di definizione (5.317 mila euro).

Il **Fondo imposte** è posto a presidio di probabili oneri di natura fiscale.

22. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2019			31.12.2018			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari	2.314		2.314				2.314		2.314
Passività del <i>leasing</i>	194	114	308				194	114	308
Altre passività finanziarie	262	340.822	341.084	1.368	252.474	253.842	(1.106)	88.348	87.242
Totale	2.770	340.936	343.706	1.368	252.474	253.842	1.402	88.462	89.864

L'incremento delle altre passività finanziarie è dovuto essenzialmente al maggior debito registrato sui conti correnti intersocietari principalmente verso FSTechnology SpA per 43.789 mila euro, le società del Gruppo Busitalia per 20.223 mila euro, Mercitalia Rail per 12.513 mila euro, Mercitalia Logistics SpA per 10.018 mila euro, Rete Ferroviaria Italiana SpA per 8.748 mila euro, FS Sistemi Urbani Srl per 7.687 mila euro e Grandi Stazioni Rail SpA per 7.394 mila euro cui si contrappone il decremento dello stesso verso la società Ferservizi SpA per 26.404 mila euro.

La voce Strumenti finanziari, pari a 2.314 mila euro, accoglie il debito derivante dalla valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario sulla base di quanto previsto dall'IFRS 13. Il perimetro dei derivati in capo alla Società alla data di valutazione è costituito da *Cross Currency Swap* di copertura in *Cash Flow Hedge* e dalla nuova operazione *Interest Rate Swap* di copertura in *Fair Value Hedge* correlato all'emissione obbligazionaria serie 11 EMTN.

La voce Passività del *leasing* pari a 308 mila euro rappresenta il debito finanziario derivante dall'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16.

La tabella riporta una previsione dei pagamenti potenziali futuri:

valori in migliaia di euro

Passività del <i>leasing</i> rilevate	Pagamenti potenziali futuri per i <i>leasing</i>	Tasso storico di esercizio delle opzioni di proroga/risoluzione
308	445	50%

23. Altre passività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2019			31.12.2018			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		514.371	514.371		594.129	594.129		(79.758)	(79.758)
Debiti per IVA		4.186	4.186					4.186	4.186
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		5.060	5.060		5.053	5.053		7	7
Altri debiti verso società del Gruppo	23.982	22.165	46.147	160.881	53.378	214.259	(136.899)	(31.213)	(168.112)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	9.940	60.546	70.486	6.436	63.022	69.458	3.504	(2.476)	1.028
Totale	33.922	606.328	640.250	167.317	715.582	882.899	(133.395)	(109.254)	(242.649)

Gli acconti per contributi sono interamente riferiti alle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione. La variazione rispetto all’esercizio precedente è speculare alla variazione dei crediti nei confronti del MEF e del MIT, per il cui dettaglio si rimanda alla nota 12.

Il decremento nei debiti verso società del Gruppo è dovuto principalmente alla riduzione dei Debiti IVA di Gruppo per 161.400 mila euro, attribuibile essenzialmente all’effetto del trasferimento dei debiti/crediti netti IVA effettuato nel corso dell’esercizio da parte delle società partecipanti all’IVA di Pool per 29.700 mila e degli accrediti effettuati alla società Rete Ferroviaria Italiana SpA per 131.525 mila euro quota capitale a seguito dei rimborsi IVA ottenuti nell’esercizio, cui si va ad aggiungere un incremento di 6.884 mila euro per debiti verso controllate principalmente per consolidato fiscale. L’incremento degli Altri debiti e ratei/risconti passivi (1.028 mila euro) è imputabile principalmente all’adeguamento del Fondo per il sostegno al reddito (per 3.800 mila euro) per i cui dettagli si rimanda alla nota 21 (Fondo rischi e oneri), alle svalutazioni dovute all’applicazione del nuovo principio contabile IFRS 9 (-21 mila euro), ai depositi cauzionali (482 mila euro), ai Debiti verso il personale, principalmente per incentivi all’esodo formalizzati nell’esercizio la cui manifestazione finanziaria avverrà nel successivo esercizio e per incentivi al personale e distaccati dirigenti in altre Società del Gruppo (-3.702 mila euro).

24. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Debiti verso fornitori	77.911	53.408	24.503
Acconti commerciali	31.540	8.812	22.728
Debiti commerciali verso società del Gruppo	52.705	50.320	2.385
Totale	162.156	112.540	49.616

I debiti commerciali riguardano essenzialmente debiti verso fornitori Terzi (di cui 58.824 mila euro per fatture da ricevere) e debiti verso imprese controllate (di cui 52.705 mila euro per fatture da ricevere). La natura dei debiti verso parti correlate è dettagliatamente indicata alla successiva nota n. 42 - Rapporti con parti correlate.

Gli acconti e anticipi di 31.540 mila euro riguardano essenzialmente incassi ricevuti a fronte di espropri non ancora definiti e gli anticipi connessi alla Commessa estera METRO Riyadh.

In considerazione del breve periodo di tempo intercorrente tra il sorgere del debito e la sua scadenza, la valutazione al *fair value* dei debiti commerciali non produce effetti ritenuti significativi.



25. Ricavi delle vendite e prestazioni

La Società, ha iniziato ad applicare, dal 1° gennaio 2018, il principio contabile internazionale IFRS 15 per la rilevazione dei ricavi dai contratti con i clienti. Il principio in parola rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da utilizzare per tutti i contratti con la clientela (a eccezione di quelli che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). Tale applicazione, oramai consolidata nel 2019, non ha comportato impatti degni di nota.

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

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Ricavi da contratti con i clienti	94.042	79.633	14.409
Canoni utilizzo brevetti	14.878	25.160	(10.282)
Servizi resi dalla Capogruppo	29.629	30.906	(1.277)
Servizi per la comunicazione	2.755	3.484	(729)
Servizi diversi	31.950		31.950
Vendita immobili e terreni <i>trading</i>	14.227	19.820	(5.593)
Vendite diverse	603	263	340
Altri ricavi per vendite e prestazioni	79.601	85.271	(5.670)
Ricavi da gestione immobiliare	79.443	83.322	(3.879)
Patrimonializzazione lavori su immobili <i>trading</i>		1.914	(1.914)
Ricavi per contributi	158	35	123
Totale	173.643	164.904	8.739

I Ricavi delle vendite e prestazioni evidenziano un incremento 8.739 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- nel corso dell'esercizio sono stati venduti immobili e terreni *trading* per un importo complessivo di 14.227 mila euro, ed è stata realizzata una plusvalenza netta di 9.655 mila euro (+2.278 mila euro rispetto all'anno precedente). I ricavi da vendite immobiliari evidenziano un decremento di 5.593 mila euro, dovuto alla risposta del mercato al portafoglio immobiliare proposto in vendita;
- maggiori vendite diverse per 340 mila euro, che riguardano le pubblicazioni e gli spazi pubblicitari a cura della Direzione Relazioni Esterne (rivista La Freccia, Orario Ufficiale dei treni, ecc.) che ha rivisto il modello di gestione e vendita di questo servizio di comunicazione internalizzando la fase di commercializzazione;
- minori ricavi relativi agli addebiti che Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha effettuato nei confronti delle società del Gruppo per 1.277 mila euro, sono ascrivibili principalmente ai Servizi Informatici (-2.632 mila euro) e al servizio di *People Experience* (-1.322 mila euro), parzialmente compensati dall'incremento registrato nel servizio di Reclutamento e Sviluppo (+2.457 mila euro) e dall'Area Relazioni Industriali (+294 mila euro);
- decremento dei canoni per utilizzo del brevetto (10.282 mila euro) imputabile principalmente ai minori canoni ricevuti da parte di Rete Ferroviaria Italiana SpA;

- incremento dei ricavi diversi (31.950 mila euro) da ricondurre all'avvio delle attività operative relative alla commessa METRO Riyadh;
- riduzione dei servizi per la comunicazione (729 mila euro) verso alcune società del Gruppo, in particolare Rete Ferroviaria Italiana SpA;
- ricavi da gestione immobiliare, che comprendono principalmente canoni di locazione, riaddebito oneri condominiali e ricavi da sfruttamento commerciale delle stazioni di proprietà, che evidenziano un decremento di 3.879 mila euro, dovuto sostanzialmente all'effetto combinato di una riduzione del canone di retrocessione riveniente da Grandi Stazioni Retail per 4.407 mila euro, riconducibile al recepimento del nuovo criterio di calcolo applicato sui canoni di retrocessione per gli anni 2016-2019 a seguito dell'emanazione del relativo lodo arbitrale definitivo e all'incremento dei ricavi per 528 mila euro, principalmente proveniente dalla vendita degli spazi pubblicitari nelle quattro principali grandi stazioni (Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova);
- variazioni relative alla voce Patrimonializzazione lavori su immobili *trading* in diminuzione per 1.914 mila euro sostanzialmente legate a una riclassifica di tale voce, all'interno della corrispondente voce di costo dei lavori di manutenzione effettuati; l'effettiva riduzione dei volumi di manutenzione incrementativa, realizzati sulla base dei programmi di intervento elaborati di anno in anno, è pari a 336 mila euro.

La tabella seguente fornisce il dettaglio dei Ricavi derivanti da contratti con i clienti in categorie:

valori in migliaia di euro

	Attività immobiliare		Attività altri servizi		Totale	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Mercato geografico						8.563.673
Nazionale	14.227	19.820	47.798	59.795	62.025	79.615
Totale Ricavi da contratti con i clienti	14.227	19.820	79.815	59.813	94.042	79.633
Linee di prodotti						
Ricavi da contratti con i clienti						
Altri ricavi da servizi	14.227	19.820	79.815	59.813	94.042	79.633
Totale Ricavi da contratti con i clienti	14.227	19.820	79.815	59.813	94.042	79.633
Tempistica per la rilevazione dei ricavi						
Servizi trasferiti nel corso del tempo	14.227	19.820	79.815	59.813	94.042	79.633
Totale Ricavi da contratti con i clienti						
Totale Altri Ricavi delle vendite e delle prestazioni	79.443	85.236	158	35	79.601	85.271
Totale ricavi vendite e prestazioni	93.670	105.056	79.973	59.848	173.643	164.904

Di seguito le informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018
Crediti per contratti con i clienti classificati nei Crediti commerciali correnti/non correnti	48.796	25.995
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle Altre attività correnti/non correnti		
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti		
Attività da contratto	16.716	12.979
Passività da contratto	22.378	

Di seguito le informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

valori in migliaia di euro

	31 dicembre 2019	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle passività da contratto		
Incrementi delle passività da contratto dovuti agli incassi, al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio		22.378
Riclassifiche da attività da contratto rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(8.925)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	12.662	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento		
Aggregazioni aziendali		
Altre variazioni		

Altri ricavi delle vendite e prestazioni

Tra gli Altri ricavi delle vendite e prestazioni sono ricompresi proventi da locazioni pari a 63.929 mila euro nel 2019. La tabella seguente mostra l'analisi delle scadenze relativa ai pagamenti da ricevere nei prossimi anni per i beni concessi dalla società in *leasing* operativo:

valori in migliaia di euro

	Entro l'esercizio	Tra 1-2 esercizi	Tra 2-3 esercizi	Tra 3-4 esercizi	Tra 4-5 esercizi	Oltre cinque esercizi	Totale
Pagamenti da ricevere per <i>leasing</i> operativi non attualizzati	66.648	66.491	66.491	66.488	66.158	66.158	398.434

26. Altri proventi

I dettagli degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Commissioni attive su fidejussioni	6.349	7.771	(1.422)
Rimborsi			
Cariche sociali di dirigenti presso Società del Gruppo FS Italiane	266	403	(137)
Altri rimborsi	5.011	4.625	386
Totale rimborsi	5.277	5.028	249
Proventi diversi	1.987	2.426	(439)
Totale	13.613	15.225	(1.612)

Il decremento di 1.612 mila euro è riconducibile all'effetto combinato:

- della riduzione delle commissioni attive su fidejussioni alle società del Gruppo, principalmente verso RFI SpA (-1.422 mila euro);
- del decremento dei compensi spettanti per cariche sociali di dirigenti nominati in società del Gruppo e in altre Associazioni (-137 mila euro);
- dell'incremento degli altri rimborsi, percepiti prevalentemente da società del Gruppo. L'incremento è relativo principalmente a servizi resi alla Fondazione FS (+386 mila euro);
- del decremento dei proventi diversi (-439 mila euro) relativi, per la maggior parte, all'effetto combinato della riduzione dei servizi relativi alle relazioni esterne e alle commesse estere e all'aumento dei servizi di assistenza alla formazione finanziata alle società del Gruppo.

27. Costo del Personale

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Salari e stipendi	43.569	41.795	1.774
Oneri sociali	12.085	11.649	436
Altri costi del personale a ruolo (al netto dei rimborsi per personale distaccato)	(1.217)	4.454	(5.671)
Trattamento di fine rapporto	2.792	2.753	39
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	2.015	8.277	(6.262)
Personale a ruolo	59.244	68.928	(9.684)
Salari e stipendi	80	375	(295)
Oneri sociali	64	77	(13)
Personale autonomo e collaborazioni	144	452	(308)
Lavoro interinale, personale distaccato e stage	990	1.686	(696)
Altri costi collegati al personale	2.677	2.503	174
Altri costi	3.667	4.189	(522)
Totale	63.055	73.569	(10.514)

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 63.055 mila euro, mostrano un decremento rispetto all'esercizio precedente di 10.514 mila euro.

Tale variazione è principalmente riconducibile a:

- un decremento di 9.684 mila euro dei costi per il personale a ruolo dovuto alla combinazione dell'aumento della voce salari, stipendi e oneri sociali per complessivi 2.210 mila euro a seguito dell'incremento registrato nella consistenza media del personale, in contrapposizione ai minori oneri per incentivazione all'esodo riconosciuti nell'anno pari a 2.094 mila euro (-5.158 mila euro rispetto al 2018) e alla riduzione degli accantonamenti previsti per il personale dirigente coinvolto nel processo di *change management* pari 1.918 mila euro (-6.342 mila euro rispetto al 2018);
- un decremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per 308 mila euro dovuto a una riduzione degli incarichi di collaborazione;
- un decremento degli altri costi del personale per 522 mila euro, prevalentemente dovuto ai minori costi per lavoro interinale, stage e personale distaccato (-696 mila euro), parzialmente ridotto dai maggiori costi per la formazione (+149 mila euro).

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

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Personale			
Dirigenti	118	114	4
Quadri	223	224	(1)
Altro personale	301	279	22
Totale	642	617	25

28. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Materiali e materie di consumo	344	407	(63)
Illuminazione e forza motrice	11	33	(22)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	14.572	28.864	(14.292)
Totale	14.927	29.304	(14.377)

La riduzione di tale voce è attribuibile principalmente alle variazioni delle giacenze di immobili e terreni *trading* a seguito di una riduzione registrata nel costo del venduto rispetto al precedente esercizio di 7.871 mila euro e un decremento delle svalutazioni relative al patrimonio immobiliare *trading* registrate nel periodo per 6.421 mila euro. Le operazioni di dismissioni operate nel periodo sono state dettagliatamente descritte alla precedente nota 13 (Rimanenze).



29. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	7	14	(7)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	8.407	9.260	(853)
Servizi e lavori appaltati per conto Terzi	415	2.426	(2.011)
Servizi pulizia e altri servizi appaltati	591	539	52
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	8.502	7.057	1.445
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	(1.101)	(762)	(339)
Servizi immobiliari e utenze	25.070	26.785	(1.715)
Servizi amministrativi e informatici	31.550	14.391	17.159
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	12.600	10.279	2.321
Diversi	66.687	43.751	22.936
Prestazioni professionali	4.008	4.845	(837)
Assicurazioni	440	598	(158)
Consulenze	14.722	11.687	3.035
<i>Facility Management</i>	16.491	16.936	(445)
Viaggi e soggiorno	1.483	1.345	138
Altri servizi amministrativi	2.126	1.547	579
Altri costi per servizi	27.417	6.793	20.624
Totale	144.321	104.480	39.841

Per taluni dei servizi sopra indicati, i costi accentrati in Ferrovie dello Stato Italiane SpA trovano un correlativo ricavo nelle voci all'interno della voce Ricavi da contratto con i clienti per la remunerazione della corrispondente attività da parte delle società del Gruppo. La variazione complessiva della voce Costi per servizi è principalmente dovuta ai maggiori servizi informatici (per 17.282 mila euro), ai maggiori oneri per comunicazione esterna e pubblicità (per 2.231 mila euro) dovuti prevalentemente alla campagna istituzionale per i 10 anni dell'Alta Velocità, ai maggiori incarichi di consulenza (per complessivi 3.035 mila euro), dovuti alle numerose operazioni straordinarie che hanno visto impegnata la società nel corso dell'anno (Progetto Alitalia, METRO *Riyadh*, tra gli esempi più significativi), agli altri costi per servizi principalmente rappresentati dai costi rivenienti alla Commessa METRO *Riyadh* (21.043 mila euro), che trovano una loro correlazione con i ricavi da contratto. Agli incrementi citati si contrappongono, peraltro, minori oneri per *facility management* (per 445 mila euro), per la maggior parte verso Grandi Stazioni Rail SpA, ribaltati completamente a Grandi Stazioni Retail SpA per la manutenzione e il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare delle principali stazioni nazionali, ai minori oneri sostenuti verso Ferservizi SpA per la gestione del patrimonio immobiliare, manutenzioni e pulizie (per complessivi 2.568 mila euro), alle minori prestazioni professionali (837 mila euro) e ai minori oneri assicurativi (158 mila euro).

30. Costi per godimento beni di Terzi

Il dettaglio dei Costi per godimento di beni di Terzi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Canoni di locazione e oneri condominiali	3.957	4.688	(731)
Servizi informatici e altro	1	2	(1)
Totale	3.958	4.690	(732)

La voce subisce un decremento rispetto all'esercizio precedente principalmente per le minori indennità di occupazione percepite negli spazi di stazione per 914 mila euro, compensati da un aumento di 139 mila euro per canoni e oneri accessori percepiti su spazi locati.

31. Altri costi operativi

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

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Quote associative e contributi	8.859	8.759	100
IVA non deducibile (pro-rata)	4.134	597	3.537
Imposte e tasse	14.276	14.278	(2)
Altri oneri diversi	6.242	2.012	4.230
Altri costi operativi accantonamenti e rilasci	5.517	(432)	5.949
Totale	39.028	25.214	13.814

L'incremento della voce, pari a 13.814 mila euro, è essenzialmente riconducibile ai maggiori contributi per quote associative (per 100 mila euro), al maggiore pro-rata IVA non deducibile nell'esercizio (per 3.537 mila euro), ai maggiori accantonamenti per l'adeguamento al probabile rischio di soccombenza relativo a un contenzioso civile verso Terzi (per 5.317 mila euro) e di contenziosi verso il personale (per 199 mila euro), in contrapposizione ai maggiori rilasci effettuati nell'anno precedente. L'incremento negli oneri diversi è relativo principalmente a indennizzi e spese legali non coperti da assicurazione (per 4.395 mila euro).

32. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 1.593 mila euro (238 mila euro nel 2018), si riferiscono ai costi di personale collegati alla realizzazione e sviluppo del software iscritto tra le immobilizzazioni immateriali.

33. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	15.260	15.645	(385)
Ammortamento attività materiali	9.256	8.808	448
Totale	24.516	24.453	63

La variazione in aumento di 63 mila euro rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente all'effetto combinato dei minori costi registrati nel corso del 2019 sulle immobilizzazioni immateriali, in seguito alla riduzione e al conferimento verso FSTechnology SpA degli investimenti realizzati dalla società in sviluppi *software* e licenze d'uso pluriennali, ai maggiori costi registrati sulle immobilizzazioni materiali (in particolar modo sulle macchine da ufficio), e all'ammortamento su immobili e automezzi calcolati ai fini dell'applicazione dell'IFRS16 nel corso del 2019 (per 164 mila euro), come più ampiamente specificato nei precedenti paragrafi.

34. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Svalutazione degli Immobili, impianti e macchinari	7	10.005	(9.998)
Svalutazione delle attività immateriali		1.434	(1.434)
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	730	4.407	(3.677)
Svalutazione delle disponibilità liquide	679	(76)	755
Totale	1.416	15.770	(14.354)

La voce si decrementa, rispetto all'esercizio 2018, di 14.354 mila euro per effetto delle minori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sugli Immobili, impianti e macchinari e sui *software*. Si evidenziano, inoltre, le minori svalutazioni, nette, sui crediti e sulle disponibilità liquide per complessivi 2.922 mila euro, registrate in base a stime analitiche di presunto realizzo e dell'adeguamento del fondo svalutazione crediti quale risultato dell'applicazione dell'IFRS 9.

35. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Proventi da partecipazioni	137.406	141.544	(4.138)
Totale Proventi da partecipazioni	137.406	141.544	(4.138)
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	136.456	135.160	1.296
Proventi finanziari diversi	29.550	17.096	12.454
Utili su cambi	14.584	12.770	1.814
Totale Altri proventi finanziari	180.590	165.026	15.564
Totale	317.996	306.570	11.426

Il saldo dei Proventi finanziari registra un incremento di 11.426 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale incremento è dovuto essenzialmente:

- ai maggiori proventi finanziari diversi per complessivi 12.454 mila euro dovuti, principalmente, alla plusvalenza di 12.862 mila realizzata a seguito della sottoscrizione, in data 28 marzo 2019, del contratto di compravendita tra FS Italiane e RFI SpA (venditori) e AltaCSRETAILFR (acquirente) della società Centostazioni Retail SpA come già descritto al precedente paragrafo 10; all'incremento degli interessi per finanziamenti a breve concessi alle controllate per 2.432 mila euro prevalentemente riconducibile alle società Trenitalia c2c, Qbuzz Srl e Mercitalia Rail Srl, cui si contrappone la riduzione degli interessi maturati sui finanziamenti Eurofima per 1.703 mila euro, degli interessi IVA maturati sui crediti a rimborso per 778 mila euro e degli interessi attivi maturati sui conti correnti intersocietari per 259 mila euro;
- ai maggiori utili su cambi per 1.814 mila euro essenzialmente dovuti ai finanziamenti a breve e medio lungo termine concessi alle controllate Trenitalia UK e Trenitalia c2c;
- ai maggiori interessi maturati sui crediti per finanziamenti a medio-lungo termine per 1.296 mila euro, principalmente verso Trenitalia SpA (per 3.775 mila euro) e Mercitalia Rail Srl (per 2.737 mila euro) a seguito essenzialmente delle emissioni obbligazionarie afferenti il Programma EMTN; verso Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (per 1.669 mila euro), Mercitalia Logistics SpA (per 1.233 mila euro), TrainOSE SA (per 662 mila euro), Italferr SpA (per 492 mila euro) e Qbuzz (per 357 mila euro) per i prestiti ricevuti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA nel corso dell'esercizio. A tali incrementi si contrappone la riduzione degli interessi maturati verso la società Rete Ferroviaria Italiana SpA (per 10.769 mila euro) legata ai minori costi di provvista rispecchiati negli oneri finanziari.
- al decremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e Terzi per complessivi 4.138 mila euro, dovuto: ai mancati dividendi di Netinera Deutschland GmbH (-7.650 mila euro) a seguito del conferimento della partecipazione di quest'ultima da Ferrovie dello Stato Italiane SpA a Trenitalia SpA con efficacia dal 1° giugno 2019 e Fercredit SpA (-6.000 mila euro), cui si contrappongono i maggiori dividendi percepiti da Italferr SpA (+4.561 mila euro), Sita SpA in liquidazione (+2.475 mila euro) a titolo di acconto per dividendo di liquidazione, Eurofima (1.228 mila euro), Ferservizi SpA (563 mila euro), Centostazioni Retail SpA (525 mila euro) e Ferrovie Nord Milano (+160 mila euro).

36. Oneri finanziari

Il dettaglio degli Oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Svalutazioni di attività finanziarie	409	127.404	(126.995)
Svalutazioni di partecipazioni società gruppo		127.899	(127.899)
Altri oneri per svalutazioni su attività finanziarie	409	(495)	904
Totale Altri oneri finanziari	141.748	148.356	(6.608)
Oneri finanziari su debiti	126.828	134.927	(8.099)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	96	108	(12)
Oneri finanziari su <i>leasing</i>	4		4
Oneri finanziari diversi	3.669		3.669
Perdita su cambi	11.151	13.321	(2.170)
Totale	142.157	275.760	(133.603)

Gli oneri finanziari evidenziano un decremento di 133.603 mila euro rispetto all'esercizio precedente riconducibile prevalentemente:

- alle minori svalutazioni di partecipazioni in società del Gruppo per 127.899 mila euro che avevano accolto nel 2018 il decremento del valore della partecipata Mercitalia Logistics, cui si contrappongono maggiori svalutazioni per 904 mila euro quale risultato dell'applicazione del principio contabile IFRS 9;
- al decremento delle perdite su cambi per 2.170 mila euro rilevate essenzialmente sui finanziamenti a breve e medio lungo termine in sterline;
- al decremento complessivo degli oneri sui finanziamenti da Cassa Depositi e Prestiti, BEI ed Eurofima per 11.447 mila euro per la riduzione, sia dei debiti residui che dei tassi di riferimento (Euribor 6 mesi) applicati, riflessi nei minori proventi finanziari percepiti da Rete Ferroviaria Italiana come indicato nella precedente nota 35; degli oneri relativi ai finanziamenti Eurofima per 1.404 mila euro e degli interessi maturati dalle controllate sui crediti IVA di pool per 774 mila euro cui si contrappone l'incremento degli interessi maturati sul prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes* per 4.528 mila euro e degli interessi e commissioni per mancato utilizzo della linea di credito *Backup Facility* per 537 mila euro;
- all'incremento degli oneri finanziari per 3.669 mila euro relativi a derivati *Cross Currency Swap* di copertura in *Cash Flow Hedge* ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di cambio in riferimento al finanziamento erogato a Trenitalia UK descritto nel paragrafo 4 "Gestione dei rischi finanziari".

Infine la voce Oneri finanziari su *leasing*, pari a 4 mila euro, comprende gli interessi maturati a seguito dell'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16.

37. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate

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

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
IRES	275	1.351	(1.076)
Proventi da adesione consolidato fiscale	(158.297)	(124.635)	(33.662)
Imposte differite e anticipate	4.477	(8.120)	12.597
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	341	2.986	(2.645)
Accantonamenti e rilasci		(282)	282
Totale imposte sul reddito	(153.204)	(128.700)	(24.504)

Le imposte sul reddito presentano un decremento complessivo di 24.504 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento delle imposte correnti IRES per 1.076 mila euro;
- incremento dei proventi da adesione al consolidato fiscale, iscritti per 158.297 mila euro nel 2019 (+33.662 mila euro rispetto al 2018) a fronte di maggiori imposte IRES trasferite dalle società del Gruppo nel corso degli anni e utilizzate nell'esercizio, per le quali non è ritenuta probabile una successiva remunerazione;
- incremento delle imposte anticipate e differite per 12.597 mila euro, per la cui movimentazione si rimanda alla nota 9 - Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite.



Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

valori in migliaia di euro

	Euro	%	Euro	%
Utile dell'esercizio	226.673		62.398	
Totale imposta sul reddito	(153.204)		(128.700)	
Utile/(Perdita) ante imposte	73.469		(66.302)	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		24,0%		24,0%
Minori imposte:				
Dividendi da partecipazione	(130.536)		(134.467)	
Utilizzi fondi	(1.201)		(3.713)	
Altre variazioni in diminuzione	(13.206)		(29.145)	
Maggiori imposte:				
Accantonamenti ai fondi	8.534		20.644	
Svalutazione partecipazioni			127.900	
Sopravvenienze passive	130		41	
Differenza su cambi	524		28	
Ammortamenti	3.235		5.638	
Imposte indeducibili	14.537		14.279	
Altre variazioni in aumento	45.658		70.728	
Totale imponibile IRES	1.144		5.631	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	275		1.351	
Differenza su stima imposte anni precedenti	341		2.704	
Totale fiscalità differita	4.477		(8.120)	
Proventi da adesione consolidato fiscale	(158.297)		(124.635)	
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	(153.204)		(128.700)	

38. Passività e attività potenziali

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

39. Altre informazioni

Alla data di redazione della presente Relazione finanziaria si rileva, in continuità con gli esercizi passati, che il capitale sociale di Eurofima SA, con sede a Basilea e partecipata al 13,50%, non è del tutto richiamato. Pertanto tale circostanza costituisce impegno finanziario da parte della Società sulla base delle seguenti considerazioni:

- i decimi non ancora versati (*callable share*) vedono la loro ultima relativa delibera risalire al lontano 1997;
- la normativa civilistica svizzera prevede la possibilità che i decimi deliberati possano anche non essere mai richiamati.

Il capitale sociale richiamabile attribuito a Ferrovie dello Stato Italiane SpA è pari a 280.800.000 Franchi svizzeri (258.706 mila euro al cambio alla data del 31 dicembre 2019), il cui eventuale versamento comporterebbe comunque un incremento del valore della partecipazione di pari importo.

40. Compenso alla Società di revisione

Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16 *bis* dell'art. 2427 del Codice Civile, l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione e a società appartenenti al suo *network* è pari a 888 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (588 mila euro).

41. Compensi Amministratori e Sindaci

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazioni
Amministratori (1)	1.212	3.235	(2.023)
Sindaci	100	100	
Totale	1.312	3.335	(2.023)

(1) La cifra comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonché il trattamento economico fisso e variabile spettante all'Amministratore Delegato anche in qualità di dirigente di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si devono aggiungere quelli dei componenti esterni dell'Organismo di Vigilanza, pari a 78 mila euro. Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

La variazione negativa rispetto al precedente periodo è dovuta principalmente alle somme erogate nel 2018 a titolo di compensi per la cessazione degli incarichi dei precedenti amministratori.

42. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

valori in migliaia di euro

	2019	2018
Benefici a breve termine	5.570	6.953
Benefici successivi al rapporto di lavoro	371	399
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro		6.111
Totale	5.941	13.464

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.

Ai benefici a breve termine 2019 erogati, pari a 5.570 mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2019, per un importo indicativamente non superiore a 1.700 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

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.

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti familiari, con il Gruppo e le imprese che ne fanno parte o con altre parti a esse correlate.

Operazioni con altre parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tutti regolati a normali condizioni di mercato.



	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
RFI SpA	Servizi dell'area	
	Finanza	Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili
	Fiscale/Bilancio	Prestazioni di personale
	Affari Societari	Prestazioni sanitarie
	Legale Lavoro	Formazione finanziata
	Amministrazione del Personale Dirigente	Canoni di locazione
	Sviluppo Organizzazione	
	Relazioni Esterne	
	Affari Istituzionali	
	Strategie	
	Legale	
	Comunicazione	
	Organizzazione e Processi	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito servizi informatici	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Riaddebito servizi relazioni esterne	
	Utilizzo marchio	
	Locazione terreni locali uffici e officine	
	Riaddebito oneri service F.do gestione Bilaterale	
Ferservizi SpA	Servizi dell'area	Gestione immobiliare

Finanza	Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio
Fiscale/Bilancio	Servizi informatici
Affari Societari	Prestazioni di personale
Legale Lavoro	Ferrotel
Amministrazione del Personale Dirigente	Fee acquisto titoli di viaggio
Cariche sociali	Fee valorizzazione patrimonio
Relazioni Industriali	Servizi di gestione tecnica amministrativa
Sviluppo Organizzazione	Amministrazione del personale
Relazioni Esterne	Contabilità/tesoreria
Affari Istituzionali	
Strategie	
Legale	<i>Facilities e building management</i>
Organizzazione e Processi	Servizi amministrativi
Sistemi Informativi	Formazione e Formazione finanziata
Servizi per comunicazione	Servizi <i>Asset Allocation</i>
	Gestione Spazi stazione
Prestazioni di personale	Servizi Assistenza Preposto
Riaddebito servizi informatici	
Utilizzo marchio	Fee manutenzione custodia e tutela
Locazione e sub-locazione locali uffici	Servizi di ristorazione
Riaddebito oneri condominiali	
Riaddebito oneri service F.do Bilaterale	
Fercredit SpA	Servizi dell'area
Finanza	<i>Facilities management</i>
Fiscale/Bilancio	Canoni indennità di occupazione
Affari Societari	Oneri condominiali
Legale Lavoro	Servizi di gestione fabbricati non strumentali
Relazioni Esterne	Eventi, mostre, fiere e convegni
Amministrazione del Personale Dirigente	

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
	Strategie	
	Legale	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito servizi informatici	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Locazioni e sub-locazioni locali uffici	
	Utilizzo marchio	
	Comunicazione	
Grandi Stazioni Rail SpA	Servizi dell'area	
	Finanza	<i>Facilities management</i>
	Fiscale/Bilancio	Canoni indennità di occupazione
	Affari Societari	Oneri condominiali
	Legale Lavoro	Servizi di gestione fabbricati non strumentali
	Legale	Eventi, mostre, fiere e convegni
	Relazioni Esterne	
	Sviluppo Organizzazione	
	Strategie	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	
	Affari Istituzionali	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Canone di retrocessione	
	Rimborsi assicurazioni	
	Contribuzione alle spese AGCM	
FS Sistemi Urbani Srl	Servizi dell'area	
	Finanza	<i>Fee valorizzazione patrimonio</i>
	Fiscale/Bilancio	Fitto locali

	Affari Societari	Finanziamento alla formazione
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Relazioni Industriali	
	Relazioni Esterne	
	Sviluppo Organizzazione	
	Affari Istituzionali	
	Strategie	
	Legale	
	Organizzazione e Processi	
	Sistemi informativi	
	Servizi per comunicazione	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Locazioni e sub-locazioni locali uffici	
	Utilizzo marchio	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Riaddebito servizi informatici	
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Servizi dell'area finanza	Servizi per il trasporto
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Rimborsi assicurazioni	
	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
TX Logistik AG	Servizi dell'area Finanza	
Trenitalia SpA	Servizi dell'area Finanza	
	Comunicazione	Prestazioni di personale
	Fiscale/Bilancio	Servizi Informatici
	Affari Societari	Spese di trasporto viaggiatori
	Legale Lavoro	Finanziamento alla formazione
	Amministrazione del Personale Dirigente	Eventi, mostre e fiere
	Relazioni Industriali	
	Sviluppo Organizzazione	
	Relazioni Esterne	

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
	Affari Istituzionali	
	Strategie	
	Legale	
	Organizzazione e Processi	
	Sistemi Informativi	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito servizi informatici	
	Utilizzo marchio	
	Locazione e sublocazione locali uffici e officine	
	Affitti da terreni	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Riaddebito oneri service F.do Bilaterale	
Italferr SpA	Servizi dell'area	
	Finanza	Servizi di gestione tecnica
	Fiscale/Bilancio	Finanziamento alla formazione
	Affari Societari	Prestazioni di personale
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Sviluppo Organizzazione	
	Relazioni Esterne	
	Affari Istituzionali	
	Strategie	
	Legale	
	Organizzazione e Processi	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	
	Cariche sociali	

	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito servizi informatici	
	Utilizzo marchio	
	Canoni di locazione	
	Relazioni Industriali	
	Assistenza tecnica per progetti di formazione	
	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
Mercitalia Logistics SpA	Servizi dell'area	Personale distaccato
	Finanza	Finanziamento alla formazione
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Relazioni Industriali	
	Relazioni Esterne	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Sviluppo Organizzazione	
	Affari Istituzionali	
	Strategie	
	Legale	
	Organizzazione e Processi	
	Sistemi Informativi	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito servizi informatici	
	Locazioni locali uffici	
	Utilizzo marchio	
	Riaddebito oneri condominiali	
Busitalia-Sita Nord Srl	Servizi dell'area	
	Finanza	Eventi, mostre, fiere e convegni
	Fiscale/Bilancio	

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Relazioni Esterne	
	Sviluppo e Organizzazione	
	Affari Istituzionali	
	Strategie	
	Legale	
	Organizzazione e Processi	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Utilizzo marchio	
	Locazioni locali uffici	
	Riaddebito oneri condominiali	
Italcertifer SpA	Servizi dell'area Finanza	Personale distaccato
	Affari Societari	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Sviluppo Organizzazione	
	Legale	
	Affari Istituzionali	
	Prestazioni di personale	
	Relazioni Industriali	
	Comunicazione	
Mercitalia Intermodal SpA	Finanza	
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Relazioni Esterne	
	Sviluppo Organizzazione	

	Servizi per comunicazione	
	Cariche sociali	
	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
Metropark SpA	Finanza	
	Fiscale/Bilancio	Personale distaccato
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Relazioni Esterne	
	Sviluppo Organizzazione	
	Legale	
	Servizi per comunicazione	
	Rimborsi assicurazioni	
	Locazione e sublocazione locali	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Riaddebito servizi informatici	
	Canoni di locazione	
Netinera Deutschland GmbH	Reclutamento e Sviluppo	
	Riaddebito servizi informatici	
	Servizi dell'Area Finanza	
Ataf Gestioni Srl	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Relazioni Industriali	
	Reclutamento e Sviluppo	
FSTechnology SpA	Comunicazione	Servizi informatici
	Cariche sociali	
	Personale distaccato	
	Servizi al personale	
Trenord Srl	Servizi dell'Area Finanza	
	Rimborsi assicurazioni	
	Locazione e sublocazione locali uffici e officine	
	Riaddebito oneri condominiali	

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Terminali Italia Srl	Rimborsi assicurazioni	
	Affari Societari	
	Locazioni locali uffici	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Servizi dell'Area Finanza	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici FSE Srl	Reclutamento e Sviluppo	
	Cariche sociali	
	Personale distaccato	
	Cariche sociali	
	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Area Finanza	
Thello Sas	Riaddebito servizi informatici	
	Servizi dell'Area Finanza	
Busitalia Rail Service Srl	Reclutamento e sviluppo	
	Servizi dell'Area Finanza	Pubblicità e <i>marketing</i> Servizi per il trasporto
Busitalia Veneto SpA	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Servizi dell'Area Finanza	
	Strategie	
	Rimborso assicurazioni	
Busitalia Campania SpA	Servizi dell'Area Finanza	
Blufferies Srl	Servizi dell'Area Finanza	
	Affari Societari	
TELT Sas (già LTF Sas)	Prestazioni di personale	
	Amministrazione personale dirigente	
	Canoni di locazione	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Servizi dell'Area fiscale/bilancio	
	Servizi dell'Area Finanza	

	Affari Societari	
	Strategie	
	Canoni di locazione fabbricati	
	Riaddebito oneri condominiali	
Savit Srl	Area Finanza	Personale distaccato
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	Prestazioni di personale	Finanziamento alla formazione
	Servizi dell'Area	
	Finanza	
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Sviluppo Organizzazione	
	Legale	
	Relazioni esterne	
	Relazioni industriali	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	
	Rimborsi assicurazioni	
	Locazione e sublocazione locali	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Riaddebito servizi informatici	
	Canoni di locazione	
TrainOSE	Area Finanza	
	Cariche sociali	
	Personale distaccato	
Anas SpA	Area Reclutamento e Sviluppo	
	Cariche sociali	
	Personale distaccato	
Nugo SpA	Personale distaccato	
	Amministrazione personale dirigente	
	Relazioni Industriali	

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
	Relazioni Esterne	
	Reclutamento e Sviluppo	
	Comunicazione	
	Cariche sociali	
	<i>People Experience</i>	
	Personale distaccato	
	Riaddebito servizi informatici	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Canoni di locazione	
Autostrade Asti-Cuneo SpA	Cariche sociali	
Qbuzz	Area Finanza	
	Reclutamento e sviluppo	
Trenitalia c2c	Area Finanza	
	Reclutamento e Sviluppo	
Cremonesi Workshop	Amministrazione personale dirigente	
	Relazioni Industriali	
Collegate		
Ferrovie Nord Milano SpA	Cariche sociali	
Collegate di controllate		
Terminal Tremestieri Srl	Cariche sociali	
Altre parti correlate (*)		
Gruppo CDDPP	Attraversamenti	Finanziamenti
	Vendita spazi pubblicitari	
Gruppo ENEL	Canoni per servizi sui terreni	Utenze energia elettrica
	Attraversamenti	
Gruppo ENI	Canoni per servizi sui terreni	Fornitura gas
	Attraversamenti	
Gruppo POSTE	Canoni locazione fabbricati strumentali	Spese postali
	Canoni locazione terreni	
Eurofer	Cariche sociali	Contributi

Altri fondi previdenziali	Altri fondi previdenziali	Polizze assicurative
Previdai		Contributi
Fondazione FS	Canoni di locazione uffici	Contributi associativi
	Riaddebito oneri condominiali	Corsi professionali
	Prestazioni di personale	
SCARL (**), associazioni, GEIE (***), partenariato	Cariche sociali	Sponsorizzazioni
		Quote associative a DLF
Gruppo Leonardo		Consulenze
Gruppo RAI		Imposte e tasse

(*) Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato Italiane il medesimo soggetto controllante (MEF).

(**) Società cooperativa a responsabilità limitata.

(***) Gruppo Europeo di Interesse Economico.



Rapporti diversi

CONSOLIDATO FISCALE	IVA DI POOL	RAPPORTI DI C/C INTERSOCIETARIO E C/C POSTALI	FINANZIAMENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI E FINANZIAMENTI RICEVUTI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUSSORIE NELL'INTERESSE DI	FONDI PENSIONE INTEGRATIVA
RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA		RFI SpA	
Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA			Fercredit SpA	
Ferservizi SpA	Ferservizi SpA	Ferservizi SpA			Ferservizi SpA	
Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA		Trenitalia SpA	
Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA		Italferr SpA	
Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA		Grandi Stazioni Rail SpA	
			FSTechnology			
Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl				
Metropark SpA	Metropark SpA	Metropark SpA				
Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA		Mercitalia Logistics SpA	
FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl			FS Sistemi Urbani Srl	
Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl		Mercitalia Rail Srl	
Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	
Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA		Mercitalia Intermodal SpA		Mercitalia Intermodal SpA	
Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl				
Busitalia Veneto SpA		Busitalia Veneto SpA				
Busitalia Campania SpA		Busitalia Campania SpA				
		Busitalia Simet SpA				
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl		Mercitalia Shunting & Terminal Srl	
Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl				

Tunnel Ferroviario del Brennero SpA				Tunnel Ferroviario del Brennero SpA
Busitalia-Sita Nord Srl	Busitalia-Sita Nord Srl	Busitalia-Sita Nord Srl	Busitalia-Sita Nord Srl	Busitalia-Sita Nord Srl
TX Logistik AG				TX Logistik AG
				Netinera Deutschland GmbH
Sita SpA in liquidazione				
				Mercitalia Transport & Services Srl
TAV Srl				
		Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Grandi Stazioni Immobiliare SpA	
				Thello Sas
				Trenitalia UK
				Ferrovie Sud Est Srl
		Qbuzz	Qbuzz	Qbuzz
				Metro5 SpA
				Savit Srl
				Nugo SpA
				Ataf Gestioni Srl
				FSTechnology SpA
				TELT SpA
				TrainOSE
				Coast
				Firenze City Sightseeing
				Terminal Alptransit
Altre Parti correlate				
Cassa DD.PP.				
Eurofer				
Previndai				

Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi

valori in migliaia di euro

Denominazione	2019			2019	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate					
Anas	74			(34)	58
Autostrada Asti-Cuneo SpA					3
Ataf Gestioni Srl	77				75
Busitalia Campania SpA	32				31
Busitalia Rail Service Srl	274	13		96	10
Busitalia Veneto SpA	88	8		(2)	86
Bluferries Srl	106	759			16
Busitalia-Sita Nord Srl	3.267	1.626	21.472	(685)	1.369
Cisalpino AG	250				
Cremonesi Workshop Srl	2				2
Fercredit SpA	485	152	763	(137)	361
Ferservizi SpA	2.389	20.954	3.692	25.760	3.866
FSE Srl Infrastruttura	1.622		80.068	(241)	404
FSE Srl Trasporto Ferro				(673)	28
FSTechnology SpA	85	9.335		15.203	194
FS Sistemi Urbani Srl	3.748	1.811	939	4.438	783
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	16				(59)
Grandi Stazioni Rail SpA	6.253	7.140	7.698	17.680	8.419
Italcertifer SpA	316	104	20	110	160
Italferr SpA	12.776	7.081	3.879	(243)	2.604
Mercitalia Intermodal SpA	124	350	24		88
Mercitalia Logistics SpA	13.954	274	20.548	(36)	1.523
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	5.391	34	11.533	(750)	2.045
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	7.512	667	2.055	16	24

Mercitalia Transport & Services Srl			150		
Metropark SpA	600	1		(17)	319
Netinera Deutschland GmbH	841	126	35.000	(89)	91
Nugo SpA	2.017			(660)	380
Qbuzz BV	200		21.021		133
Rete Ferroviaria Italiana SpA	22.001	45.754	1.853.015	(4.011)	30.886
Savit Srl	1				
Sita SpA in liquidazione	6.760				
TELT Sas (già LTF Sas)	540		6.925	(1.355)	80
Terminali Italia Srl	508			(8)	54
Terminal Alptransit Srl	11		3.088		5
Thello Sas	18		3.902		11
TrainOSE	160			(240)	(3)
Trenitalia SpA	45.038	2.536	663.400	(8.169)	37.402
Trenitalia c2c	134		36.394		83
Trenord Srl	625	18		(6)	264
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	4	112			6
TX Logistik AG	483		50		20
Trenitalia UK Ltd	282		145.250		485
Totale	139.064	98.855	2.920.886	45.947	92.306
Imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA					(1)
Totale					(1)
Collegate di controllate					
Terminal Tremestieri Srl in liquidazione	4				4
Logistica SA	46				
Totale	50				4
TOTALE	139.114	98.855	2.920.886	45.947	92.309
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP	267	340.334			35
Gruppo ENEL	64	(14)		2	13
Gruppo ENI	23	171		376	13

Denominazione	2019			2019	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Gruppo Leonardo				299	
Gruppo INVITALIA		4			
Gruppo POSTE	527	10		120	10
Gruppo RAI				1	
Eurofer	4	137		145	13
Altri fondi previdenziali		57		765	
Scarl, associazioni, geie, partenariato	43			37	3
Fondazione FS	1.219			3.607	847
Previdai		610		645	
Totale	2.147	341.309		5.997	934



Rapporti finanziari

valori in migliaia di euro

Denominazione	2019			2019	
	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate					
Ataf Gestioni		3.688			
Bluferries Srl		431			
Busitalia Campania SpA		885			
Busitalia-Sita Nord Srl	77.139	5.402		14	702
Busitalia Rail Service Srl		1.710			
Busitalia Veneto SpA		11.921		1	
Busitalia Simet				(1)	
Centostazioni Retail SpA					525
Fercredit SpA		357		1	3.000
Ferservizi SpA		36.540		7	19.917
Firenze City Sightseeing Srl	204				2
FSE Srl Trasporto Ferro	85.889			(1)	1.721
FSTechnology SpA	35.005	43.789		26	308
FS Sistemi Urbani Srl		48.610		5	
Grandi Stazioni Rail SpA	41.028	14.703			520
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	5.101	80		1	51
Italcertifer SpA		511			2
Italferr SpA	34.622		15.000	7	9.423
Metropark SpA		6.118		1	
METRO 5 SpA					1.750
Mercitalia Logistics SpA	139.011	10.867		6	1.996
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco)	281.386	27.591	9.506	41	4.799
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	7.501	6.278		4	300
Mercitalia Intermodal SpA	30.006			22	6
Netinera Deutschland GmbH			186.716		623
Nugo SpA		6.778		1	

Denominazione	2019			2019	
	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
Qbuzz	166.480	13.788	10.702	41	1.201
Rete Ferroviaria Italiana SpA	2.951.446	99.860	100.000	454	168.980
Savit Srl	500				
Sita SpA in liquidazione					2.475
Thello Sas			5.740		9
Terminali Italia Srl		4			
TrainOSE	23.006			17	661
Trenitalia SpA	5.398.821	1.295	442.969	2.427	59.417
Trenitalia c2c	77.552		61.176	40	1.357
Trenitalia UK Ltd	86.492		18.001	1	2.257
TX Logistik AG	32.354		2.918	14	454
TOTALE	9.473.543	341.206	852.728	3.129	282.456
Imprese collegate					
METRO 5	31.596				
Ferrovie Nord Milano SpA					1.442
Totale	31.596				1.442
Collegate di controllate					
First Trenitalia West Coast Rail Limited	10.617			8	39
Totale	10.617			8	39
TOTALE	9.515.756	341.206	852.728	3.137	283.937
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP		97.060		1.711	
TOTALE		97.060		1.711	

43. Garanzie

Nella tabella sono riportate le Garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nell'interesse delle società controllate, a favore di Terzi o di altre società controllate, distinguendo quelle di natura finanziaria dalle altre.

valori in migliaia di euro

Rilasciate nell'interesse di	Finanziarie	Non finanziarie
Rete Ferroviaria Italiana SpA	100.000	1.853.015
Trenitalia SpA	442.969	663.400
Netinera Deutschland GmbH	186.716	35.000
Busitalia-Sita Nord Srl		21.472
Grandi Stazioni Rail SpA		7.698
FS Sistemi Urbani Srl		939
Italferr SpA	15.000	3.879
Ferservizi SpA		3.693
Mercitalia Logistics SpA		20.548
TX Logistik AG	2.918	50
Italcertifer SpA		20
Thello Sas	5.740	3.902
TELT Sas		6.925
Mercitalia Rail Srl	9.506	11.533
Mercitalia Intermodal SpA		24
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl		80.068
TELT		6.925
Trenitalia c2c	61.176	36.394
Trenitalia UK Ltd	18.001	145.250
Qbuzz BV	10.702	21.021
Teralp		3.088
Fercredit SpA		763
Totale	852.728	2.920.887

Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente da garanzie e controgaranzie rilasciate agli istituti di credito per finanziamenti. Le garanzie non finanziarie sono costituite da *bid bond* (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), *performance bond* (garanzie di buona esecuzione), garanzie commerciali e impegni a favore dell'Erario.

Le principali garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario (2.345.679 mila euro), a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle seguenti controllate: Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Intermodal SpA, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani Srl, TELT Sas, Fercredit SpA, Thello Sas, Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl.

Tra le garanzie dirette non finanziarie si segnalano quella a favore della società GSE a garanzia del Contratto di Servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con Rete Ferroviaria Italiana SpA (150.000 mila euro) e le garanzie emesse in favore di Terna a garanzia dei contratti stipulati con Rete Ferroviaria Italiana SpA per il servizio di dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per usi diversi (garanzie rispettivamente pari a 22.400 mila euro e a 1.800 mila euro).

Si riportano di seguito le garanzie finanziarie in favore di istituti di credito per i finanziamenti concessi:

- dalla BEI a Rete Ferroviaria Italiana SpA (importo della garanzia pari a 100.000 mila euro);
- dalla BEI a Trenitalia SpA (importo totale delle controgaranzie bancarie pari a 18.630 mila euro);
- da BNP Paribas Fortis e da Unicredit AG a TX Logistik AG (importo totale delle due garanzie pari a 2.918 mila euro);
- da Unicredit SpA a Mercitalia Rail Srl (importo della garanzia pari a 6.458 mila euro).

È stata rilasciata, inoltre, una Lettera di patronage forte (per un importo pari a 420.000 mila euro) per il finanziamento del prestito OPI (ora Intesa Sanpaolo) del 2004 concesso a Trenitalia SpA.

Le garanzie nell'ambito di progetti all'estero sono state emesse principalmente nell'interesse di Trenitalia c2c Ltd (per un importo pari a un controvalore di 97.570 mila euro), Trenitalia UK Ltd (per un importo pari a un controvalore di 163.251 mila euro), Italferr SpA (per un importo pari a un controvalore di 3.362 mila euro).

Da segnalare infine le garanzie dirette emesse nell'interesse Netinera Deutschland GmbH, per un importo pari a 221.716 mila euro.

Le garanzie emesse nell'interesse della Capogruppo riguardano principalmente due *bid bond* di importo pari a 17.500 mila euro (emessi in favore di Alitalia in AS durante la lunga fase di valutazione della possibile operazione e poi richiamata una volta interrotto il percorso intrapreso) e di importo pari a 16.120 mila euro (in favore del Comune di Brescia). Nell'ambito di progetti all'estero, si segnala una controgaranzia bancaria di importo pari a 189.318 mila riyal saudita (45.408 mila euro), a valere sulla *performance bond* emesso in favore di *Arriyadh Development Authority*.

44. Informazioni ex Legge 124/2017

La Legge n. 124 del 4 agosto 2017 per il mercato e la concorrenza ha introdotto, tra l'altro, nuovi obblighi informativi in materia di erogazioni pubbliche a carico delle società controllate direttamente e indirettamente dallo Stato. In particolare, l'articolo 1 (commi dal 125 al 129) richiede di inserire in bilancio talune informazioni in materia di contributi erogati a e ricevuti da specifici soggetti, individuati sempre nei medesimi commi citati.

La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla legge con riferimento all'anno 2019, per quanto attiene alle somme erogate:

valori in migliaia di euro

Descrizione	Importo
ASSOCIAZIONI SISTEMA CONFINDUSTRIA	
AGENS - Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi	697.332
FEDERTURISMO	50.000
ASSINDUSTRI VENETO CENTRO	24.822
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI Taranto	14.175

ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI BOLZANO	16.191
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI CAGLIARI	26.712
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI CATANIA	25.137
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI CREMONA	10.899
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALE DELLE Province DI AREZZO, GROSSETO E SIENA	30.114
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DI FOGGIA	41.769
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI GENOVA	80.955
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI PAVIA	10.143
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI SALERNO	16.191
ASSOLOMBARDA	230.139
CONFINDUSTRIA BENEVENTO	10.836
CONFINDUSTRIA CASERTA	13.167
CONFINDUSTRIA CHIETI e PESCARA	13.482
CONFINDUSTRIA CUNEO	18.459
CONFINDUSTRIA EMILIA AREA CENTRO	147.861
CONFINDUSTRIA LA SPEZIA	17.892
CONFINDUSTRIA L'AQUILA	13.104
CONFINDUSTRIA LIVORNO E MASSA CARRARA	29.232
CONFINDUSTRIA MARCHE NORD	55.188
CONFINDUSTRIA NOVARA-VERCELLI	43.029
CONFINDUSTRIA ROMAGNA	28.098
CONFINDUSTRIA FIRENZE	124.047
CONFINDUSTRIA BARI	58.149
SICINDUSTRIA	119.700
CONFINDUSTRIA UDINE	27.720
CONFINDUSTRIA UMBRIA	44.856
CONFINDUSTRIA VENEZIA	81.459
CONFINDUSTRIA VENEZIA GIULIA	38.997
CONFINDUSTRIA VERONA	89.775
CONFINDUSTRIA VICENZA	15.939
UNINDUSTRIA (Roma, Viterbo, Latina, Frosinone e Rieti)	239.274
UNINDUSTRIA CALABRIA	102.312

Descrizione	Importo
UNIONE INDUSTRIALE TORINO	139.167
UNIONE INDUSTRIALI ALESSANDRIA	44.226
UNIONE INDUSTRIALI DI NAPOLI	124.047
UNIONE INDUSTRIALI PISANA	23.814
UNIONE INDUSTRIALI SAVONA	21.798
ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI	
CER-COM.CHEMINS FER EUROPEENS	254.303
UIC - UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER	380.465
UITP - UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS	55.213
EUI EUROPEAN UNIVERSITY INSTITUTE	30.000
ALTRE ASSOCIAZIONI	
CONSEIL DE COOPERATION ECONOMIQUE	25.000
CONSIGLIO PER LE RELAZIONI TRA ITALIA E USA	12.500
CONSUMERS' FORUM	21.000
FONDAZIONE ACCADEMIA NAZIONALE DI SANTA CECILIA	200.000
FONDAZIONE FS	4.000.000
FONDAZIONE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE	15.000
FONDAZIONE REI	50.000
IGI - Istituto Grandi Infrastrutture	30.000
ISTITUTO PER GLI STUDI	20.000
ITALIACAMP	120.000
PIATTAFORMA BLOCKCHAIN UPA	20.650
SDA BOCCONI	30.000
THE EUROPEAN HOUSE-AMBROSETTI SpA	20.000
TRACE INTERNATIONAL, INC	16.046
TRILATER COMMISSION	25.000
ASPEN INSTITUTE ITALIA	35.000
ASSOCIAZIONE CIVITA	22.000
ASSONIME	191.900
Totale	8.534.283

La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla legge con riferimento all'anno 2019, per quanto attiene alle somme ricevute:

Beneficiario	Descrizione	Importo
MEF a favore di TELT	Capitolo 7122	79.757.976

45. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, nel corso del mese di gennaio 2020, è risultato proclamato l'insorgere del virus COVID-19, con un'epidemia che si è velocemente trasmessa in molti paesi del mondo, definita dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come situazione pandemica.

L'Italia al momento rappresenta uno dei paesi più coinvolti e ciò ha determinato una forte pressione sul sistema sanitario del Paese e la conseguente emanazione da parte delle autorità governative di una serie di provvedimenti tesi al contenimento del rischio di ulteriore espansione del virus presso la popolazione italiana.

L'emergenza COVID-19 ha prodotto effetti sul regolare e ordinario svolgimento delle attività aziendali, pur in presenza delle azioni mitigative già poste in essere o in fase di implementazione da parte della Società e volte principalmente a preservare la continuità operativa garantendo la piena tutela della salute e la sicurezza dei lavoratori.

La Società sta, inoltre, sviluppando un'ampia e capillare analisi dell'efficacia ed efficienza della propria operatività in funzione degli effetti derivanti dalla probabile minore richiesta di servizi, ma non può, al momento, escludere interventi selettivi e temporanei di sospensione parziale e mirata della operatività di talune funzioni operative che per loro natura non offrono la possibilità del lavoro a distanza.

Il Management della Società, anche al fine di garantire che quanto sta accadendo non modifichi le attuali, confermate solide prospettive di medio-lungo periodo del gruppo stesso, sta monitorando tempestivamente e costantemente le evoluzioni dell'emergenza. Tutto ciò, non appena gli sviluppi della stessa lo consentiranno, permetterà una puntuale quantificazione dei possibili impatti da COVID-19 e, in parallelo, un altrettanto puntuale identificazione delle possibili, mirate azioni di recupero, che potrebbero derivare anche da interventi eccezionali da parte delle Istituzioni nazionali ed europee, fortemente impegnate nella definizione di significative misure di sostegno alle realtà produttive e al sistema delle imprese.

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

Tenuto conto che la Riserva Legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'art. 2430 del Codice Civile, si propone di destinare l'Utile netto dell'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 11.333.643,52 euro, a Riserva Legale;
- e riportare a nuovo la restante parte, pari a euro 215.339.226,87.

Roma, 31 marzo 2020

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

L'Amministratore Delegato

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO



Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 Dicembre 2019 ai sensi dell'art.154-bis, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Gianfranco Battisti e Roberto Mannozi, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, attestano:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e
 - l'effettiva applicazione,delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2019.
2. Al riguardo si segnala che:
 - a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'*"Internal Controls - Integrated Framework"* emesso dal *"Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission"* che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
 - b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre che:
 - 3.1. Il bilancio d'esercizio:
 - a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
 - b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.
 - 3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

31 marzo 2020

Gianfranco Battisti
Amministratore Delegato



Roberto Mannozi
Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari



Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane SpA - Società con unico socio

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 39.204.173.807,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. e P. Iva 06339501001 - R.E.A. 962805

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Ettore Petrolini, 2
00197 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

All'Azionista Unico della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero.

Ancona Aosta Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.345.200,00 i.v.
Registro Imprese Milano e
Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani,
25 20124 Milano MI ITALIA



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
 Relazione della società di revisione
 31 dicembre 2019

Richiamo d'informativa

Richiamiamo l'attenzione a quanto indicato dagli Amministratori al paragrafo "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" della nota esplicativa al bilancio d'esercizio con riferimento alle incertezze derivanti dai potenziali effetti del COVID-19.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tali aspetti.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate

Note esplicative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezione "Investimenti in partecipazioni", nota esplicativa n.10 "Partecipazioni"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio al 31 dicembre 2019 include Partecipazioni in imprese controllate, per un valore pari a €37.936.238 mila, iscritte al costo di acquisizione o di costituzione.</p> <p>Alla chiusura di ciascun esercizio, gli amministratori valutano la presenza di evidenze di perdita di valore di tali partecipazioni.</p> <p>Gli Amministratori, qualora accertino la presenza di indicatori di perdite di valore, verificano il valore recuperabile di tali partecipazioni confrontando il relativo valore di carico con il loro valore d'uso determinato secondo metodologie valutative appropriate nelle circostanze.</p> <p>Come indicato nelle note esplicative al bilancio al 31 dicembre 2019, gli Amministratori, a seguito delle analisi svolte, non hanno individuato indicatori di perdite di valore delle partecipazioni in imprese controllate.</p> <p>In considerazione della significatività della voce di bilancio in oggetto, abbiamo considerato la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> — comprensione del processo adottato dagli Amministratori ai fini della valutazione delle partecipazioni in società controllate nonché della individuazione della presenza di indicatori di perdita di valore delle stesse; — esame, anche tramite il coinvolgimento di esperti del network KPMG, delle analisi svolte dagli Amministratori e della ragionevolezza delle conclusioni raggiunte, anche alla luce delle informazioni disponibili e delle conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato; — esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio in relazione alla valutazione delle partecipazioni in imprese controllate.



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ci ha conferito in data 4 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione legale, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2019, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2019 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2019 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 22 aprile 2020

KPMG S.p.A.

Benedetto Gamucci
Socio

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE



Il Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
SULLA RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2019
BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2019
E
BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2019
DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. CON SOCIO UNICO
AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, CODICE CIVILE**

All'Assemblea degli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2019

Signor Azionista,

L'attuale composizione del Collegio Sindacale nominato, per tre esercizi e, comunque, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2021, è il risultato della delibera assembleare del 3 luglio 2019 di nomina dei Sindaci: Alessandra dal Verme, Presidente del Collegio Sindacale, Susanna Masi e Gianpaolo Davide Rossetti, Sindaci effettivi, Letteria Dinaro e Salvatore Lentini, Sindaci supplenti.

Premettiamo che il Collegio Sindacale di FS S.p.A. assicura, insieme agli altri organi sociali di Capogruppo, il controllo sistematico della corretta applicazione dei principi di *corporate governance* societaria e, oltre a vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto, vigila sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS S.p.A. e sul suo concreto funzionamento.

Con la qualifica acquisita da FS S.p.A. di Ente di interesse pubblico (EIP), il Collegio Sindacale della Capogruppo ha assunto anche il ruolo di "Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile", di cui all'art. 19 del D.lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di

 
1



revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, oltre la revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico ("FS S.p.A."), che viene sottoposto alla Vostra attenzione, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 31 marzo 2020.

Nel corso dell'esercizio 2019, abbiamo svolto l'attività di vigilanza in adempimento ai doveri demandati dalla legge al Collegio Sindacale, tenuto conto delle norme di comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Con riferimento all'attività svolta, rappresentiamo quanto segue.

Sono state acquisite le informazioni sufficienti relative al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società.

Le operazioni poste in essere, per quanto a nostra conoscenza, sono state conformi alla legge ed allo Statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il Collegio Sindacale non ha riscontrato, nel corso dell'esercizio 2019 e successivamente alla chiusura dello stesso, operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi e/o con parti correlate. Le operazioni di natura ordinaria, a condizioni di mercato, poste in essere con società del Gruppo e con parti correlate, descritte nei documenti di corredo al bilancio, risultano congrue e rispondenti all'interesse della Società.

La Società incaricata della revisione legale dei conti KPMG S.p.A. ha rilasciato la Relazione di cui agli artt. 14 del D.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014 sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico, con giudizio positivo e senza riserva sulla conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea e sulla capacità del bilancio stesso di rappresentare con chiarezza e in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Società. Nella stessa si attesta che la Relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, indicate nell'art. 123-bis, comma 4 del d.lgs. 58/98, sono coerenti con il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 di Ferrovie dello Stato Italiane e sono redatte in conformità alle norme di legge.

La Società incaricata della revisione legale nella Relazione di cui agli artt. 14 del D.lgs. 27



gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014 sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico ha altresì richiamato l'attenzione *"a quanto indicato dagli Amministratori al paragrafo "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" della nota esplicativa al bilancio di esercizio con riferimento alle incertezze derivanti dai potenziali effetti del COVID -19"*, precisando tuttavia che il loro giudizio *"non è espresso con rilievi in relazione a tali aspetti"*.

La Società incaricata della revisione legale dei conti ha inoltre rilasciato la relazione di propria competenza sulla revisione contabile del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con giudizio positivo e senza rilievi ma con un richiamo di informativa. In particolare, nella predetta Relazione, la Società incaricata della revisione legale ha richiamato l'attenzione *"a quanto indicato dagli Amministratori al paragrafo "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" della nota esplicativa al bilancio consolidato con riferimento alle incertezze derivanti dai potenziali effetti del COVID -19"*, precisando tuttavia che il loro giudizio *"non è espresso con rilievi in relazione a tali aspetti"*.

In riferimento all'attività di vigilanza sull'indipendenza della Società incaricata della revisione legale dei conti, il Collegio Sindacale - in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile - evidenzia che nella Relazione aggiuntiva, resa ai sensi dell'art. 11 del regolamento UE n. 537/2014, la KPMG S.p.A. ha confermato, ai sensi dell'art 6, paragrafo 2) lett. a) del Regolamento europeo 537/2014, la propria indipendenza.

Il Collegio Sindacale ha verificato e monitorato l'indipendenza della società di revisione legale a norma dell'artt. 10, 10bis, 10ter, 10quater e 17 del decreto legislativo n. 39/2010 e dell'articolo 6 del Regolamento europeo, anche con particolare riferimento all'adeguatezza delle prestazioni di servizi diversi dalla revisione.

Il Collegio Sindacale, sulla base della documentazione e delle informazioni ricevute, non ritiene che sussistano aspetti da evidenziare in materia di indipendenza della KPMG S.p.A.. Nel corso dell'esercizio, il Collegio Sindacale ha incontrato periodicamente gli esponenti della Società incaricata della revisione legale dei conti al fine di scambiare con gli stessi dati e informazioni rilevanti, anche ai fini del dovere di vigilanza sulla revisione legale dei conti annuali e consolidati.

Sulla base delle informazioni ricevute dalla Società incaricata della revisione legale dei conti, non sono emersi fatti, circostanze o irregolarità che debbano essere segnalati nella presente Relazione.





Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio 2019, si è riunito n. 17 volte. Di tali incontri risultano trascritti, nell'apposito libro, i relativi verbali.

Il Collegio Sindacale, inoltre, nel corso del 2019 ha assistito a:

- n. 2 Assemblee degli Azionisti;
- n. 25 riunioni del Consiglio di Amministrazione.

Le riunioni citate si sono svolte nel rispetto delle norme legislative, statutarie e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle riunioni consiliari, sono stati adempiuti gli obblighi di informativa periodica al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale previsti all'art. 2381 codice civile.

Il Collegio Sindacale ha preso conoscenza e vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno della Società, nonché, in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno di gestione del rischio e di revisione interna per quanto attiene l'informativa finanziaria.

L'attività di vigilanza è stata condotta anche attraverso: (i) le informazioni ricevute in occasione degli incontri periodici intercorsi con la Direzione Centrale Audit; (ii) l'esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione legale dei conti; (iii) le informazioni fornite dall'Organismo di Vigilanza istituito ai sensi del D.lgs. n. 231 del 2001; (iv) la partecipazione attiva ai Consigli di Amministrazione e ai Comitati consiliari.

Con riferimento al Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, (SCI GR) e alle Politiche Anticorruzione nel fare un generale rinvio alla relazione finanziaria annuale, il Collegio Sindacale non ha osservazioni da riferire nella presente relazione.

Quanto al trattamento delle informazioni societarie il Collegio Sindacale ricorda che il "Regolamento per la gestione interna e la comunicazione all'esterno delle informazioni privilegiate e per il trattamento delle informazioni riservate" (cd. Regolamento Insider), adottato dal CdA il 27 maggio 2016 e aggiornato nella seduta del 13 settembre 2017, è stato recepito in una Disposizione di Gruppo a firma dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale n. 261/AD del 21 gennaio 2019. In applicazione del Regolamento Insider, FS S.p.A. si è dotata anche di una "Procedura per la gestione interna del registro delle persone che hanno accesso alle informazioni privilegiate", contenuta all'interno della stessa DdG n. 261/AD del 21 gennaio 2019, ove vengono stabilite le modalità operative per la tenuta del c.d. Registro Insider. Sempre nell'ottica del contrasto ai fenomeni di abusi di mercato, il



Consiglio di Amministrazione di FS S.p.A. ha approvato nella seduta del 17 aprile 2018 il “Codice di comportamento per l’identificazione dei soggetti Internal Dealing e per la comunicazione delle operazioni da essi effettuate sugli strumenti finanziari di FS S.p.A. (Codice Internal Dealing). Il Codice Internal Dealing è stato recepito con Disposizione di Gruppo a firma dell’Amministratore Delegato e Direttore Generale n. 264/AD del 19 marzo 2019.

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ha monitorato il processo di informativa finanziaria ed ha ricevuto evidenza delle attività a tal fine poste in essere anche dal Dirigente Preposto, da ultimo nella riunione del 25 marzo 2020. Al riguardo il Collegio Sindacale non ha osservazioni da formulare.

Il Collegio Sindacale ha preso conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull’adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul relativo funzionamento tramite l’acquisizione di informazioni dai Responsabili delle competenti funzioni aziendali. Con particolare riguardo al Modello di organizzazione e gestione e presidi di carattere procedurale posti in essere ai sensi del D.lgs. n. 231 del 2001, il Collegio Sindacale riferisce di aver ricevuto un’adeguata informativa sulle attività svolte nel corso dell’esercizio 2019 e di non avere osservazioni al riguardo.

Il Collegio Sindacale ha altresì vigilato sull’adeguatezza del sistema amministrativo-contabile e sulla relativa affidabilità a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante: (i) le informazioni e i documenti acquisiti nel corso degli incontri con il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari e l’esame delle attestazioni da questi rilasciate congiuntamente all’Amministratore Delegato in data 31 marzo 2020; (ii) l’ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali competenti; (iii) l’esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione legale dei conti. Il Collegio Sindacale, alla luce dell’attività di vigilanza svolta, ritiene, per quanto di propria competenza, che il sistema amministrativo-contabile sia sostanzialmente adeguato e affidabile ai fini della corretta rappresentazione dei fatti di gestione.

Il Collegio sindacale, con riferimento alle operazioni di rilievo effettuate dalla Società, evidenzia che nel corso del 2019 sono proseguite le attività finalizzate all’acquisizione di una partecipazione da parte del Gruppo FS delle attività aziendali facenti capo alle società in AS Alitalia - Società Aerea Alitalia S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. La lettera inviata in data 20 novembre 2019 da FS S.p.A. alla Procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia non





ha ricevuto formale riscontro e la Procedura di vendita alla quale FS S.p.A. ha partecipato si è completata senza esiti.

Nel corso dell'esercizio 2019 e successivamente alla chiusura dello stesso, non sono state presentate denunce ex art. 2408 cod. civ. al Collegio Sindacale né si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c.

Dall'attività di vigilanza e controllo svolta dal Collegio Sindacale non sono emersi altri fatti suscettibili di menzione nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, in merito al quale riferisce quanto segue:

- a. abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza, a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo;
- b. non essendo demandato al Collegio Sindacale il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione data allo stesso, sulla sua generale conformità, per quel che riguarda la sua formazione e struttura, alla legge e ai principi contabili di riferimento e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni da riferire;
- c. per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 4, cod. civ.

Si evidenzia che l'esercizio al 31 dicembre 2019 chiude con un risultato positivo netto pari a 226.672.871,00 euro. Si rinvia, per maggiori approfondimenti, alle note di accompagnamento al bilancio.

Il Collegio Sindacale prende atto di quanto segnalato nella relazione finanziaria annuale in ordine all'emergenza del virus COVID 19 rinviando alla nota esplicativa al bilancio consolidato per quanto riguarda i potenziali effetti per il Gruppo.

In conclusione, preso atto del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 e delle informazioni fornite dagli amministratori, considerate le risultanze dell'attività svolta dalla società incaricata della revisione legale dei conti, il Collegio Sindacale, per quanto di propria competenza, non ha obiezioni da formulare sulla proposta di deliberazione, in merito al progetto di bilancio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con socio unico per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, così come presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti.

**BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2019**

Signor Azionista,

il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – messo a Vostra disposizione – si compone dei prescritti prospetti contabili consolidati e relative note esplicative; esso risulta redatto conformemente ai principi contabili internazionali (IFRS) adottati dalla Commissione Europea e integrati con gli International Accounting Standard (IAS) ed è corredato della relazione sulla gestione nonché dell’attestazione dell’Amministratore delegato e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili sul bilancio consolidato di Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e di un prospetto relativo all’area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo.


È riportato anche un prospetto di raccordo tra il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico e il bilancio consolidato del Gruppo FS al 31 dicembre 2019 relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto, posti a confronto con i corrispondenti dati del bilancio al 31 dicembre 2018.

Nella Relazione sulla gestione, sottoposta all’esame di coerenza da parte della società di revisione KPMG S.p.A., gli Amministratori hanno illustrato l’andamento complessivo della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo, unitamente a quanto concerne la Capogruppo, fornendo anche dettagli relativi ai singoli aspetti di attività delle Società consolidate e della prevedibile evoluzione della gestione.

La nostra attività di vigilanza è stata svolta in osservanza dei principi di comportamento del Collegio Sindacale emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. In conformità a tali principi, abbiamo fatto riferimento alle norme di legge che disciplinano la formazione del bilancio consolidato.

La documentazione esaminata e le informazioni assunte non evidenziano scostamenti dalle norme di legge che disciplinano la redazione del Bilancio consolidato.

La Società incaricata della revisione legale dei conti ha rilasciato la relazione ai sensi degli artt. 14 del D.lgs. 39/2010 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014, dalla quale risulta che il Bilancio consolidato di esercizio al 31 dicembre 2019 è conforme agli IFRS ed è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. In tale relazione, la Società incaricata della revisione legale ha altresì richiamato l’attenzione *“a quanto indicato dagli Amministratori al*





paragrafo "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" della nota esplicativa al bilancio consolidato con riferimento alle incertezze derivanti dai potenziali effetti del COVID -19", precisando tuttavia che il loro giudizio "non è espresso con rilievi in relazione a tali aspetti".

Nella relazione sulla gestione è inclusa la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF) in risposta a quanto previsto dal Decreto Legislativo del 30 dicembre 2016 n. 254 (Decreto). Il Collegio sindacale ha esaminato la relazione della società di revisione KMPG sulla DNF le cui conclusioni sono di seguito riportate: *Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo FS Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "Global reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti nel 2016 dal GRI – Global Reporting Initiative.*

Il Collegio Sindacale, dall'esame della relazione finanziaria annuale prende atto che il management del Gruppo, "anche al fine di garantire che quanto sta accadendo non modifichi le attuali, confermate solide prospettive di medio-lungo periodo del gruppo stesso, sta monitorando tempestivamente e costantemente le evoluzioni dell'emergenza. Tutto ciò, non appena gli sviluppi della stessa lo consentiranno, permetterà una puntuale quantificazione dei possibili impatti da COVID-19 e, in parallelo, un altrettanto puntuale identificazione delle possibili, mirate azioni di recupero, che potrebbero derivare anche da interventi eccezionali da parte delle Istituzioni nazionali ed europee, fortemente impegnate nella definizione di significative misure di sostegno alle realtà produttive e al sistema delle imprese".

Il Collegio Sindacale prende atto dalla relazione finanziaria annuale che il Gruppo ha posto in essere ogni iniziativa necessaria conseguente alla pandemia per garantire la salute e la sicurezza sui luoghi di lavoro del proprio personale. Inoltre, sempre con riferimento allo stato di emergenza sanitaria COVID -19 e agli effetti per il Gruppo, dalla relazione finanziaria annuale emerge che il Gruppo FS ha sviluppato un'analisi dell'efficacia ed efficienza della rimodulazione del trasporto passeggeri e merci in funzione degli effetti, con interventi selettivi e temporanei di sospensione mirata della operatività di taluni reparti afferenti ai siti operativi e manutentivi che per loro natura non offrono la possibilità del lavoro a distanza.

Il Collegio Sindacale, infine, rappresenta che ha invitato la Capogruppo ad informare il Consiglio di Amministrazione a fornire, non appena sarà possibile, stime attendibili anche *in progress* sugli effetti dell'emergenza in corso per le società del Gruppo a partire dai provvedimenti di *lockdown*, che hanno vietato la mobilità dei cittadini, nonché su eventuali provvedimenti del Governo in favore delle società, anche riferiti ai contratti di servizio in




essere.

Roma, 23 aprile 2020

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott.ssa Alessandra dal Verme

Presidente



Dott.ssa Susanna Masi

Sindaco effettivo



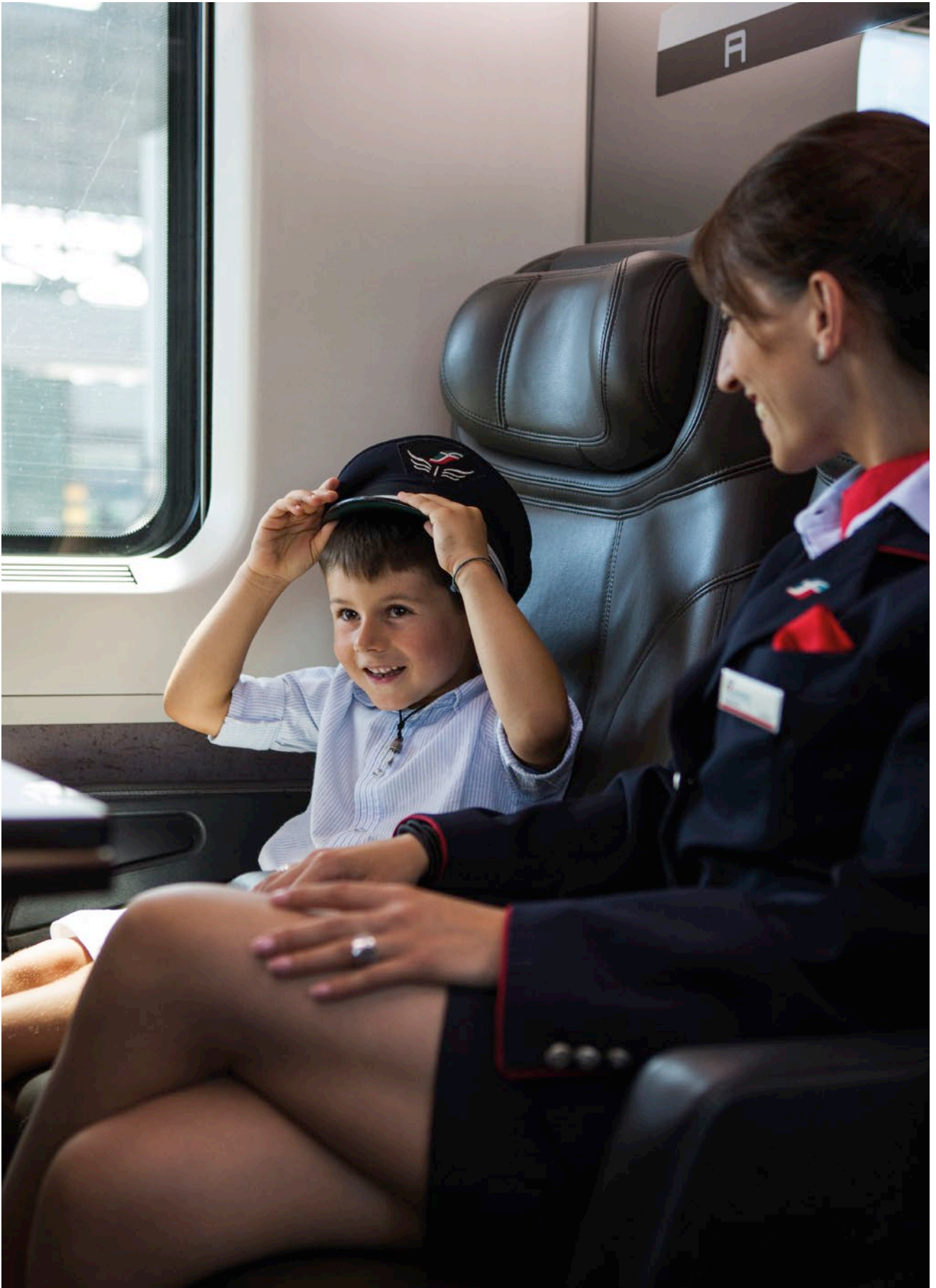
Dott. Gianpaolo Davide Rossetti

Sindaco effettivo



9







Direzione Centrale Amministrazione, Bilancio, Fiscale e Controllo

Direzione Centrale Comunicazione Esterna
Attività Editoriali e Redazionali
Editoria Off line

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Fotografie

© FS Italiane | Photo
© Anas | Photo
© almaphotos.net

Realizzazione, progetto grafico e stampa



Via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)

Finito nel mese di Luglio 2020



