

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

AL 31 DICEMBRE 2019

RETE FERROVIARIA ITALIANA – Società per Azioni – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 *sexies* del codice civile e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma

Capitale Sociale: euro 31.528.425.067,00 interamente versati

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Codice Fiscale: 01585570581 e Partita IVA: 01008081000 - R.E.A. 758300

MISSIONE DELLA SOCIETA'

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito RFI) è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito Gruppo FS) preposta alla gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico Ferrovie dello Stato (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita sia con mezzi propri (ottenuti tramite finanziamenti da terzi e versamenti in conto capitale sociale dallo Stato prima e da Ferrovie dello Stato Italiane dopo) che, attualmente, attraverso contributi in conto impianti dallo Stato.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale di cui al D. Lgs. N. 112 del 2015, ivi incluse le stazioni passeggeri e gli impianti merci modali e intermodali, nonché la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- gli altri compiti attribuiti a RFI in qualità di Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, nonché ogni ulteriore attività necessaria o utile per il perseguimento dei fini istituzionali indicati dalle competenti Autorità nazionali e comunitarie.

In data 5 aprile 2019 è stata approvata dall'Assemblea Straordinaria di RFI una modifica dello statuto consistente nell'ampliamento dell'oggetto sociale di RFI prevedendo: (i) la possibilità di effettuare il collegamento ferroviario via mare tra la Sicilia e la penisola anche attraverso l'impiego di "mezzi navali veloci"; (ii) la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie regionali di cui al D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, ivi inclusi i beni, le aree e gli *asset* strettamente necessari, correlati e funzionali alla gestione, il tutto in attuazione delle previsioni contenute nell'art 47, commi 4 e 11-bis, del D.L. 50/2017. Si è inoltre proceduto ad una rivisitazione dei compiti di RFI in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, al fine di renderli coerenti col vigente quadro normativo di settore, nonché ad una sostituzione dei richiami al previgente D.Lgs. 188/2003 con l'attuale normativa di settore rappresentata dal D.Lgs. 112/2015.

Tra i compiti attribuiti al gestore, le funzioni principali sono relative a:

- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e la Sicilia e la Sardegna, potendo effettuare con la Sicilia anche collegamenti tramite mezzi navali veloci;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;

- coordinare le attività di ricerca sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- progettare, costruire, gestire e mantenere le infrastrutture ferroviarie regionali secondo quanto disposto dal D.L.50/2017;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE**Consiglio di Amministrazione:**

Presidente Claudia Cattani

Amministratore Delegato Maurizio Gentile

Consiglieri Maurizio Mauri

Fabiana Lungarotti

Luciano Grazzini

Collegio Sindacale:

Presidente Mauro D'Amico

Sindaci effettivi Giancarla Branda

Francesco Marolda

Sindaci supplenti Gianpaolo Davide Rossetti

Federica Silvestri

Dirigente Preposto: Vera Fiorani

Società di Revisione: KPMG S.p.A.

INDICE

Relazione sulla gestione	12
Legenda e glossario.....	13
Principali risultati raggiunti nel periodo	17
La nostra azienda.....	18
I rapporti con lo Stato.....	21
I rapporti con i clienti	30
Principali eventi dell'anno	34
Risorse umane.....	39
Politica ambientale	40
Quadro macroeconomico.....	45
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria.....	47
Investimenti	53
Lo sviluppo della rete.....	53
Tecnologie integrate.....	56
Infrastruttura	58
Le stazioni.....	58
La sicurezza nell'esercizio ferroviario e dell'infrastruttura.....	63
Attività di ricerca e sviluppo.....	68
Andamento economico delle società controllate	72
Azioni proprie	76
Procedimenti e contenziosi	77
Informativa relativa all'articolo 2497 ter.....	87
Fattori di rischio.....	88
Evoluzione prevedibile della gestione	94
Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019	96
Prospetti contabili	96
Situazione patrimoniale - finanziaria.....	97
Conto Economico	98
Conto Economico complessivo.....	99
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	100
Rendiconto Finanziario	101
Note esplicative al bilancio	102
Premessa.....	103
Note sullo Stato Patrimoniale	132
Note sul Conto Economico.....	170
Passività e attività potenziali	180
Compenso alla società di revisione.....	182
Compensi Amministratori e sindaci.....	182
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	182

Parti correlate.....	184
Garanzie.....	189
Impegni finanziari di terzi.....	190
Impegni finanziari di terzi.....	192
Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio.....	193
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio.....	195

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) nell'esercizio 2019 ha realizzato investimenti per un totale di oltre 4.438 milioni di euro, confermando il grande impegno profuso per lo sviluppo e la manutenzione della rete ferroviaria nazionale. Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 1.205 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali, per circa 3.233 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 247 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Sotto il profilo economico, nella sua qualità di gestore della infrastruttura nazionale, RFI nel 2019 ha conseguito un risultato netto positivo di 302 milioni di euro confermando il trend dell'ultimo triennio che ha visto crescere l'utile netto del 5% nel 2018 (rispetto al 2017) e del 10% nel 2019 (rispetto al 2018). Tale risultato in crescita è in parte dovuto all'aumento del traffico ferroviario per i segmenti a mercato ed in parte all'incremento della varietà e quantità dei servizi resi alle imprese ferroviarie utilizzatrici della rete.

L'EBITDA registra un miglioramento rispetto al 2018 (+7%) grazie all'efficientamento dei processi che ha consentito un contenimento dei costi operativi rispetto all'esercizio precedente. Anche l'EBIT conferma l'andamento positivo per l'azienda con un incremento del 12% rispetto all'esercizio 2018.

Nel corso del 2019 si è concluso l'iter procedurale del nuovo Contratto di Programma – parte Investimenti (CdP-I) 2017-2021, iniziato nel 2017, con la registrazione del decreto interministeriale MIT/MEF n. 87 del 7 marzo 2019 di approvazione del contratto da parte della Corte dei Conti. Sono state contrattualizzate nuove risorse finanziarie per circa 13,3 miliardi di euro che consentiranno, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, non solo la sicurezza e l'ammodernamento dell'infrastruttura esistente ma anche il rilancio del trasporto merci ferroviario ponendo al centro dello sviluppo della rete i nodi intermodali per una migliore accessibilità a porti, interporti ed aeroporti.

Nel mese di febbraio 2019 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'Impresa 2019-2023, parte integrante del Piano Industriale di Ferrovie dello Stato Italiana S.p.A. che declina la nuova visione strategica di Gruppo orientata ad "una maggiore concentrazione sul core business ferroviario"; in tale contesto RFI ha individuato come obiettivo strategico il contributo allo sviluppo sostenibile e all'attrattività del Paese attraverso la soddisfazione delle esigenze di mobilità della persone e della logistica e aumentando la connettività e l'integrazione del sistema Italia.

Tali obiettivi si declinano in cinque ambiti prioritari di intervento: - *Stazioni* (attraverso una nuova idea di stazione per l'integrazione modale e attraverso progetti di riqualificazione delle aree limitrofe di stazione), - *Trasporto Pubblico Locale* (tramite potenziamenti, velocizzazioni, nuove stazioni), - *Lunga percorrenza* (tramite potenziamenti e velocizzazioni delle principali direttrici europee e collegamenti aeroportuali), - *Logistica* (attraverso il collegamento di porti, interporti, distretti produttivi ed il rafforzamento della cooperazione internazionale tra Gestori), - *Ambiente e Sociale* (perseguendo l'efficientamento idrico ed energetico, attuando una filiera di acquisti "sostenibili" , favorendo l'uso sociale di patrimonio non strumentale).

In tale contesto, va ricordato il continuo impegno per il miglioramento della sicurezza ferroviaria dedicando risorse, mezzi, processi, tecnologie e studi, al fine di accrescere la resilienza dell'infrastruttura e migliorare la protezione del suolo dal rischio idrogeologico e sismico in risposta alla crescente fragilità del territorio.

Nonostante l'impegno profuso, il 6 febbraio 2020, si è verificato l'incidente ferroviario che ha coinvolto il treno alta velocità Frecciarossa 9595 in servizio tra Milano e Salerno, causando il decesso dei due macchinisti ed il ferimento di circa 30 passeggeri. RFI tutta, nell'esprimere il proprio cordoglio per le vittime dell'incidente ferroviario di Lodi e la vicinanza alle famiglie dei passeggeri coinvolti, in attesa che le indagini chiariscano la dinamica e le cause dell'incidente, conferma il proprio impegno quotidiano volto a garantire elevati *standard* di sicurezza e affidabilità.

Il percorso di integrazione della **sostenibilità** nelle strategie di RFI ha visto nel 2019 importanti progressi sotto diversi profili di intervento. Ad aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato gli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo (2030-2050) rappresentati da: - *Sicurezza* (zero eventi mortali), - *Energia ed emissioni (carbon neutrality)* e - *Mobilità sostenibile* (incremento del cosiddetto *modal shift* per il trasporto passeggeri e merci).

Tenuto conto della specificità della propria attività, delle proprie conoscenze tecniche e della capacità di innovazione, RFI può incidere significativamente sulla conservazione e riduzione del consumo di risorse naturali, sul presidio della sicurezza e della resilienza delle infrastrutture di trasporto, sull'affermazione di nuovi modelli di mobilità, in un'ottica di creazione di valore per tutti i soggetti interessati e per il sistema Paese.

A seguito dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione, le iniziative di investimento e gestionali di RFI sono state più specificamente valutate e indirizzate verso gli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo: da quelle legate a programmi diffusi sul territorio per la sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione, ivi inclusa la valutazione dei rischi sismici ed idrogeologici, all'*avanzamento* tecnologico e prestazionale per il trasporto merci e il trasporto pubblico locale, ai progetti di nuove linee, sviluppo di linee esistenti, passanti metropolitani.

Sotto il profilo della sostenibilità, ricordiamo che nel mese di marzo 2019 RFI ha conseguito la "Certificazione *Envision*" con livello "Platinum" (massimo livello raggiungibile) per il progetto di potenziamento della tratta Frasso Telesino – S. Lorenzo, appartenente all'itinerario ferroviario AV/AC Napoli – Bari. L'opera, riconosciuta come esempio di infrastruttura altamente sostenibile, è la prima in Europa a ottenere la Certificazione ENVISION, strumento già in uso a livello mondiale per verificare ed attribuire un valore tangibile alla sostenibilità economica, ambientale e sociale delle infrastrutture.

Nel 2019 RFI ha posto in essere numerose attività di coinvolgimento delle Istituzioni, in particolare Regioni e Comuni, nell'ambito del "Progetto Stazioni" per armonizzare politiche di intervento di competenza di soggetti diversi, sensibilizzando l'attenzione di tutti i soggetti interessati alla centralità del ruolo delle stazioni ferroviarie nelle politiche di mobilità sostenibile.

In continuità con il 2018 ed il 2017, sono proseguite le rilevazioni propedeutiche alla rendicontazione degli indicatori per il Rapporto di Sostenibilità 2019 (RdS 2019), volte a evidenziare oltre 200 indicatori globali (*Global Reporting Initiative*) riferiti a diversi ambiti quali energia, ambiente, materiali per infrastruttura, mitigazioni rumore, catena dei fornitori, sicurezza della rete, personale e sicurezza lavoro, sanzioni, riuso sociale del patrimonio non funzionale, soddisfazione dei clienti, reclami, responsabilità di prodotto/servizio, offerta commerciale, ecc.

Nell'ambito delle iniziative di rafforzamento del **sistema di controllo interno** e gestione dei rischi, l'anno 2019 vede la implementazione di alcune rilevanti iniziative. In particolare RFI si è dotata in maniera volontaristica di un sistema volto alla prevenzione dei fenomeni di corruzione: *l'Anti Bribery & Corruption Management System (ABC System)*, per le ipotesi corruttive sia di *mala gestio* che di malfunzionamento, predisposto in attuazione delle "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione" poste in essere a livello di gruppo e salvaguardando il più generale obiettivo di rendere il Modello predisposto dalla Società un vero e proprio supporto operativo per le strutture aziendali come efficace presidio a tutela del rischio da fenomeni corruttivi.

Sempre in tema anticorruzione, particolare attenzione viene posta ai Protocolli di Legalità per la prevenzione di tentativi di infiltrazione mafiosa, con estensione delle verifiche antimafia per importi e tipologie contrattuali ulteriori rispetto a quelle previste dalle norme. Una fattispecie particolare è rappresentata dai Protocolli di Legalità per le "grandi opere", con clausole anticorruzione particolarmente severe e restrittive, accompagnate da Protocolli Operativi per il monitoraggio flussi finanziari estesi a tutti gli operatori economici della filiera dell'appalto.

A beneficio del rafforzamento del sistema di controllo interno, è stato inoltre: - varato il Sistema di rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali" (c.d. "*Tax Control Framework*"), necessario per l'intervenuto ottenimento dell'ammissione al regime di Adempimento Collaborativo della Società da parte dell'Agenzia delle Entrate, introdotto con il Decreto Legislativo 5 agosto 2015, n. 128; - istituita la funzione *Compliance* finalizzata a curare la definizione e l'aggiornamento del Modello di *Compliance* a livello aziendale; - istituita, come evoluzione del preesistente presidio di *Risk Officer* a staff dell'Amministratore Delegato, la struttura organizzativa *Risk Management & DPO (Data Protection Officer)*, in un'ottica di rafforzamento dei presidi di controllo di secondo livello.

Sotto il profilo delle **operazioni straordinarie**, nell'anno 2019 RFI ha realizzato, da un lato, la vendita della partecipazione di minoranza in Centostazioni Retail S.p.A., portando a compimento la operazione di riassetto del *network* stazioni intrapresa nel precedente esercizio, e dall'altro l'acquisto del 100% delle quote di Terminali Italia S.r.l., allo scopo di rafforzare il modello di gestione dell'accesso e utilizzo dei propri terminali merci anche attraverso il completamento dell'offerta con ulteriori servizi di ultimo miglio utili per i clienti del settore del trasporto merci.

Nell'anno 2019, nell'ambito del più ampio programma di trasferimento delle cosiddette "ferrovie concesse" alla rete nazionale, è stata completata l'operazione di subentro di RFI nella gestione della Ferrovia Centrale Umbra che si è conclusa il 24 giugno 2019 con la sottoscrizione dell'atto di fusione per incorporazione della UM Ferro S.r.l. in Rete Ferroviaria Italiana, con efficacia dal 1 luglio 2019.

Nel 2019 è stata inoltre costituita la nuova società Infrarail Firenze S.r.l., non ancora operativa, con lo scopo di svolgere 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.

Ad ultimo, è importante rilevare che l'anno 2019 è stato caratterizzato dall'inserimento di RFI nell'elenco delle Unità Istituzionali appartenenti al Settore delle **Amministrazioni Pubbliche (PA)** inserite nel conto economico consolidato dello Stato, predisposto annualmente dall'ISTAT. In relazione agli effetti derivanti dall'iscrizione nel perimetro delle PA si rappresenta che l'art. 40 del D.L. 124/2019, convertito con L. 157/2019, ha disposto la non applicabilità in capo ad RFI dei vincoli e degli obblighi in materia di contenimento della spesa pubblica discendenti dall'inclusione nell'elenco ISTAT in parola, garantendo in tal modo alla Società il mantenimento dell'autonomia

finanziaria ed operativa di cui necessita al fine di assicurare il pieno ed efficace svolgimento delle attività funzionali al raggiungimento dei suoi obiettivi istituzionali e societari.

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

RELAZIONE SULLA GESTIONE

LEGENDA E GLOSSARIO

Di seguito i criteri utilizzati per la costruzione degli indicatori di *performance* di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla gestione, rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi del bilancio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società 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. E' 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 sommatoria delle Rimanenze, dei Contratti di costruzione, dei Crediti commerciali correnti e non correnti, dei Debiti commerciali correnti e non correnti e degli Acconti a fornitori.
- **Altre attività nette:** sono determinate dalla sommatoria dei Crediti ed anticipi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) per contribuiti, delle Attività per imposte anticipate, delle Altre attività correnti e non correnti e delle Altre passività correnti e non correnti.
- **Capitale circolante:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e delle Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** è determinato dalla sommatoria delle voci Immobili, impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Attività nette possedute per la vendita:** sono determinate da componenti patrimoniali per i quali si ritiene che il valore contabile possa essere recuperato principalmente con un'operazione di vendita o un trasferimento ai soci nonché con il loro uso continuativo.
- **Capitale Investito Netto - CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e dalle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta - PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato dalla sommatoria dei Prestiti obbligazionari, dei Finanziamenti da banche a lungo termine, delle quote correnti a essi riferiti, dei Finanziamenti da banche a breve termine, dei Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, delle Disponibilità liquide e delle Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **Mezzi Propri - MP:** è un indicatore di bilancio 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 di periodo.
- **Ebitda margin:** è un indice percentuale di redditività. E' determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.

- **Ebit margin – ROS (return on sales):** è un indice percentuale di redditività delle vendite. E' determinato dal rapporto tra l'EBIT ed i Ricavi operativi.
- **Grado di indebitamento finanziario:** è un indicatore utilizzato per misurare l'indebitamento dell'azienda. E' determinato dal rapporto tra la PFN ed i Mezzi Propri.
- **ROE (return on equity):** è un indice percentuale di redditività del capitale proprio. E' determinato dal rapporto tra il Risultato Netto (RN) e i Mezzi Propri Medi (tra inizio e fine periodo) al netto del risultato di periodo.
- **ROI (return on investment):** è un indice percentuale di redditività del capitale investito attraverso la gestione tipica dell'azienda. E' calcolato come il rapporto tra l'EBIT e il CIN medio (tra inizio e fine periodo).
- **Rotazione del capitale investito - NAT:** è un indicatore di efficienza, in quanto esprime la capacità del capitale investito di "trasformarsi" in ricavi di vendita. E' determinato dal rapporto tra Ricavi operativi e CIN medio (tra inizio e fine periodo).

Di seguito il glossario dei termini delle attività operative di uso più ricorrente:

- **ACC/ACC-M:** Apparato Centrale Computerizzato (Multistazione). Apparato centrale elettronico computerizzato per il comando e il controllo di impianti di segnalamento e sicurezza di stazione.
- **ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti:** Organo competente per la regolazione dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori.
- **ATC: Automatic Train Control.** Sistema di controllo automatico della marcia del treno. E' 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/o l'Alta Capacità di trasporto.
- **CCSE:** Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico. Ente pubblico economico che opera nei settori dell'elettricità, del gas e dell'acqua.
- **Contratto di Programma – Parte Servizi o Parte Investimenti:** Contratti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento ed altre condizioni, quali ad esempio la manutenzione ordinaria e/o straordinaria della rete, per favorire lo sviluppo del sistema ferroviario.
- **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.
- **DPCM:** Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.
- **ERA - European Railway Agency:** è l'agenzia dell'Unione Europea (UE), che stabilisce i requisiti obbligatori per le ferrovie europee ed i costruttori sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità,

che si applicano al sistema ferroviario trans europeo. L'ERA fissa gli obiettivi comuni di sicurezza, 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 ed 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 ed innovativi.
- **GSM-R (Global System for Mobile Communication-Railway):** *standard* europeo per la telefonia radiomobile pubblica di tipo digitale, con velocità di trasmissione di 9,6 Kbps.
- **ICT:** *Information and Communication Technology*.
- **MATTM:** Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
- **MEF:** Ministero dell'Economia e delle Finanze.
- **MIT:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- **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.
- **OPI:** Orientamenti preliminari Assirevi in tema di IFRS.
- **PIR:** Prospetto Informativo della Rete, è il documento che contiene criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità dell'infrastruttura e all'erogazione dei servizi nonché un'esposizione dettagliata delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa.
- **PL:** Passaggio a livello.
- **Posto Movimento - PM:** località non adibita al servizio viaggiatori.
- **PMdA:** Pacchetto Minimo di Accesso.
- **PRG:** Piano Regolatore Generale.
- **Raddoppio:** trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.
- **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.
- **TLC:** Telecomunicazioni.
- **Sistema Comando Controllo/Controllo Traffico Computerizzato Grande rete SCC/CTC:** 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.

-
- **Sistema di Controllo Marcia Treno - SCMT:** 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.
 - **Sistema Supporto alla Circolazione – SSC:** controlla e gestisce la circolazione ferroviaria sulla linea dai Posti centrali di Bologna e Verona.
 - **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 una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).
 - **Treni-km:** km di linea ferroviaria percorsi da un treno in un dato arco temporale di riferimento.
 - **Vril:** velocità di rilascio.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL PERIODO

		2019	2018
ROE	RN/MP*	0,90%	0,82%
ROI	EBIT/CI	0,99%	0,91%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	12,52%	11,18%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	17,18%	16,09%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI	0,08	0,08
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	0,07	0,03

LEGENDA

CI: Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio)

EBIT: Risultato operativo

EBITDA: Margine operativo lordo

MP*: Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio

MP: Mezzi propri

PFN: Posizione finanziaria netta

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

LA NOSTRA AZIENDA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito anche la "Società" ovvero "RFI") svolge le proprie attività ed eroga i propri servizi nel rispetto dei «principi sull'erogazione dei servizi pubblici» e dei valori comuni a tutto il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

I principali ambiti di attività svolte da RFI nel perimetro dell'Atto di Concessione e sulla base delle specifiche normative di settore riguardano:

- la gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria, anche tramite il presidio dei sistemi di controllo e comando della marcia dei treni;
- il mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) per la sua piena utilizzabilità da parte delle Imprese di Trasporto, attraverso le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, dal 2014 disciplinate, insieme alle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria verso la Sicilia e la Sardegna, dal "Contratto di Programma – parte Servizi" sottoscritto tra RFI, nella sua qualità di Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (GI), e lo Stato;
- la progettazione e realizzazione degli investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura esistente e delle sue dotazioni tecnologiche oltre che per lo sviluppo e la costruzione, anche tramite le società partecipate, di nuove linee e impianti ferroviari secondo la programmazione definita con lo Stato tramite l'apposito "Contratto di Programma – parte Investimenti";
- la definizione annuale dell'orario ferroviario sulla base delle richieste avanzate dalle Imprese Ferroviarie (IF) viaggiatori e merci secondo le regole espone nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento ufficiale con cui il Gestore dell'Infrastruttura comunica ai propri clienti diretti criteri, procedure, modalità e termini per l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura e per l'erogazione dei servizi connessi;
- l'accertamento dell'idoneità psico-fisica del personale – sia proprio, sia delle IF e di altri operatori del settore trasporti – impegnato in attività connesse con la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario nonché con la sicurezza del trasporto pubblico navale e terrestre;
- l'accessibilità delle stazioni e dei servizi in esse offerti ai viaggiatori ed, in generale, a tutti gli utilizzatori secondo i principi e i valori di riferimento cui RFI ispira il proprio rapporto con i clienti e con il pubblico;
- l'assistenza in stazione alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) in conformità al ruolo di *Station Manager* assunto dalla Società dal dicembre 2010 in attuazione del Regolamento CE 1371/2007 su "Diritti e obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario";
- la fruibilità dei terminali merci di proprietà, anche attraverso l'offerta integrata di accesso all'infrastruttura e di servizi dell'ultimo miglio ferroviario erogati tramite la controllata Terminali Italia S.p.A., con un *network* esteso su tutto il territorio nazionale costituito da 16 terminali;
- il collegamento marittimo per garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari verso la Sicilia, assicurato continuativamente tramite il traghettamento dei treni passeggeri e merci tra Villa San Giovanni e Messina, e verso la Sardegna, svolto esclusivamente su richiesta delle IF per treni merci o trasporti di servizio;
- l'integrazione della rete italiana nelle reti di trasporto transeuropee secondo i piani e gli *standard* definiti a livello sovranazionale e secondo i programmi condotti insieme ai Gestori dell'Infrastruttura esteri, anche nell'ambito di Gruppi di Interesse Economico Europei (GEIE) e Associazioni di diritto internazionale, per l'interoperabilità delle reti e lo sviluppo dei corridoi merci.

Nella seguente tabella sono rappresentati i principali numeri di RFI al 31 dicembre 2019:

LA SOCIETA'	
I dipendenti	26.407 unità
Il capitale sociale	31.528.425.067 euro
Direzioni Territoriali Produzione	15
Direzioni Territoriali Commerciali	6
Direzioni Territoriali Circolazione	11
Officine	5
Direzioni Programmi Investimento	7
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO 16.779 km (1)	
CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	6.468 km
Linee complementari	9.361 km
Linee di nodo	950 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	7.722 km
Linee a semplice binario	9.057 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	12.016 km
- a doppio binario	7.644 km
- a semplice binario	4.372 km
Linee non elettrificate (diesel)	4.763 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI 24.500 km	
linea convenzionale	23.033 km
linea AV (2)	1.467 km
IMPIANTI FERROVIARI	
Stazioni con servizio viaggiatori attivo/possibile	~ 2.200
Impianti di traghettamento	4
Impianti merci (3)	211
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI TELECOMANDO E PROTEZIONE MARCIA TRENO (4)	
Sistemi di telecomando della circolazione	13.176 Km
SCMT, per il controllo della marcia del treno	12.493 km (di cui 77 con doppio attrezzaggio SCMT-SSC)
SSC, per il supporto alla guida	3.561 km (di cui 77 con doppio attrezzaggio SCMT-SSC)
ERTMS, per l'interoperabilità su rete AV/AC	709 km
GSM-R, per la telecomunicazione mobile	11.633 Km

Note

- (1) di cui 70 Km di rete estera
- (2) riferiti alle tratte attrezzate con ERTMS e ai loro collegamenti con le località di servizio
- (3) impianti con centri intermodali, scali, raccordi, ecc
- (4) tutte le linee della rete sono attrezzate con uno o più sistemi di protezione marcia treno

Piano di Impresa

In data 6 febbraio 2019 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'Impresa 2019-2023. Il documento di pianificazione elaborato dal Gestore, parte integrante del Piano Industriale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., declina la nuova *vision* strategica di Gruppo orientata ad "una maggiore concentrazione sul *core business* ferroviario", attraverso l'obiettivo strategico di RFI di contribuire allo sviluppo sostenibile e all'attrattività del Paese, mettendo al centro la soddisfazione delle esigenze di mobilità delle persone e della logistica ed aumentando la connettività e l'integrazione del sistema Italia.

Le azioni che il Gestore si propone per l'attuazione del Piano sono da realizzare in cinque ambiti di intervento prioritari - Stazioni, Trasporto pubblico locale (TPL), Lunga percorrenza, Logistica, Ambiente & sociale - attraverso la realizzazione di quattro *Key driver*: Sicurezza, Puntualità e affidabilità, *Upgrade* prestazionale, Efficienza, innovazione e sostenibilità.

- **Sicurezza** – Nel Piano un posto centrale è riservato al continuo impegno per il miglioramento della sicurezza ferroviaria, perseguendo l'obiettivo "incidenti zero" attraverso l'impiego di uomini, mezzi, processi ed interventi per una maggiore resilienza dell'infrastruttura e la protezione del suolo dal rischio idrogeologico e sismico in risposta alla crescente fragilità del territorio.
- **Puntualità e affidabilità** - RFI è orientata a migliorare la puntualità con azioni sulla gestione della circolazione di breve e medio-lungo periodo e ad aumentare l'affidabilità con interventi sull'infrastruttura e sulla dotazione tecnologica nei nodi metropolitani e nei tratti di linea più saturi.
- **Upgrade prestazionale** – Nelle previsioni di Piano molti sforzi sono tesi all'incremento della capacità e prestazionalità della rete e della connettività del sistema Paese, tramite interventi come:
 - la realizzazione di nuove linee;
 - la velocizzazione di tratte ferroviarie a servizio del trasporto di medio-lungo raggio e del TPL;
 - il collegamento ferroviario di ulteriori porti, terminali ed aeroporti e l'adeguamento prestazionale delle linee merci, in particolare relativamente alla rete *core*.
- **Efficienza, innovazione e sostenibilità** – Infine, forte attenzione è attribuita all'uso delle risorse pubbliche attraverso l'adozione di modelli di *should cost/clean sheet*¹ tesi ad implementare:
 - una politica di eccellenza degli acquisti, realizzata anche tramite il ridisegno della gestione delle scorte;
 - l'introduzione di tecnologie innovative di digitalizzazione dell'infrastruttura;
 - la difesa, la rigenerazione e la valorizzazione del territorio (efficientamento idrico ed energetico, riutilizzo di materiali, uso sociale di *asset* non strumentali, protezione e formazione dei lavoratori) con il coinvolgimento di tutti gli *stakeholders*.

¹ Modello analitico per determinare il prezzo ottimale delle forniture attraverso le singole sotto-componenti e i *driver* di costo

I RAPPORTI CON LO STATO

A valle di un articolato processo di confronto avviato con i Ministeri competenti ed in coerenza con quanto stabilito dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nella Delibera n. 4 del 2012, i rapporti della Società con lo Stato sono regolati attraverso due atti:

- 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 ed in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.
- Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S), per la disciplina delle attività connesse alla disponibilità dell'infrastruttura e segnatamente di manutenzione della stessa (ordinaria e straordinaria) e delle attività di *Safety, Security* e navigazione ferroviaria.

Il Contratto di Programma - Parte Investimenti

In data 9 maggio 2019 si è concluso l'iter procedurale del nuovo CdP-I 2017-2021 con la registrazione, da parte della Corte dei Conti, del decreto interministeriale MIT/MEF n.87 del 7 marzo 2019 di approvazione del contratto.

Pertanto, nel corso del 2019 ad avvenuto perfezionamento dell'iter procedurale si sono rese operative le risorse oggetto dell'atto contrattuale pari a 13,2 miliardi di euro destinate all'avvio di numerosi progetti/programmi di investimento, di cui si annoverano i 5 miliardi di euro per lo sviluppo delle principali direttrici ferroviarie, 2,7 miliardi di euro per il proseguimento dei progetti da realizzarsi per lotti costruttivi, 2 miliardi di euro per il proseguimento dei programmi di sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge.

Successivamente il GI ha proceduto ad elaborare uno schema di aggiornamento congiunto per le annualità 2018 e 2019 al fine di recepire gli ulteriori stanziamenti recati dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019, nel frattempo intercorse, in un unico processo autorizzativo al fine di avviarne rapidamente l'operatività.

In particolare, nello schema di aggiornamento 2018/2019 al CDP-I sono state considerate le risorse rinvenienti:

- dalla Legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (c.d. Legge di Bilancio 2018), che ha rifinanziato il fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge n. 232 dell'11 dicembre 2016 (c.d. Legge di Bilancio 2017), ripartite tra i Ministeri con DPCM 28 novembre 2018 assegnando una quota di 5,9 miliardi di euro al GI;
- dalla Legge n. 145 del 30 dicembre 2018 (c.d. Legge di Bilancio 2019) che ha istituito un Fondo nello stato di previsione del MEF (cap.7557) per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese (ex art.1, commi 95-96-98) la cui quota di competenza del Gestore è pari a 7,3 miliardi di euro.

Nel secondo semestre RFI ha provveduto a recepire le osservazioni emerse in sede di istruttoria e ha rielaborato una nuova versione dello schema di aggiornamento 2018/2019 sulla quale il CIPE, con delibera n. 37 del 24 luglio 2019, ha espresso parere favorevole. In tale aggiornamento, per accompagnare annualmente la quantificazione consapevole delle risorse nell'ambito della Legge di Bilancio, è stato elaborato un nuovo documento, il Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti (di seguito DVPPI), che si pone i seguenti obiettivi:

- esplicitare razionali, criteri e metodi per la valutazione della specifica tipologia di investimenti ferroviari contrattualizzati attraverso il Contratto di Programma, a partire dall'analisi combinata del contesto e dell'orizzonte di riferimento, dello stato della rete ferroviaria, delle esigenze di infrastrutturazione e più in generale, di sviluppo sostenibile e di mobilità del Paese, dei suoi singoli territori e nell'orizzonte europeo e globale;
- comunicare i risultati della valutazione sistematica e sistemica di tutti i singoli investimenti che manifestano fabbisogni finanziari ed evidenziare la singola rilevanza di ciascuno rispetto agli obiettivi strategici definiti;
- rendere immediatamente visibile la collocazione multidimensionale (cosa, dove, perché e quanto) dei singoli investimenti nel quadro complessivo delle strategie di *upgrading* e sviluppo della rete anche funzionalmente a successivi eventuali specifici approfondimenti da condurre su singoli investimenti.

La valutazione effettuata con il DVPPI, oltre a dimensionare i programmi di *upgrading* della rete esistente in termini di allocazione risorse sulla base della loro cantierabilità, è infatti finalizzata a individuare i progetti di sviluppo della rete legati ad esigenze di connettività del territorio eleggibili - sulla base della loro maturità e dei ritorni tecnico-prestazionali attesi - all'inserimento tra gli investimenti cui dare priorità di finanziamento nella proposta di aggiornamento al CdP-I . A partire da questa prima edizione, il DVPPI sarà aggiornato attraverso un processo di *rolling* in corrispondenza dell'avvio dell'iter di formazione della Legge di Bilancio.

Il valore del portafoglio progetti dell'aggiornamento 2018/2019 del CDP-I 2017-2021 si attesta a 79,2 miliardi di euro rispetto ai 66,0 miliardi di euro del Contratto di Programma 2017-2021, tenuto conto delle variazioni al portafoglio connesse alle opere ultimate pari a 2,2 miliardi di euro e delle variazioni finanziarie intervenute pari a 15,4 miliardi di euro. Le risorse finanziarie contrattualizzate consentiranno, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, non solo la sicurezza e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente, al fine di poter garantire ai cittadini infrastrutture più efficienti e sicure ed una migliore quantità e qualità dei servizi ai pendolari, ma anche il rilancio del trasporto merci ferroviario e dell'intermodalità ponendo al centro dello sviluppo della rete i nodi intermodali per una migliore accessibilità a porti, interporti ed aeroporti e prestando la massima attenzione allo sviluppo delle Regioni del Mezzogiorno a cui sono state destinate circa il 51% delle nuove risorse.

Nel dettaglio le nuove risorse contrattualizzate, pari a 15,4 miliardi di euro, sono così destinate:

- 2,5 miliardi di euro al fine di proseguire gli interventi di messa in sicurezza delle linee;
- 1,8 miliardi di euro per la prosecuzione del piano di attrezzaggio ERTMS e per l'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati ed obsoleti;
- 0,1 miliardi di euro per il programma di ripristino e riapertura delle linee turistiche indicate nella legge n.128 del 2017 vista la grande importanza attribuita al turismo a supporto dello sviluppo economico nazionale;
- 1,1 miliardi di euro per la valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del TPL mediante la realizzazione anche degli interventi individuati di concerto con le Regioni principalmente nell'ambito del I e II Addendum al Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020;
- 1,5 miliardi di euro per lo sviluppo delle aree metropolitane in particolare per il proseguimento del programma "*smart ed easy station*";

- 0,2 miliardi di euro per lo sviluppo dell'integrazione modale anche nel rispetto di quanto disposto dall'art.1 comma 749 della Legge di Bilancio 2019: "in sede di aggiornamento del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., una quota delle risorse da contrattualizzare o che si rendano disponibili nell'ambito delle finalità già previste dal vigente contratto, nel limite di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, è destinata alla realizzazione di connessioni ferroviarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità di livello almeno sovregionale, con priorità per quelli connessi con il sistema portuale o aeroportuale".
- 6,7 miliardi di euro per investimenti volti a garantire una connettività "a rete" su tutte le principali direttrici interpolo lungo i corridoi «*core*» della rete TEN-T;
- 1,5 miliardi di euro per investimenti di sviluppo dei corridoi europei con il completamento del finanziamento dell'itinerario Napoli-Bari sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Nel mese di dicembre 2019, la Corte dei Conti ha registrato la delibera CIPE n. 37 del 2019 concernente il parere favorevole sull'aggiornamento del CdP-I 2017-2021, successivamente pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 7 del 7 gennaio 2020.

L'iter di approvazione del Contratto prevede l'esame da parte delle competenti Commissioni Parlamentari per l'acquisizione del 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.

Nel corso del 2019 sono state emanate le seguenti disposizioni normative con impatti sui futuri aggiornamenti contrattuali. In data 26 ottobre 2019 è stato emanato il Decreto Legge n. 124 c.d. "Decreto Fiscale" recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili" convertito con Legge del 19 dicembre 2019, n. 157 che all'art. 40 autorizza, per il 2019, la spesa di 460 milioni di euro per investimenti infrastrutturali nella rete ferroviaria nazionale specificando la relativa copertura finanziaria.

In data 27 dicembre 2019, è stata emanata la Legge n. 160 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022" (c.d. Legge di Bilancio 2020) che, all'art.1, ha: a) istituito un fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese nello stato di previsione del MEF; b) autorizzato la spesa per investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, che è ridotta di 40 milioni di euro nell'anno 2020 ed è incrementata di 40 milioni di euro nell'anno 2021 e di 350 milioni di euro nell'anno 2026.

Gli stanziamenti di cassa previsti per l'anno 2020 dalla Legge di Bilancio 2020 ammontano a complessivi 4.537,3 milioni di euro interamente iscritti sui capitoli di Bilancio afferenti il MEF (cap. 7122 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari e cap. 7124 per la rete AV/AC e convenzionale).

Si segnala, inoltre, che la Società ha adempiuto ai vigenti obblighi informativi del Contratto di Programma – Parte Investimenti 2017-2021, in particolare:

- Art. 4 comma 2 lettera h relativo alla trasmissione annuale al Ministero dei provvedimenti di nomina delle commissioni di gara ovvero di incarichi di collaudo tecnico-amministrativo relativamente ai contratti di appalto superiori ai venticinque milioni di euro;
- Art. 4 comma 3 lettera a) relativamente all'invio annuale relazione sullo stato di attuazione dei programmi e dei progetti di investimento oggetto del Contratto;
- Art. 6 che disciplina le facoltà del GI cui si fa rimando;
- Art.7 comma 3 secondo cui Gestore rende disponibili informazioni all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, nonché i dati e le notizie riguardanti l'eventuale contenzioso avente ad oggetto le procedure di affidamento e di aggiudicazione di opere e lavori nonché la relativa fase di esecuzione, per appalti di valore superiore a venticinque milioni di euro;
- Art. 8, relativo alla comunicazione gli obiettivi di *performance* dell'anno e la misurazione delle *performance* relative all'anno precedente secondo una metodologia di calcolo, condivisa con i Ministeri competenti ed allegata alla "Relazione al Contratto di Programma".

Il Contratto di Programma - Parte Servizi

Il Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S) disciplina il finanziamento delle attività di Gestione e Manutenzione straordinaria della Rete, finalizzate a garantire l'utilizzabilità della rete in condizioni di sicurezza e affidabilità mediante le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché il finanziamento di altri oneri di gestione relativi all'esercizio ferroviario (circolazione, *safety*, *security*, navigazione ferroviaria) e dei servizi di assistenza alle PRM.

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, oltre che per effetto della Legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020), del Decreto Legge n. 119 del 23 ottobre 2018 (convertito con Legge 17 dicembre 2018, n. 136) e della Legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021), già citate nelle precedenti Relazioni finanziarie annuali 2017 e 2018 a cui si rinvia, per effetto della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022) che ha stanziato 100 milioni di euro annui per le annualità 2020, 2021 e 2022 quale reintegro delle risorse destinate alle attività in conto esercizio definanziate dalla Legge 27 dicembre 2017, n. 205 e per effetto del finanziamento a valere sul Programma Operativo Nazionale 2007-2013 (PON 07-13) che reca +26,53 milioni di euro a favore di interventi di manutenzione straordinaria.

Il mutato quadro finanziario a legislazione vigente sarà oggetto di recepimento nell'ambito di un apposito atto di aggiornamento del Contratto, all'interno del quale troveranno contrattualizzazione anche le risorse recate dalla Legge 28 settembre 2018, n. 111 che ha rifinanziato, sul capitolo di bilancio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 7255 "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina", le risorse stanziato dalla Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 art. 1 c. 239, come rifinanziate dalla Legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021), nella misura di 7,1 milioni di euro per la copertura degli oneri derivanti dall'espletamento, dal 1° ottobre 2018 al 31 dicembre 2019, del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina – Reggio Calabria che RFI ha garantito in attuazione di specifica richiesta del MIT.

QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

Inserimento di RFI nell'elenco delle Unità Istituzionali appartenenti al Settore delle Amministrazioni Pubbliche predisposto dall' Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT)

In data 30 settembre 2019 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale – Serie generale n. 229 il provvedimento dell'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) recante l'Elenco delle Unità Istituzionali appartenenti al Settore delle Amministrazioni Pubbliche (PA) tra le quali, per la prima volta, è stata inserita anche RFI.

Quanto alle ragioni che hanno condotto all'inclusione di RFI nel perimetro della PA ed ai relativi effetti si rappresenta quanto segue.

Sulla base del Sistema europeo dei conti (SEC 2010) di cui al Regolamento UE n. 549 del 2013 e alla luce delle interpretazioni del SEC medesimo fornite dall'EUROSTAT nel "*Manual on Government Deficit and Debt*", l'ISTAT è tenuto, ai sensi dell'art. 1, comma 3 della legge n. 196/2009, a predisporre e pubblicare annualmente in Gazzetta Ufficiale l'elenco delle unità istituzionali facenti parte del Settore delle "Amministrazioni Pubbliche" (settore S13 SEC) e dunque ricomprese nel conto economico consolidato della Pubblica Amministrazione.

Ai fini della classificazione nel settore S13 non rileva il regime giuridico dell'unità istituzionale considerata, cosicché nello stesso possono confluire, oltre alle pubbliche amministrazioni propriamente intese, anche le società controllate da un'amministrazione pubblica a condizione che i beni e/o i servizi dalle stesse prodotti non siano destinabili alla vendita, ovvero che i ricavi derivanti dalle vendite non coprano almeno la metà dei costi di produzione. Al fine di verificare la sussistenza di dette condizioni l'ISTAT effettua sull'unità istituzionale considerata il cd. *test market/no market*. Qualora dal *test* emerga che le vendite sul mercato non coprono almeno il 50% dei costi di produzione per un "congruo periodo", l'unità istituzionale in questione viene qualificata come produttrice di servizi non di mercato e conseguentemente inserita nel perimetro della Pubblica Amministrazione.

Con i comunicati del 3 e 9 aprile 2019 l'ISTAT ha reso nota la decisione di riclassificare, tra gli altri, RFI inserendola, con l'elenco in corso di pubblicazione, nel settore S13 SEC.

Ciò in conseguenza dell'esito del *test market/no market* dal quale, differentemente dagli anni precedenti, sarebbe emerso un rapporto tra ricavi da mercato e costi inferiore al 50%. I dati su cui è stato calcolato tale indicatore non sono quelli direttamente desumibili dal bilancio d'esercizio di RFI ma sono stati ricalcolati in funzione di appositi parametri come indicato nel seguito.

Il 5 agosto 2019 Eurostat ha pubblicato il documento "*Final Findings – EDP Dialogue visit to Italy*" in cui è descritto il procedimento istruttorio svolto congiuntamente ad ISTAT nel mese di novembre 2018 e all'esito del quale sono stati definiti i risultati del *test market/no market* condotto, tra gli altri, su RFI. Dal paragrafo dedicato a RFI, si evince come il fallimento del test sia da ricondursi al mutamento di qualificazione/metodo di calcolo deciso dall'Istituto relativamente alle voci:

- (i) ricavi da Contratto di Programma Parte Servizi (CdP-S), prima qualificati come *Subsidies on Product*, e dunque equiparati a ricavi da mercato, e successivamente ritenuti *subsidies on Production*, e quindi da contare tra i contributi pubblici;
- (ii) ricavi da pedaggio, non più considerati come effettivi ricavi da mercato ma piuttosto come entrate utili alla copertura della quota parte di costi non coperti dal CdP-S;
- (iii) ammortamenti della rete, ricalcolati usando il metodo dell'inventario permanente previsto dal SEC2010 attraverso la "lordizzazione" del valore degli *asset* con il valore dei contributi in c/impianti ("*investment grants*"), quantificato come media dei contributi del periodo desunti dal Contratto di programma parte investimenti 2014-2017.

In data 29 luglio RFI ha presentato ad ISTAT un'istanza di accesso agli atti istruttori del procedimento amministrativo conclusosi con la riclassificazione della Società nel Settore S13, istanza reiterata in data 6 agosto 2019, a seguito del generico riscontro fornito dall'Istituto con nota del 2 agosto 2019.

Avverso il diniego esplicito ed implicito opposto dall'ISTAT, RFI ha depositato apposito ricorso presso il TAR Lazio in data 30 settembre 2019.

Quanto agli effetti derivanti dall'iscrizione nel perimetro delle PA si rappresenta che l'art. 40 del D.L. 124/2019, convertito con L. 157/2019, ha disposto la non applicabilità in capo ad RFI dei vincoli e degli obblighi in materia di contenimento della spesa pubblica discendenti dall'inclusione nell'elenco ISTAT in parola, garantendo in tal modo alla Società il mantenimento dell'autonomia finanziaria ed operativa di cui gode al fine di assicurare il pieno ed efficace svolgimento delle attività funzionali al raggiungimento degli obiettivi istituzionali e societari.

AUTORITA' DEI TRASPORTI

Preliminarmente si ricorda che, nel corso del 2019 il contesto regolatorio nel quale il GI e le IF operano è stato caratterizzato dall'emanazione, da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, di alcune delibere di particolare rilevanza.

Delibere ART nn. 42 e 130 del 2019

Con Delibera n. 42 del 12 aprile 2019 l'Autorità aveva avviato una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari", in coerenza con il quadro normativo nazionale ed europeo, in vista, in particolare, della piena entrata in vigore, nel giugno del 2020, del Regolamento di esecuzione (EU) n. 2017/2177 dell'Unione Europea.

A valle della consultazione pubblica, alla quale RFI aveva partecipato presentando le proprie osservazioni e proposte di modifica, l'Autorità ha pubblicato, in data 01 ottobre 2019, la Delibera n. 130, contenente l'atto di regolazione definitivo.

Nell'ambito oggettivo di applicazione delle misure adottate dall'ART con la Delibera in parola rientrano tutti gli impianti, connessi alla rete ferroviaria nazionale ed alle reti ferroviarie di cui all'allegato A del Decreto MIT 5 agosto 2016, funzionali alla fornitura dei servizi extra-PMdA. Dal punto di vista soggettivo, destinatari delle misure sono i gestori dell'infrastruttura, i proprietari di impianti di servizio, i fornitori dei servizi ferroviari svolti negli impianti di servizio nonché i richiedenti contratti di raccordo.

Scopo della Delibera n. 130/2019 è definire una cornice regolatoria per l'accesso agli impianti di servizio ed ai servizi ivi resi volta a garantire che gli operatori degli impianti offrano i loro servizi a favore di tutte le imprese ferroviarie, di autotrasporto e logistica a condizioni economiche eque, non discriminatorie e trasparenti.

Alle misure con portata generale che prescrivono agli operatori di impianto: (i) l'adozione di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti unitamente ad un livello di penali proporzionato al corrispettivo dei servizi venduti; (ii) specifici obblighi informativi; (iii) i termini entro cui riscontare le richieste di accesso, si affiancano misure destinate a specifici servizi. Tra queste, di particolare rilievo per RFI e per le sue controllate GS Rail e Terminali Italia risultano essere quelle aventi ad oggetto:

- (i) le stazioni passeggeri, relativamente alle quali viene introdotto lo strumento del Piano di Stazione da redigersi a cura del Gestore di stazione e vengono ricompresi nel perimetro regolatorio, con conseguente obbligo di procedere ad apposita tariffazione, i servizi di assistenza e accoglienza nonché gli spazi pubblicitari in disponibilità alle IF;

- (ii) i servizi di manovra, con apposite previsioni riguardanti i contesti caratterizzati dalla presenza di un Gestore Unico e l'organizzazione dei servizi nelle stazioni di confine;
- (iii) i raccordi ferroviari, relativamente ai quali viene posta a carico del GI la manutenzione ordinaria dei raccordi interni al recinto ferroviario, nonché la movimentazione dei rotabili all'interno del medesimo recinto e in orario di apertura della linea.

A seguito dell'emanazione della Delibera n. 130/2019, RFI ha attivato appositi gruppi di lavoro per garantire il recepimento, nei tempi prestabiliti, di tutte le prescrizioni impattanti sui diversi processi di competenza della Società.

Delibere ART in esecuzione delle sentenze del TAR Piemonte nn. 1097 e 1098 del 2017

Preliminarmente si ricorda che nella Relazione sulla Gestione del precedente anno è stata fornita informativa in merito all'avvio di un procedimento volto alla rivalutazione dei piani tariffari del GI ed alle prescrizioni impartite a RFI dalla Delibera ART n. 110/2018.

Con nota del 4 febbraio 2019 RFI - nell'esprimere le proprie valutazioni sul procedimento di ottemperanza della Delibera ART n. 110/2018 e tenuto anche conto dei vincoli negoziali in essere con le altre Società del Gruppo - la Società ha ipotizzato l'adozione di specifiche azioni, laddove confermato quanto prospettato dalla Delibera n. 110/2018, finalizzate a fronteggiarne i relativi effetti.

Successivamente, in data 15 febbraio 2019, è stata pubblicata la Delibera ART n. 11/2019 con cui l'Autorità ha dettato allo stesso GI una serie di correttivi affinché - in esecuzione delle sentenze del TAR Piemonte nn. 1097 e 1098 del 2017 - il sistema tariffario 2016-2021 per PMdA e per i servizi extra-PMdA risultasse pienamente conforme ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, approvati con delibera ART n. 96/2015.

Sulla base di tali correttivi (e prorogando i termini di conclusione del procedimento al 28 giugno 2019) è stato quindi prescritto a RFI di procedere:

- a) all'elaborazione del sistema tariffario aggiornato per il periodo dal 1 gennaio 2019 al 9 dicembre 2021 finalizzata, tra l'altro, alla pubblicazione del conseguente aggiornamento straordinario dei Prospetti Informativi della Rete 2019 e 2020;
- b) alla rideterminazione dei canoni per il PMdA afferenti alla sola annualità 2018 nonché dei corrispettivi per i servizi extra-PMdA afferenti alle sole annualità 2017 e 2018 e conseguentemente di provvedere ad effettuare i conguagli "a beneficio delle imprese ferroviarie destinatarie degli effetti delle sentenze del TAR Piemonte, n. 1097 e n. 1098 del 2017, concordando con gli aventi diritto le relative modalità attuative".

In ragione della sopra indicata dicitura RFI ha trasmesso, entro il termine prescritto, il sistema tariffario aggiornato per il periodo dal 1 gennaio 2019 al 9 dicembre 2021, successivamente approvato dall'ART con Delibera n. 23 del 28 marzo u.s.

Successivamente RFI ha provveduto a pubblicare gli aggiornamenti del PIR 2019 e 2020 contenenti gli adeguamenti dei sistemi tariffari con riferimento sia al PMdA che extra PMdA, dichiarati conformi dall'ART con la Delibera n. 43/2019, pubblicata in data 18 aprile 2019, con cui è stato concluso il procedimento avviato con Delibera n. 138/2017 relativo all'ottemperanza alle sentenze del TAR Piemonte n. 1097 e n. 1098 del 2017 per quanto concerne la revisione del sistema tariffario di RFI.

Ulteriori informazioni sui rapporti con l'ART sono contenute nei paragrafi "I Rapporti con lo Stato" e "Procedimenti e contenziosi".

PARTNERSHIP TRA I GESTORI EUROPEI DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

RFI nel corso del 2019 ha partecipato a numerosi incontri di portata internazionale per lo sviluppo di corridoi merci europei. Si segnalano in particolare i seguenti aggiornamenti:

Corridoio europeo merci Reno-Alpi

Nel corso del 2019, il corridoio Reno Alpino è stato incaricato dalla Commissione Europea di avviare un progetto pilota per l'armonizzazione delle procedure di applicazione delle penali di cancellazione in caso di interruzioni dovute a forza maggiore che impattano sulla circolazione di treni internazionali. E' stata istituita una *task force* per l'armonizzazione delle procedure di gestione del traffico ferroviario lungo l'asse del Brennero.

Corridoio europeo merci Scandinavo-Mediterraneo

Nel mese di settembre 2019, il corridoio Scandinavo Mediterraneo ha organizzato una riunione estesa di consultazione delle imprese ferroviarie interessate all'uso del corridoio, dove è emersa la proposta di rafforzamento delle procedure legate alla gestione del traffico lungo l'asse del Brennero.

Inoltre, dopo l'avvio del progetto pilota di offerta commerciale integrata tra RFI e il terminale di Verona Quadrante Europa, il corridoio ha esteso tale sperimentazione ad altri due terminali che saranno integrati nell'offerta commerciale 2022.

Corridoio europeo merci Baltico-Adriatico

Nel corso del 2019, il corridoio Baltico-Adriatico ha avviato la preparazione di uno studio di capacità finalizzato ad identificare una metodologia a supporto dei gestori dell'infrastruttura, dei terminali, delle imprese ferroviarie e degli *Executive Board* per la definizione di un'offerta commerciale ferroviaria in grado di intercettare i futuri flussi merci.

Corridoio europeo merci Mediterraneo

Nel corso del secondo semestre 2019, il corridoio Mediterraneo ha svolto un ruolo attivo nell'applicazione delle procedure ICM (*International Contingency Management*) di gestione delle perturbazioni di traffico internazionali in occasione delle interruzioni della linea Lione Modane verificatesi nel periodo tra il 3 luglio e il 22 luglio 2019 e della linea tra Sete e Besier tra il 23 ottobre 2019 e il 25 novembre 2019, garantendo il supporto ai gestori dell'infrastruttura coinvolti in termini di comunicazione alle imprese ferroviarie e di identificazione dei *rerouting* disponibili ed armonizzati a livello internazionale.

Nell'ambito dei comitati di gestione dei Corridoi Baltico-Adriatico e Mediterraneo, RFI ha formalizzato nel 2019 una proposta relativa ad un progetto pilota finalizzato a verificare la fattibilità della creazione di una sala di supervisione del traffico internazionale merci a livello di corridoio. Nel corso del processo di consultazione avviato dalla Commissione Europea, RFI ha anche presentato un *Position Paper*, articolato su tre pilastri fondamentali: rafforzamento della cooperazione tra i diversi attori della catena logistica internazionale, ampliamento del ruolo dello sportello unico di corridoio per l'allocazione della capacità e sviluppo delle funzioni di *traffic management* di corridoio (in linea con la proposta del progetto pilota di cui sopra).

PRIME (Platform of Rail Infrastructure managers in Europe)

Il 18 novembre 2019 a Bruxelles (Belgio) si è tenuta la sessione plenaria semestrale del PRIME (*Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*), di cui RFI è membro dal 2015, durante la quale i gestori infrastruttura europei e la Commissione Europea si sono confrontati su due tematiche di rilevanza strategica:

- le azioni promosse dal settore ferroviario nel campo dell'innovazione;
- il ruolo del trasporto ferroviario a supporto della politica UE per la mitigazione dei cambiamenti climatici.

Nel primo *panel* di discussione, è stata sottolineata l'importanza dell'innovazione nel campo ferroviario e come le nuove tecnologie (5G, reti satellitari, droni, intelligenza artificiale) possano svolgere un ruolo fondamentale nel migliorare l'efficienza delle attività di trasporto ferroviario. A tal proposito, la Commissione Europea ha riconosciuto il progetto di revisione del processo di programmazione delle tracce orario internazionale di programmazione *Time Table Revision* (TTR) di *Rail Net Europe* (RNE) come un esempio positivo di innovazione nel settore ferroviario.

Nel secondo *panel* di discussione la Commissione Europea ha sottolineato la necessità di intensificare gli sforzi per rendere il trasporto ferroviario sempre più "verde" e di contribuire alla creazione di una economia circolare che possa rendere l'Europa il primo continente neutro dal punto di vista climatico entro il 2050. In tale contesto alcuni membri di PRIME, tra cui RFI, hanno presentato le iniziative / progetti che stanno realizzando per la decarbonizzazione del pianeta.

RNE (Rail Net Europe)

Il 4 dicembre 2019 a Vienna si è svolta l'assemblea generale di RNE, nel corso della quale sono stati discussi e approvati gli sviluppi di alcuni progetti dove RFI è direttamente impegnata, in particolare:

- Progetto di implementazione del nuovo processo di progettazione dell'orario ferroviario internazionale TTR: RFI è direttamente coinvolta con i propri esperti in campo IT per lo sviluppo di sistemi per la gestione informatizzata delle tracce multi-annuali, in ambito legale per la definizione di un piano d'integrazione armonizzato degli aspetti legali e contrattuali del TTR nel Prospetto Informativo della Rete Nazionale (PIR) e in ambito commerciale per l'elaborazione delle nuove condizioni commerciali legate alla nuova offerta di capacità.
- Progetto "*Language Programme*": il progetto pilota RFI – OBB INFRA via Tarvisio utilizzerà il sistema di traduzione automatica fornito da RNE per la sperimentazione della traduzione dalla lingua italiana a quella tedesca e viceversa dei messaggi predefiniti scambiati tra il macchinista e l'operatore della circolazione. Un *test case* con il coinvolgimento delle imprese ferroviarie verrà effettuato nel 2020 nell'ambito del Corridoio Ferroviario Merci Baltico-Adriatico.

Nel mese di novembre 2019 RFI ha partecipato a Bruxelles ai *Fora Meeting* - previsti dal Regolamento UE 1315/2013 - dei Corridoi della rete centrale TEN-T (quattro di diretto interesse italiano), nel corso dei quali è stato fornito un aggiornamento in merito alla maturità progettuale e finanziaria degli investimenti di ciascun corridoio. La lista dei progetti d'investimento costituirà la base del 4° *Work Plan* di Corridoio che fornirà una *overview* aggiornata sulla conformità ai parametri TEN-T delle linee di corridoio ed indicherà l'eventuale esistenza di barriere di carattere operativo e/o amministrativo che potrebbero impedire o ritardare il completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030.

I RAPPORTI CON I CLIENTI

Generalità

Il mercato di riferimento di RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ai sensi del D.Lgs. n. 112/2015, è costituito dalle IF e dai soggetti Richiedenti; in quest'ultima fattispecie, oltre alle IF, Regioni e Province Autonome, rientrano anche "le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario (D.Lgs. n. 112/2015 art. 3 c.c.)". L'oggetto del rapporto contrattuale è costituito nel primo caso dalle tracce orarie e servizi – Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con durata non superiore al periodo di validità di un orario di servizio, – nel secondo caso dalla capacità di infrastruttura espressa in termini generali ovvero di volumi complessivi e non di dettaglio – Accordo Quadro con durata pluriennale.

Contratti di utilizzo dell'infrastruttura

Nel corso dell'anno 2019 sono stati stipulati n. 42 contratti di utilizzo dell'infrastruttura, di cui 19 per lo svolgimento del traffico viaggiatori, 22 per lo svolgimento del traffico merci ed 1 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Al 31 dicembre 2019 sono inoltre in corso di validità 33 Accordi Quadro con Regioni, Province Autonome, imprese ferroviarie ed altri soggetti aventi un interesse commerciale.

Con specifico riferimento al periodo 1 gennaio 2019 - 14 dicembre 2019, il mercato presenta:

- n. 39 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 6 valide per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano);
- n. 1 IF dotata di licenza ferroviaria europea rilasciata dalla Repubblica Federale Tedesca (TX Logistik);
- n. 37 IF (36 dal 15 dicembre 2019) che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Accesso all'Infrastruttura e Prospetto Informativo della Rete

Nel mese di febbraio, in ottemperanza alla Delibera ART n. 118/2018, RFI ha provveduto a pubblicare in PIR WEB le seguenti informazioni:

- le soglie di puntualità entro le quali un treno appartenente ad un determinato segmento di mercato è considerato puntuale;
- gli indicatori di puntualità;
- le procedure interne di assegnazione dei motivi di ritardo e di risoluzione delle controversie su tali attribuzioni;
- l'integrazione dell'allegato tecnico sui locomotori di soccorso con la specificazione della localizzazione esatta, del tempo necessario per la messa a disposizione per l'invio in linea a seguito della formale richiesta da parte del GI, della tipologia del locomotore e relative dotazioni, dell'IF responsabile e della tipologia di materiali rotabili che possono essere soccorsi;
- le stazioni e fermate dotate di varchi a protezione dell'accesso ai marciapiedi o per le quali, in generale, l'accesso ai marciapiedi sia possibile solo tramite esibizione di un titolo di viaggio.

Nel mese di maggio si è provveduto, in ottemperanza alla Delibera ART n. 43/2019 che ha approvato il sistema tariffario proposto da RFI nell'ambito del procedimento avviato con la Delibera ART n. 138/2017, ad aggiornare il PIR 2019 e il PIR 2020 relativamente alle tariffe del PMdA e dei servizi extra PMdA.

RFI, al fine di dare seguito alle misure contenute nella Delibera ART n. 106/2018, ha presentato un programma di azioni da svolgersi nell'arco temporale ricompreso tra il 2019 e il 2024:

- a) predisposizione di un *layout* di locandina riportante i diritti minimi degli utenti, accessibilità e fruibilità delle stazioni nonché i canali attraverso cui RFI fornisce le proprie informazioni;
- b) avvio del progetto per l'ampliamento dell'APP Sala Blu verso tutti gli utenti, comprensiva delle informazioni relative ai ritardi e le soppressioni dei treni ed ai guasti degli ascensori con relativi tempi di ripristino;
- c) pubblicazione nella carta dei servizi di RFI della funzione parametrica di calcolo degli indennizzi per le PRM e introduzione in PIR della procedura di rivalsa delle IF sul GI a fronte dell'erogazione dell'indennizzo;
- d) creazione e pubblicazione sul sito *web* di RFI di una pagina dedicata agli utenti finali dove è possibile reperire le informazioni relative ai ritardi e soppressioni dei treni;
- e) creazione e pubblicazione sul sito *web* di RFI di una pagina dedicata agli utenti finali dove è possibile reperire le informazioni relative alla fruibilità e all'accessibilità (comprese le indisponibilità degli ascensori) delle stazioni;
- f) mappatura delle stazioni circa gli elementi di fruibilità della stessa (vedi bagni, traslatori e necessariamente sale d'attesa);
- g) studio di fattibilità e sostenibilità per una *chatbot* (assistente virtuale) che contenga informazioni su: diritti degli utenti, ritardi e soppressioni dei treni, guasti agli ascensori;
- h) affissione in stazione del cartaceo delle informazioni di cui alla lettera a);
- i) implementazione del sistema di telegestione da remoto degli ascensori di RFI.

Nell'esercizio 2019 sono state realizzate in parte le azioni di cui alle lettere a), b), c) e d).

In data 28 giugno si è provveduto, ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. n. 112/2015, a pubblicare sul sito *web* di RFI la prima bozza del PIR 2021, mentre il 13 dicembre è stato pubblicato sul sito l'aggiornamento straordinario del PIR 2020 e il PIR 2021 confermando in parte quanto contenuto nella prima bozza e recependo le prescrizioni e indicazioni dell'ART di cui alla su esposta Delibera ART n. 151/2019. Le principali novità sono rappresentate da:

- Penali di circolazione: il Gestore ha proposto, in armonia con la prescrizione 6.3.4 della Delibera ART n. 140/2017, l'introduzione delle c.d. "penali di circolazione" che mirano a rifondere le IF di un importo ragionevolmente correlato ai danni a questi arrecati, anche in accordo con quanto previsto dalla delibera ART n. 151/2019.
- Regole di utilizzo della rete: a fronte dell'elevato livello attuale di utilizzo dei nodi e delle linee AV/AC che determina un decremento delle *performance* in termini di regolarità e puntualità, sia dei prodotti a mercato che di quelli regionali, RFI ha introdotto nuove regole di utilizzo aventi lo scopo di ottimizzare la capacità delle linee, degli impianti e in generale migliorare le suddette *performance*. Con le citate regole, pertanto, RFI intende perseguire un'ottimizzazione della capacità, ai fini della costruzione dell'orario e della sua successiva gestione, attraverso la necessaria strutturazione e standardizzazione dell'offerta.
- Procedura per la trattazione delle richieste di indennizzo da parte delle PRM: in ottemperanza alle misure previste dalla Delibera ART n. 106/2019 è stata introdotta una procedura tra RFI e le IF per il trattamento delle richieste di indennizzo avanzate dalle PRM che hanno usufruito di servizi OSP (Obblighi di Servizio Pubblico) relativamente alle indisponibilità degli ascensori comunicate da RFI e per le quali non sono state rispettate le tempistiche di ripristino.
- Informazioni al pubblico personalizzate: è stata introdotta una specifica disciplina riguardante le modalità di richiesta di personalizzazione delle informazioni al pubblico di natura commerciale richieste da parte delle IF. L'utilizzazione commerciale delle informazioni al pubblico determina per il Gestore rilevanti costi emergenti di

aggiornamento e sviluppo dei sistemi che si è ritenuto debbano essere ribaltati sulle imprese (cfr. par. 6.3.4). RFI valuterà sia la fattibilità in termini di vincoli tecnici e normativi all'erogazione delle informazioni sia la compatibilità dei contenuti audio e video delle stesse con il diritto degli utenti a ricevere in stazione una informazione adeguata, chiara e completa.

- Fornitura corrente di trazione: a partire dal mese di aprile 2019, in ottemperanza alle prescrizioni della Delibera ART n. 140/2017, trimestralmente vengono pubblicate in PIR WEB le stime del costo unitario dell'energia per i servizi di fornitura della corrente di trazione, preriscaldamento, climatizzazione e utilizzo alimentazione REC (Riscaldamento Elettrico delle Carrozze) per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e *parking*, funzionali alla valorizzazione e alla fatturazione, per il trimestre successivo, dei servizi correlati al costo dell'energia.

Si rappresenta, da ultimo, che il 15 dicembre è entrato ufficialmente in esercizio il nuovo portale ePIR che sostituisce il precedente PIR WEB. In detto portale, che integra il PIR, sono pubblicate le mappe georeferenziate relative alle caratteristiche delle linee, degli impianti e le informazioni di carattere tecnico/commerciale di interesse per il mercato di RFI quale Gestore dell'Infrastruttura e operatore d'impianto di servizio.

SERVIZI OFFERTI DAL GESTORE

Di seguito si evidenziano sinteticamente i servizi offerti dal Gestore dell'Infrastruttura suddivisi secondo quanto previsto all' art. 13 co. 2 e ss. D.Lgs. 112/2015.

Pacchetto minimo di accesso

Il gestore dell'infrastruttura, a fronte della corresponsione del canone di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura garantisce a tutte le imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, la fornitura dei seguenti servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso:

- a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria, ai fini della conclusione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura: comprende tutte le attività preliminari e necessarie per la formalizzazione dei contratti con le IF;
- b) diritto di utilizzo della capacità assegnata;
- c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;
- d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento ed instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- f) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità;
- g) collegamento ferroviario marittimo per/da la Sicilia (rotta Villa S. Giovanni – Messina) e Sardegna (rotta Villa S. Giovanni/Messina –Golfo Aranci);
- h) infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio.

In relazione al pedaggio si rileva nel 2019 un leggero aumento del fatturato dello 0,5% attribuibile ad un incremento di circa il 2% dei volumi di traffico in termini di treni/Km, compensato dall'incidenza delle modifiche del sistema tariffario approvato con delibera ART 43/2019.

Il fatturato derivante dai trasporti marittimi si incrementa di circa l'1,6% rispetto al 2018 ed è interamente riferibile alla Sicilia in quanto non sono state effettuate corse per il collegamento verso la Sardegna.

Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito

RFI, in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, ed ai servizi forniti in tale ambito:

- a) stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria, ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- b) scali merci;
- c) aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
- d) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
- e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;
- f) platee di lavaggio;
- g) aree per l'approvvigionamento di combustibile;
- h) sgombero dell'infrastruttura con carri di soccorso attrezzati.

Si fa presente che per questi servizi, a parità di perimetro, si registra per il 2019 un volume di affari inferiore rispetto allo scorso anno di circa il 12% dovuto quasi interamente alla sosta, per la quale sono stati implementati gli strumenti di rilevazione ai fini di una rendicontazione puntuale. Allo stesso tempo si è ampliato il perimetro in quanto sono rendicontati gli spazi di stazione degli impianti della ex "Centostazioni" e lo sgombero infrastruttura.

Servizi complementari

RFI in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce i seguenti servizi complementari su richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

- a) fornitura corrente di trazione: nel corso del 2019 è stato avviato il pre-esercizio del Misuratore Virtuale, ovvero l'algoritmo che stima l'energia assorbita da un treno su una determinata traccia, al variare delle caratteristiche del treno stesso. Il consumo stimato per ciascun treno è il *driver* che, a partire dal 2020, viene utilizzato per la distribuzione della componente legata al costo dell'energia.

Per consentire alle IF una migliore pianificazione del servizio Fornitura Corrente di Trazione in vista dell'entrata in esercizio del sistema Misuratore Virtuale, prevista a partire dall'orario di servizio 2019/2020, nel corso del 2019 sono state fornite le valorizzazioni del costo dell'energia sia in termini di €/km elettrico che in termini di €/kWh. A partire dal secondo semestre 2019 è stato altresì reso disponibile alle IF una implementazione dei cruscotti di rendicontazione contenente anche la stima da Misuratore Virtuale del consumo energetico per singolo treno;

- b) preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione degli impianti di bordo per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e servizio di rifornimento idrico dei treni;
- c) controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose, classificati come tali nel sistema informatico PIC WEB;
- d) assistenza alla circolazione di treni speciali che effettuano trasporti eccezionali per i quali sono necessarie apposite autorizzazioni alla circolazione, adeguamento dell'infrastruttura, ecc;

- e) servizi di manovra negli impianti di valico e negli impianti funzionali al traghettamento dei treni viaggiatori e merci;
- f) assistenza a persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM);
- g) *parking*;
- h) *Fast Track*.

Il volume d'affari per servizi complementari decrementa nel 2019 di circa il 13%. Tale variazione è dovuta sostanzialmente alla riduzione dei servizi di manovra nei valichi nell'ambito del processo che prevede progressivamente l'effettuazione del servizio in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie. Fa eccezione tuttavia il servizio di assistenza PRM, che registra un incremento del fatturato di circa il 13% dovuto ad una maggiore richiesta da parte delle Imprese Ferroviarie grazie all'efficace sistema informatico ReteBlu.

Servizi ausiliari

RFI in qualità di operatore di impianto di servizio può, su richiesta delle IF fornire, ove effettuati, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti i seguenti servizi ausiliari:

- a) fornitura di informazioni complementari come la produzione di annunci sonori e locandine;
- b) accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni.

Il volume di affari dei servizi ausiliari si incrementa di circa l'11% nel 2019 rispetto al precedente anno grazie alla maggiore richiesta di informazioni complementari da parte delle Imprese Ferroviarie.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Marzo

Certificazione *Envision*

In data 12 marzo RFI ha conseguito la "Certificazione *Envision*" con livello "Platinum" (il massimo livello raggiungibile) per il progetto di potenziamento della tratta Frasso Telesino – S. Lorenzo, appartenente all'itinerario ferroviario AV/AC Napoli – Bari. L'opera, riconosciuta come esempio di infrastruttura altamente sostenibile, è in assoluto la prima in Europa a ottenere la Certificazione *Envision*, già applicata largamente all'Estero per verificare e attribuire un valore tangibile alla sostenibilità economica, ambientale e sociale delle infrastrutture.

Adesione al consolidato fiscale

In data 26 marzo 2019, il Consiglio di Amministrazione di RFI ha deliberato il rinnovo, per il triennio 2019-2021, salvo revoca, rinnovabile tacitamente per un altro triennio ai sensi dell'art. 117, comma 3, del D.P.R. n. 917/1986, del Consolidato Fiscale Nazionale da parte di RFI (quale consolidata) in opzione con Ferrovie dello Stato Italiane (quale consolidante).

Vendita della partecipazione della società Centostazioni Retail S.p.A.

In data 28 marzo 2019 sono state vendute le quote di partecipazione della società Centostazioni Retail S.p.A., detenute da RFI e da FSI S.p.A., ad ALTACSRETAILFR S.r.l.. Grazie a tale vendita, RFI ha realizzato una plusvalenza pari a circa 6 milioni di euro ed ha stipulato un contratto pluriennale che, a fronte dell'attribuzione a

Centostazioni Retail S.p.A del diritto di sfruttamento economico in esclusiva delle aree *retail* delle 5 stazioni oggetto del contratto, consente a RFI di beneficiare di una *fee* proporzionata al volume di affari della controparte.

Aprile

Modifica dello Statuto di RFI

In data 5 aprile 2019 è stata approvata dall'Assemblea Straordinaria di RFI una modifica dello Statuto consistente nell'ampliamento dell'oggetto sociale di RFI prevedendo: (i) la possibilità di effettuare il collegamento ferroviario via mare tra la Sicilia e la penisola anche attraverso l'impiego di "mezzi navali veloci"; (ii) la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie regionali di cui al D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, ivi inclusi i beni, le aree e gli *asset* strettamente necessari, correlati e funzionali alla gestione, il tutto in attuazione delle previsioni contenute nell'art 47, commi 4 e 11-bis, del D.L. n.50/2017. Si è inoltre proceduto ad una rivisitazione dei compiti di RFI in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, al fine di renderli coerenti col vigente quadro normativo di settore, nonché ad una sostituzione dei richiami al previgente D.Lgs. 188/2003 con l'attuale normativa di settore rappresentata dal D.Lgs. n. 112/2015.

Comunicazione ISTAT in merito all'inclusione di RFI nel perimetro delle Amministrazioni Pubbliche

In data 9 aprile 2019 l'ISTAT ha comunicato una modifica del perimetro del settore delle Amministrazioni Pubbliche (AP) al fine di includere alcune unità istituzionali nel perimetro delle unità appartenenti alle AP, rendendo noto l'inserimento di RFI.

Acquisizione dell'intera partecipazione in Terminali Italia S.r.l.

In data 10 aprile 2019 è stata acquistata l'intera quota di partecipazione di minoranza detenuta dalla società Mercitalia Intermodal S.p.A. nella società Terminali Italia S.r.l..

Adozione obiettivi di sostenibilità di lungo periodo

In data 17 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il recepimento degli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo di Gruppo (2030-2050) definiti nell'ambito di un processo di consultazione dei principali *Stakeholders* intrapreso su impulso del Comitato di Sostenibilità di Gruppo. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "*Governance*, obiettivi di sostenibilità di lungo periodo 2030-2050, ambiti di azione".

Maggio

Operatività della controllata Blu Jet S.r.l.

In data 1 maggio 2019 la società Blu Jet S.r.l. è diventata operativa per effetto dell'operazione di scissione parziale del ramo d'azienda di Blufferies S.r.l. relativo al collegamento Villa S.G. – Messina con unità veloci. In data 27 marzo 2019, infatti, era stato stipulato l'atto notarile di scissione nel quale, all'art. 2, era stata individuata nel primo maggio la data di decorrenza degli effetti reali, contabili e fiscali dell'operazione.

Sempre dal 1 maggio 2019 si segnala l'affidamento a Blu Jet S.r.l., da parte del socio RFI, del servizio di collegamento veloce Reggio Calabria – Messina in continuità con quanto espletato dall'attuale gestore Blufferies S.r.l. fino al 30 aprile 2019.

Aumento del capitale sociale di Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.

L'Assemblea Straordinaria della Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. in data 27 marzo 2019 ha deliberato un aumento di capitale sociale in denaro, per un importo di 120 milioni di euro, offerto ai soci proporzionalmente alla quota di partecipazione detenuta. RFI ha sottoscritto l'aumento di capitale sociale e versato, in data 17 maggio 2019, la propria quota pari a 105,84 milioni di euro ed ha inoltre comunicato l'esercizio del diritto di prelazione sulle azioni rimaste inoplate. Successivamente in data 13 giugno 2019 è avvenuto il versamento da parte di RFI di ulteriori 6,5 milioni di euro per le quote azionarie risultate inoplate.

Rimborso credito IVA

In data 29 maggio 2019 la Società ha incassato il credito IVA 2017 pari a 109.327 mila euro.

Giugno**Autorizzazione di Sicurezza**

In data 14 giugno 2019 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) ha rilasciato a RFI il rinnovo quinquennale dell'Autorizzazione di Sicurezza, che comprende anche l'infrastruttura ferroviaria della regione Umbria. L'Autorizzazione di Sicurezza è prevista dalla Direttiva 2004/49/CE², recepita dall'ordinamento italiano con il Decreto legislativo n.162 del 2007³ ed era stata rilasciata ad RFI il 30 giugno 2014.

Acquisto di UM Ferro S.r.l.

In data 12 giugno 2019 è stato acquistato l'intero capitale sociale della società veicolo UM Ferro S.r.l., costituita da Umbria T.P.L. e Mobilità S.p.A. nella quale quest'ultima ha 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 S.r.l. in RFI, concludendo in tal modo il percorso di subentro di RFI nella gestione della Ferrovia Centrale Umbra.

Recepimento del pilastro tecnico del IV pacchetto ferroviario

In data 16 giugno 2019 è entrato in vigore il Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 con cui è stata recepita, nell'ordinamento giuridico nazionale, la direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie ed attuata una parte del c.d. pilastro tecnico del IV Pacchetto Ferroviario (Gazzetta Ufficiale n. 134 del 10 giugno 2019).

In data 25 giugno 2019 è stato completato il recepimento di tale pilastro tecnico con la pubblicazione, nella Gazzetta Ufficiale n. 147 del 25 giugno 2019, del Decreto Legislativo n. 57 del 14 maggio 2019 che ha recepito la direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea.

² Abrogata dalla Direttiva (UE) 2016/798 "del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie"

³ Abrogato dal Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50. "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie"

Progettazione definitiva "Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano"

In data 27 giugno 2019 il Commissario Straordinario ha emesso l'Ordinanza n. 44, concernente l'approvazione della progettazione definitiva dell'Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano, 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore – Vitulano.

Legge n. 55/2019 c.d. "Sblocca-Cantieri"

In data 18 giugno 2019 è entrata in vigore la legge 14 giugno 2019, n. 55 per la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 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 suddetto provvedimento, all'art. 4, co. 12, 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" sono unificati in un Progetto unico e sono interamente finanziati nell'ambito delle risorse del contratto di programma RFI. La Legge 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 per il finanziamento del contratto di programma - parte investimenti.

Luglio**Ammissione al regime di Adempimento Collaborativo**

Con provvedimento del 9 luglio 2019, RFI - contestualmente a FS ed a Trenitalia - è stata ammessa dall'Agenzia delle Entrate al regime di Adempimento Collaborativo (c.d. *Cooperative Compliance*), introdotto con il Decreto Legislativo 5 agosto 2015, n. 128 ("Disposizioni sulla certezza del diritto nei rapporti tra fisco e contribuente, in attuazione degli articoli 5, 6 e 8, comma 2, della legge 11 marzo 2014, n. 23").

Tale regime si fonda sull'adozione, da parte degli organi di gestione societari, di un "Sistema di rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali" (c.d. "*Tax Control Framework*"), rappresentato dall'insieme di strumenti, strutture organizzative, regole e procedure aziendali volte a garantire, attraverso opportuni presidi, la minimizzazione del rischio fiscale. Il *Tax Control Framework* di RFI era stato adottato dal Consiglio di Amministrazione con delibera del 26 giugno 2019 ed è costituito da una "Strategia fiscale", che individua gli obiettivi della Società nella gestione della variabile fiscale, definisce i parametri di gestione del rischio e declina altresì le regole di condotta da seguire e dal "Modello di Controllo dei Rischi Fiscali", che definisce le modalità di gestione del processo di controllo del rischio fiscale.

Agosto**Scissione parziale di RFI in favore di FS Technology S.p.A. del ramo d'Azienda *Information Communication Technology***

Con efficacia 1 agosto 2019 è avvenuta la scissione parziale di RFI in favore della consociata di nuova costituzione FS Technology S.p.A. del ramo d'Azienda *Information Communication Technology*. In data 29 maggio 2019 l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di RFI aveva ratificato l'approvazione, da parte del Consiglio di Amministrazione del 20 maggio 2019, del progetto di scissione, conferendo mandato all'Amministratore Delegato a provvedere alla definizione e negoziazione del Contratto di *Service* tra RFI e FS Technology S.p.A. per l'affidamento dell'incarico per i Servizi di ICT ed a ogni altro adempimento connesso e conseguente.

Settembre

Certificazione ISO 55001

In data 9 settembre 2019 RFI ha ottenuto la certificazione del sistema di gestione degli *asset* aziendali, in accordo allo *standard* internazionale ISO 55001, come meglio dettagliato nel paragrafo *Asset Management*. Si tratta della prima e unica certificazione ottenuta in Italia, attraverso Italcertifer accreditata da Accredia, nel campo della gestione degli *asset* materiali.

Costituzione Infrarail Firenze S.r.l.

In data 11 settembre 2019 è stata costituita da RFI la società denominata Infrarail Firenze S.r.l con capitale deliberato, sottoscritto e versato pari a 200 mila euro. La nuova società si occuperà di quanto necessario alla ripresa dei lavori relativi al progetto del passante ferroviario per il sotto attraversamento di Firenze. In data 29 novembre 2019 inoltre RFI ha sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale per un importo pari a 3 milioni di euro.

Inclusione di RFI nel perimetro delle Amministrazioni Pubbliche

In data 30 settembre 2019 è avvenuta la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale n. 229, da parte dell'ISTAT, dell'elenco delle Pubbliche Amministrazioni (PA) inserite nel conto economico consolidato della Pubblica Amministrazione, tra le quali è stata ricompresa, per la prima volta, RFI.

Dicembre

Aggiornamento del Modello Organizzativo 231/2001

In data 18 dicembre u.s. il CdA di RFI ha approvato l'aggiornamento dell'*Anti Bribery & Corruption Management System* (ABC system) e del Modello Organizzativo e di gestione ai sensi del D.Lgs. 231/2001 (Modello 231).

RISORSE UMANE

Nel corso del 2019 l'assetto organizzativo aziendale è stato caratterizzato da alcuni interventi legati ad esigenze di riassetto di alcuni processi aziendali, a completamento della fase di revisione dei modelli organizzativi già avviata nel 2018.

Altre tipologie di interventi sono state invece dettate da revisioni a livello di Gruppo dei modelli di *Governance* per la gestione dei processi ICT e delle Relazioni Istituzionali ed hanno determinato il trasferimento del ramo d'azienda ICT di RFI in capo alla società di nuova costituzione FS Technology SpA, deputata a governare la strategia ICT e ad operare come *Service Provider* per il Gruppo FS, e la soppressione della struttura Relazioni Istituzionali di RFI in seguito all'accentramento in ambito FSI delle funzioni societarie delegate per la gestione delle relazioni istituzionali, nazionali e locali, comunitarie ed internazionali.

Per quanto riguarda le dinamiche di personale, con riferimento ai contratti a tempo indeterminato, sono state effettuate 193 assunzioni tra neolaureati ed esperti, 978 assunzioni di apprendisti nelle figure professionali di esercizio della manutenzione infrastruttura (Operatore Specializzato manutenzione), 736 assunzioni di apprendisti nelle figure professionali di esercizio della circolazione (Capo Stazione e Operatore Specializzato della Circolazione), 198 assunzioni in altre figure di esercizio e 145 nelle figure professionali di ufficio.

Per quanto riguarda le uscite, gli strumenti utilizzati sono stati la risoluzione incentivata del rapporto di lavoro (per i soli lavoratori che avevano già raggiunto i requisiti per l'accesso al trattamento pensionistico) e l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito (accompagnamento a pensione entro un periodo massimo di 5 anni), sulla base degli accordi sindacali sottoscritti a livello territoriale.

Di seguito si rappresenta l'evoluzione degli organici di RFI nel periodo 1° gennaio 2019 – 31 dicembre 2019:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2018: n. 26.461 unità (di cui 240 Dirigenti e 26.221 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31.12.2019: n. 26.407 unità (di cui 251 Dirigenti e 26.156 tra Addetti e Quadri).

Il saldo deriva da ingressi per 2.587 unità (2.458 da mercato e 129 da mobilità infragruppo) ed uscite per 2.641 unità (di cui 97 per mobilità infragruppo), comprensivi delle dinamiche relative ai tempi determinati del processo navigazione.

Formazione

Il 2019 si caratterizza per una crescita ulteriore delle attività formative, registrando un incremento dei volumi di circa il 35% rispetto all'anno precedente, con un totale di 163.657 partecipanti e 377.810 gg/uomo. Tale incremento è legato soprattutto alle nuove immissioni, con impatto diretto sui percorsi di ingresso ed abilitativi, ma anche alla complessiva crescita della richiesta formativa in tutte le aree di intervento, con particolare riguardo alla sicurezza del lavoro, che da luglio è stata erogata in forma "estesa" (comprensiva cioè della formazione specialistica, ad esempio sulle attrezzature da lavoro) a tutti i neoassunti.

Dal punto di vista della strategia formativa, il 2019 è stato caratterizzato da una scelta di continuità rispetto a quanto avviato nell'anno precedente, ed in particolare:

- l'impegno dedicato al *target* dei neoassunti, sia nei profili di esercizio che in quelli di staff, per consolidare ingaggio e responsabilizzazione, in linea con il nuovo modello di *Leadership* di Gruppo;

- le iniziative a supporto della Cultura della Sicurezza, in primis con la prosecuzione della formazione sulla *Safety Culture*, specificamente dedicata agli apprendisti assunti tra il 2016 e il 2017 (circa 500);
- l'erogazione degli specifici moduli sulle "*Non technical skills*" o "NTS" di comunicazione, lavoro in squadra e gestione della pressione operativa per i mestieri chiave della circolazione ferroviaria, individuate come competenze *core* dello *human factor* per la sicurezza d'esercizio.

Infine sono da annoverare, per la loro specificità rispetto al *business* di RFI, i due progetti dedicati rispettivamente al personale delle Sale Blu, unico di *front line* nel panorama dei mestieri aziendali, e alla formazione linguistica, attraverso la fruizione di corsi prevalentemente *on line* (circa 650 corsi attivati per un totale di oltre 2500 ore fruite).

POLITICA AMBIENTALE

In coerenza con quanto enunciato nella "Politica Integrata per la Sicurezza di RFI" e in relazione alla propria missione sociale, RFI intende promuovere un approccio che garantisca l'equilibrio tra le esigenze sociali, ambientali ed economiche dei propri *stakeholder*. Pertanto, l'approccio che RFI persegue è focalizzato sulla continua attenzione alla prevenzione di danni ambientali e alle opportunità offerte da una gestione orientata alla tutela ambientale, favorendo, altresì, il processo di trasferimento della mobilità verso modalità più compatibili e sostenibili per l'ambiente.

Nel quadro del più complessivo impegno per la sostenibilità di RFI, orientato a massimizzare i vantaggi ambientali propri del trasporto su ferro e a valorizzare i territori attraversati dalla ferrovia, la tutela dell'ambiente è innanzitutto finalizzata a ridurre al minimo gli impatti negativi delle attività industriali sull'ambiente, quale primaria e concreta espressione della responsabilità d'impresa, anche oltre gli obblighi derivati dalla normativa.

In particolare, in tutte le unità produttive della Società coinvolte nella gestione di problematiche ambientali è presente uno specialista ambientale che svolge funzioni di natura preparatoria, istruttoria, di raccolta ed elaborazione dati e di assistenza all'espletamento dei compiti attribuiti in materia sia al responsabile della stessa Unità locale, sia al personale con responsabilità specifiche nel settore. Lo specialista ambientale svolge anche funzioni di supporto tecnico/operativo per la gestione di tutti gli aspetti ambientali di pertinenza della sua Unità quali ad esempio quelli relativi ai rifiuti, agli scarichi idrici, alle problematiche connesse con il rumore derivante dalle attività di manutenzione della linea, ai prelievi idrici, alle emissioni in atmosfera connesse alla presenza di impianti termici, all'impiego di sostanze pericolose per le lavorazioni, all'utilizzo di diserbanti lungo la linea ferroviaria per il contenimento della vegetazione infestante, ecc. Questo tipo di organizzazione, capillarmente inserita nei contesti di lavoro della Società, oltre ad assicurare la corretta gestione delle variabili ambientali in conformità ai disposti normativi, al sistema di gestione interno e alla politica ambientale societaria, consente, a tutti i livelli, di mantenere costante il confronto e la collaborazione con i principali *stakeholders* di RFI, a partire dagli enti di governo dell'ambiente e del territorio, di promuovere il coordinamento in materia con le altre Società del Gruppo, così come la consapevolezza ambientale tanto del personale di RFI quanto dei suoi fornitori e di favorire il dialogo con le associazioni e gli organismi di rappresentanza dei viaggiatori e della collettività.

Si evidenzia inoltre che durante l'anno sono state eseguite le seguenti attività connesse alla realizzazione di progetti di investimento:

- redazione di una analisi ambientale preliminare delle aree dello Scalo merci di Verona Porta Nuova di proprietà RFI e Mercitalia Logistica, finalizzata alla valorizzazione delle aree stesse e alla quantificazione degli oneri di bonifica che ne potrebbero derivare;
- gestione del Protocollo di intesa "Piano di utilizzo materiali di scavo" provenienti dai lavori di rettifica di tracciato linea ferroviaria tra le stazioni di Sibari e Bivio S. Antonello;
- gestione del Piano di Utilizzo delle Terre relativo alla realizzazione del progetto Terzo Valico dei Giovi;
- individuazione dei siti di conferimento dei materiali da scavo nell'ambito della realizzazione della linea AV/AC Napoli – Bari, tratta Napoli – Canello, con particolare riferimento alla gestione del possibile stato di inquinamento dei siti denominati SCRIM e FIAT Auto;
- gestione del procedimento di valutazione di impatto ambientale per il progetto di raddoppio della tratta Cesano – Vigna Clara;
- gestione delle varianti del Piano di Gestione delle Terre e Rocce nell'ambito del progetto Velocizzazione Catania – Siracusa, tratta Bicocca – Augusta;
- gestione dei processi di smaltimento delle terre nello scalo di Torino Orbassano;
- gestione dei progetti di investimento per la soppressione dei passaggi a livello a cura della competente Struttura di Sede Centrale;
- gestione post operativa delle discariche di inerti relative alla realizzazione della tratta AV/AC Firenze-Bologna, realizzate da Cavet e gestite da RFI DIN.

Per quanto riguarda specificamente le attività relative al risanamento acustico, sono stati trasmessi al MATTM, al MIT ed ai competenti uffici delle Regioni e dei Comuni interessati gli elaborati (*Mappe e Schede tecniche degli interventi*) del Piano di Contenimento ed abbattimento del rumore di RFI, che hanno recepito le segnalazioni pervenute da Enti Locali e da soggetti privati relativamente a siti o ricettori non coperti da interventi di mitigazione acustica e gli esiti delle periodiche attività svolte da RFI in ottemperanza al Decreto Legislativo n. 194/2005 (*"Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale"*).

Governance, obiettivi di sostenibilità di lungo periodo 2030-2050, ambiti di azione

Il percorso di integrazione della sostenibilità nelle strategie di RFI ha visto nel 2019 importanti avanzamenti legati in particolare ad aspetti di *governance*, di impostazione strategica e di sensibilizzazione del personale, a tutti i livelli, sulle tematiche di sostenibilità. RFI ha contribuito allo sviluppo del nuovo Modello di Governo della Sostenibilità di Gruppo (MdS) emesso nel maggio 2019, ha approvato gli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo di Gruppo (2030-2050) definiti nell'ambito di un processo di consultazione dei principali *stakeholders*. Tali obiettivi definiscono i principali ambiti di impegno su cui rafforzare ulteriormente le strategie già definite nel Piano Industriale societario e sono riferiti sostanzialmente a tre ambiti: sicurezza (zero eventi mortali), energia ed emissioni (*carbon neutrality*), mobilità sostenibile (incremento del *modal shift* per il trasporto passeggeri e merci). Si tratta di obiettivi di *vision*, con la funzione di orientamento nel lungo periodo delle strategie e delle azioni delle Società del Gruppo per il progresso sostenibile dell'impresa, del Paese e del contesto globale. Per questo sono necessariamente formulati come "obiettivi di sistema", da non perseguire autonomamente, ma in modo integrato

tra tutte le Società del Gruppo e insieme agli attori istituzionali e della società civile con cui quotidianamente si confronta anche RFI.

Facendo leva sulle specificità del proprio *business*, sul suo esclusivo *know how* e sulla sua grande capacità di innovazione – RFI può fare la differenza nella conservazione e nella riduzione del consumo di risorse naturali, nel presidio della sicurezza e della resilienza delle infrastrutture di trasporto, nell’affermazione di nuovi modelli di mobilità, in un’ottica di creazione di valore per gli azionisti, per gli *stakeholder* e per l’intero sistema Paese.

Alla luce dell’approvazione del CdA, tutte le iniziative di investimento e gestionali di RFI andranno più specificamente valutate e indirizzate verso gli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo: da quelle legate a programmi diffusi sul territorio per la sicurezza dell’infrastruttura e della circolazione, all’antisismica e l’idrogeologia, l’*upgrading* tecnologico e prestazionale per il trasporto merci e il trasporto pubblico locale, fino a quelli previsti per i progetti localizzati di nuove linee, sviluppo di linee esistenti, passanti metropolitani.

Su questo ultimo fronte, nel segno dell’innovazione, nel 2019 RFI ha concluso l’iter di certificazione del progetto della tratta Frasso Telesino-S. Lorenzo della NA-BA secondo il protocollo Envision, già applicato largamente all’estero per verificare e attribuire un valore tangibile alla sostenibilità economica, ambientale e sociale delle infrastrutture, ottenendo, prima in Europa, il massimo livello di certificazione raggiungibile (Platinum).

Sempre nel 2019 ha inoltre avviato numerose attività di coinvolgimento degli *stakeholders* istituzionali – in particolare Regioni e Comuni – nell’ambito del “Progetto Stazioni”, tra le iniziative RFI più direttamente orientate allo sviluppo di un nuovo modello di mobilità, più sostenibile, integrato e inclusivo che prevede tanto interventi sulla dimensione “interna” per la migliore fruibilità e accessibilità degli spazi (progetti *easy* e *smart station*) quanto su quella “esterna” di connessione armonica con il territorio e gli altri mezzi di trasporto. L’obiettivo è rendere la stazione un luogo integrato e connesso con il territorio in cui si colloca, nuovo centro di sviluppo di intermodalità, progettata secondo criteri di efficientamento energetico e di sicurezza, e polo di attrazione di servizi di valore per il territorio.

Significativi sono stati inoltre gli avanzamenti 2019 delle iniziative societarie mirate allo sviluppo di *best practices* di sostenibilità in ambito ambientale e sociale, sia di tipo standard che sperimentale

Tra gli ambiti di impegno:

- sul fronte ambientale, il risparmio e l’efficientamento delle risorse idriche, attraverso l’ampio progetto *Water management* e il progetto sperimentale di riutilizzo delle acque in platee di lavaggio; l’efficientamento energetico e la riduzione di emissioni, tramite numerosi progetti che vanno dall’acquisto di energia da fonti rinnovabili, all’autoproduzione di energia fotovoltaica, a sperimentazioni per il recupero di energia da frenatura fino a studi per la valutazione di impatti della trazione ad idrogeno sull’infrastruttura; all’economia circolare, con progetti pilota per la rigenerazione delle sabbie di fonderia, la produzione di *ballast* con scarti di altoforno, ecc;
- sul fronte sociale, per la collettività, dalla valorizzazione degli *asset* non più strumentali, con l’estensione della cessione in comodato di spazi di stazione ad uso sociale, la promozione dell’utilizzo di linee e fabbricati dismessi a fini di *greenways*, turismo sostenibile, mobilità dolce; per i lavoratori, dalla formazione continua, alla sicurezza sul lavoro tramite dispositivi e strumenti innovativi, al iniziative di HR *sustainability*, attraverso piani di *rewarding* e politiche di *compensation* e sviluppo;

- sul fronte trasversale, in ambito *supply chain*, tramite l'estensione dell'*assessment* di sostenibilità a tutti gli operatori economici che partecipano a gare OEPV (ad offerta economicamente più vantaggiosa) per la miglior prevenzione dei rischi ambientali, sociali e reputazionali; in ambito *Stakeholders insight* e *customer satisfaction*, attraverso l'integrazione delle indagini dell'Osservatorio di Mercato RFI con nuove indagini sui comportamenti di viaggio e su bisogni e aspettative degli *user* e non *user*, per definire interventi per intermodalità stazioni, servizi alle persone, sulle effettive esigenze e caratteristiche del contesto; attraverso la focalizzazione degli obiettivi di *customer satisfaction* sia dei viaggiatori (qualità stazioni e Sale Blu) sia delle IF, su alti valori di soddisfazione.

Rendicontazione di Sostenibilità

Tutte le azioni e gli impegni assunti in materia di tutela dell'ambiente da RFI si inseriscono nell'ampio impegno intrapreso nel campo della sostenibilità ambientale e sociale dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e rendicontate e testimoniate concretamente nel Rapporto di Sostenibilità del Gruppo.

Nel 2019 RFI ha condotto le proprie attività rendicontazione di sostenibilità 2019, in conformità ai GRI *Standards* definiti dal *Global Reporting Initiative*, finalizzate ad alimentare, a livello consolidato, sia il Rapporto di Sostenibilità (RdS) 2019 di Gruppo sia la dichiarazione di carattere non finanziario nell'ambito della Relazione sulla gestione della Relazione Finanziaria Annuale di Gruppo ai sensi del D.Lgs. 254/2016. Tali attività si sono concluse a gennaio 2020. Per il RdS 2019 RFI ha rendicontato circa 200 indicatori quali/quantitativi e, rispetto all'anno precedente, i risultati relativi agli ambiti energia ed ambiente evidenziano:

- per l'energia: una sostanziale stabilità nei consumi di energia elettrica per usi diversi dalla trazione caratterizzati, nell'ultimo quadrimestre, da una diversa composizione delle fonti energetiche a seguito della conversione in energia da Fonti Energetiche Rinnovabili della quota parte approvigionata tramite Edison SpA (55 GWh, pari a circa l'11% del totale di EE usi propri); un incremento di circa il 10% del consumo di gasolio, legato, da una parte, all'aumento dei consumi (+22%) per le attività di navigazione ferroviaria e, dall'altra, alla diminuzione dei consumi per riscaldamento (-8%) dovuta alla dismissione di centrali termiche e alla ottimizzazione dei consumi negli edifici con aree non più utilizzate; una crescita di circa il 2% del consumo di gas naturale da leggere alla luce dell'inserimento nel perimetro di RFI delle stazioni fino a tutto il 1° semestre 2018 gestite da Centostazioni, poi incorporata: a parità di perimetro ante incorporazione, si apprezza un significativo decremento (-14%) reso possibile dall'ottimizzazione, anche in questo caso, dei consumi negli edifici con aree non più utilizzate nonché dalla sostituzione dell'alimentazione di quota parte delle scaldiglie con EE;
- per le acque: un incremento di circa il 3% correlabile alle fisiologiche variazioni legate alla tipologia e al volume delle attività produttive;
- per i rifiuti: un incremento del 21% della quantità complessiva, correlato all'aumento dell'attività manutentiva sull'infrastruttura ferroviaria, entro la quale si mantiene sostanzialmente stabile la ripartizione tra rifiuti pericolosi (86%) e non pericolosi (14%) con aumento in valore assoluto di questi ultimi (+ 14%) dovuto ad una significativa intensificazione dell'attività di sostituzione di traverse creosotate con traverse in CAP. In crescita la quota parte dei rifiuti inviati a recupero, che arriva al 99% (+3 pp) uguagliando il livello 2017.

Asset Management

RFI nel mese di settembre 2019 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, attraverso Italcertifer SpA accreditata da Accredia, nel campo della gestione degli *asset* materiali. In ambito internazionale RFI si colloca tra i primi gestori dell'infrastruttura ferroviaria a vantare un simile riconoscimento, in considerazione della vasta estensione della rete ferroviaria gestita e del numero dei dipendenti.

I principali benefici di un sistema di gestione degli *asset* integrato e ottimizzato includono un ritorno sugli investimenti ed una crescita stabile, una pianificazione a lungo raggio e la sostenibilità delle *performance*, il miglioramento della gestione del rischio e della *governance* aziendale, la possibilità di dimostrare le scelte come migliori in termini di costi/benefici all'interno di un sistema di finanziamenti regolamentato, nonché il miglioramento generale della soddisfazione del cliente.

La norma ISO 55001 fornisce i requisiti per un sistema di gestione degli *asset* efficiente e integrato, in grado di facilitare le organizzazioni nell'ottimizzare la disponibilità e profittabilità dei propri *asset* per l'intero ciclo di vita, dall'acquisizione fino alla dismissione.

La certificazione ottenuta si inserisce all'interno di una strategia più ampia, in linea con il Piano industriale 2019-2023 di Gruppo, che attraverso l'approccio *asset*-centrico mira a garantire ulteriormente una gestione efficiente della rete e a creare valore, sia all'interno della Società sia verso gli *stakeholder*. Essere certificati rappresenta una sorta di riconoscimento circa la buona gestione di RFI dei beni concessi in gestione.

La certificazione ottenuta è il risultato di un percorso intrapreso a partire dal 2016 con l'istituzione di una struttura organizzativa di *Asset Management*, con la diffusione dei principi e delle buone pratiche di gestione degli *asset* all'intera azienda, con la mappatura dei processi aziendali, ecc. L'iter di valutazione ha previsto un *assessment* preliminare, una valutazione del sistema documentale ed una verifica condotta sul territorio dell'applicazione dei principi, verificando il perfetto allineamento tra gli obiettivi e le strategie contenuti nel piano di impresa di RFI e le attività sul campo.

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. 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 la caduta dei prezzi dei prodotti energetici. Il prezzo del petrolio, in particolare, 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		2018	2019
<i>(variazioni % su anno precedente)</i>			
PIL			
	Mondo	3,7	3,0
	Paesi avanzati	2,2	1,7
	USA	2,9	2,3
	Giappone	0,8	0,9
	Area euro	1,9	1,2
	Paesi emergenti	4,6	3,8
	Cina	6,6	6,2
	India	7,3	5,6
	America Latina	0,9	0,7
	Petrolio (Brent \$ per barile)	71,6	63,7
	Commercio mondiale	3,4	0,3
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2019</i>			

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 esterno, 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 degli 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 ad un valore dell'1,2%.

	2018	2019	2018	2019
Prodotto interno lordo			Inflazione	
	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Area Euro	1,9	1,2	1,8	1,2
Germania	1,5	0,5	1,9	1,4
Francia	1,7	1,3	2,1	1,3
Italia	0,7	0,2	1,1	0,6
Spagna	2,4	2,0	1,7	0,7
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2019</i>				

Nel 2019 l'economia italiana è rimasta impigliata in una fase di 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 bene 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.

2019

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	<i>variazione percentuale su trimestre precedente</i>			
PIL	0,1	0,1	0,1	0,0
Domanda interna	0,5	0,1	0,5	0,1
Spesa delle famiglie e ISP (1)	0,0	0,1	0,4	0,1
Spesa delle AP (2)	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
(1) Istituzioni senza scopo di lucro al servizio delle famiglie				
(2) Amministrazioni Pubbliche				
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2019</i>				

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.

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. 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.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari della Società sono stati predisposti distinti schemi riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-UE adottati dal Gruppo FS (come dettagliati nelle Note). Tali schemi riclassificati contengono indicatori di *performance* alternativi rispetto a quelli rinvenuti direttamente dagli schemi di bilancio di esercizio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dal *business*. I metodi per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella sezione "Legenda e Glossario".

Conto economico riclassificato

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione	Variazioni %
RICAVI OPERATIVI	2.799	2.790	9	0%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.650	2.633	17	1%
Altri proventi	149	157	(8)	(5%)
Costi operativi	(2.318)	(2.341)	23	(1%)
Costo del personale	(1.520)	(1.497)	(23)	2%
Altri costi netti	(798)	(844)	46	(5%)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	481	449	32	7%
Ammortamenti	(119)	(106)	(13)	12%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(24)	(5)	(19)	380%
Accantonamenti	12	(26)	38	(146%)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	350	312	38	12%
Proventi e oneri finanziari	(34)	(38)	4	(11%)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	316	274	42	15%
Imposte sul reddito	(14)	–	(14)	
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	302	274	28	10%
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	–	–	–	–
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	302	274	28	10%

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute nell'esercizio 2019 rispetto all'esercizio 2018; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al bilancio di esercizio, a cui si fa rimando.

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un incremento pari a 17 milioni di euro prevalentemente per effetto dei seguenti fattori:

- incremento dei ricavi da pedaggio (7 milioni di euro) dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in termini di treni/Km ed all'incidenza delle modifiche del sistema tariffario approvato con Delibera ART n. 43/2019;

- incremento dei ricavi per servizi in concessione (2 milioni di euro) relativi alla fatturazione verso la Regione Umbria a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione della società UM Ferro S.r.l.;
- minori ricavi per servizi accessori alla circolazione (19 milioni di euro) dovuto a minori ricavi per vendita di trazione elettrica (20 milioni di euro) e per servizi di manovra (1 milione di euro) in parte compensati da maggiori ricavi per servizi ausiliari (2 milioni di euro);
- minori ricavi per lavori in conto terzi (3 milioni di euro) dovuto sostanzialmente al rallentamento dei lavori per la realizzazione della Metroferrovia di Palermo correlati ai relativi costi;
- minori *fee* ed altri servizi immobiliari (1 milione di euro);
- maggiori ricavi diversi (29 milioni di euro) derivanti principalmente dall'effetto congiunto tra accantonamenti 2018 e rilasci 2019 (22 milioni di euro) e maggiori ricavi per Contributi (7 milioni di euro);
- maggiori ricavi da gestione immobiliare (2 milioni di euro) derivante dall'effetto combinato di maggiori ricavi per riaddebito oneri condominiali (4 milioni di euro) compensati da minori ricavi per canoni di locazione (2 milioni di euro).

Gli Altri proventi registrano un decremento di 8 milioni di euro attribuibile principalmente ai seguenti fattori:

- minori proventi per penalità attive da *Performance Regime* (6 milioni di euro);
- minori ricavi per altre penalità (6 milioni di euro);
- minori indennizzi assicurativi (6 milioni di euro);
- minori ricavi per prestazioni diverse (3 milioni di euro);
- aumento dei ricavi per proventi diversi (5 milioni di euro) derivanti dall'incameramento della fidejussione di Astaldi S.p.A.;
- maggiori plusvalenze (8 milioni di euro) derivanti principalmente da alienazioni di beni immobili (1 milione di euro) e plusvalenze ordinarie (7 milioni di euro).

Il costo del personale registra un incremento pari a 23 milioni di euro rispetto all'esercizio 2018, derivante principalmente da maggiori costi per il personale a ruolo (20 milioni di euro) e da un aumento degli altri costi (3 milioni di euro).

Gli Altri costi netti si decrementano di 46 milioni di euro principalmente a seguito dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento complessivo di 121 milioni di euro delle Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, dovuto principalmente alle seguenti variazioni:
 - minori consumi di materiali (79 milioni di euro), derivanti dall'effetto combinato di minori consumi in conto investimento (89 milioni di euro) e maggiori impieghi in conto esercizio (10 milioni di euro);
 - maggiori costi per illuminazione e forza motrice (8 milioni di euro);
 - maggiori ricavi per lavori in economia (37 milioni di euro) dovuti a un incremento della produzione effettuata dall'Officina Nazionale Infrastrutture e Apparecchiature elettriche (impianti di Bari, Pontassieve e di Bologna);
 - maggiori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino (3 milioni di euro) a seguito dell'analisi effettuata sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione da avviare a radiazione;
 - minori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni (17 milioni di euro);
 - incremento dei prezzi dei materiali a magazzino (1 milione di euro);

- incremento dei costi per servizi di 49 milioni di euro dovuto principalmente all'effetto combinato di:
 - maggiori costi per manutenzione e riparazione beni immobili e mobili (19 milioni di euro) relativi alla manutenzione eccezionale (7 milioni di euro) e ordinaria della linea (6 milioni di euro), a quella dei fabbricati (12 milioni di euro), in parte compensati da minori costi per manutenzione beni mobili (6 milioni di euro);
 - maggiori costi per servizi appaltati e pulizie (10 milioni di euro) relativi a maggiori costi per servizi appaltati (13 milioni di euro) in parte compensati da minori costi per il mantenimento del decoro (2 milioni di euro) e costi per pulizia (1 milione di euro);
 - minori costi per lavori in conto terzi (9 milioni di euro) principalmente a causa del rallentamento dei lavori relativi alla Metroferrovia di Palermo;
 - minori costi per servizi immobiliari e utenze (11 milioni di euro), dovuti sostanzialmente ad un decremento degli oneri condominiali (10 milioni di euro) e costi per utenze (1 milione di euro);
 - decremento dei costi per servizi informatici ed amministrativi (2 milioni di euro), derivante dall'effetto combinato di minori costi per servizi amministrativi (4 milioni di euro) in parte compensati da maggiori costi per servizi informatici (2 milioni di euro);
 - maggiori costi per servizi di traghettamento (6 milioni di euro) derivanti dall'incremento dei servizi di navi veloci sulle tratte Messina – Reggio di Calabria e Villa San Giovanni – Messina erogati da Blujet Srl;
 - maggiori costi diversi per 35 milioni di euro derivanti principalmente da maggiori accantonamenti (17 milioni di euro) e minori rilasci (8 milioni di euro) per un totale di 25 milioni di euro, maggiori costi per sgombero infrastruttura (12 milioni di euro) in parte compensati da minori altre prestazioni di terzi (1 milione di euro) e da minori costi per sperimentazioni (1 milione di euro);

- minori costi per godimento beni di terzi per 21 milioni di euro derivanti da minori canoni di locazione (15 milioni di euro) dovuti principalmente agli effetti del nuovo principio contabile internazionale IFRS 16 – *Leases* (13 milioni di euro) ed ai minori canoni per utilizzo del marchio (9 milioni di euro) in parte compensati da maggiori costi per noli ed indennizzi di materiale rotabile (3 milioni di euro);

- minori altri costi operativi per 13 milioni di euro derivanti sostanzialmente dal decremento dei costi per Carta di Libera Circolazione (CLC) per 16 milioni di euro in parte compensato da un incremento dei costi per penali contrattuali (2 milioni di euro) e da un incremento della voce "accantonamenti e rilasci" (2 milioni di euro) derivante dalla combinazione di maggiori accantonamenti effettuati in esercizi precedenti e rilasciati nell'esercizio 2019 e per accantonamenti *Performance Regime*;

- decremento delle capitalizzazioni per lavori interni per 61 milioni di euro attribuibile un minor impiego di materiali.

La quota di ammortamento per l'esercizio 2019 registra un aumento di 13 milioni di euro dovuto principalmente all'ammortamento dei diritti d'uso rilevati in bilancio per effetto dell'applicazione dell'IFRS 16.

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un incremento di 19 milioni di euro, dovuto principalmente a maggiori svalutazioni degli impianti e macchinari (13 milioni di euro) e maggiori svalutazioni dei crediti (6 milioni di euro).

Il saldo finanziario presenta un miglioramento di 4 milioni di euro derivante da un incremento dei proventi finanziari (8 milioni di euro) principalmente riconducibili alla plusvalenza da cessione della partecipazione in CS Retail S.p.A., compensati in parte da un incremento degli oneri finanziari (4 milioni di euro).

La voce Imposte sul reddito ha subito un incremento di 14 milioni di euro derivante dalla maggiore IRAP pagata in relazione agli avvisi di accertamento dell'Agenzia delle Entrate sulle CLC per gli anni 2010 - 2014.

Stato patrimoniale riclassificato

	valori in milioni di euro		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto	(1.455)	(1.674)	219
Altre attività nette	2.571	2.065	506
Capitale circolante	1.116	391	725
Immobilizzazioni tecniche	35.944	35.271	673
Partecipazioni	142	136	6
Capitale immobilizzato netto	36.086	35.407	679
TFR	(514)	(595)	81
Altri fondi	(474)	(525)	51
TFR e Altri fondi	(988)	(1.120)	132
Attività Nette Possedute per la vendita	–	3	(3)
CAPITALE INVESTITO NETTO	36.214	34.681	1.533
Posizione finanziaria netta a breve	524	(708)	1.232
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.961	1.859	102
Posizione finanziaria netta	2.485	1.151	1.334
Mezzi propri	33.729	33.530	199
COPERTURE	36.214	34.681	1.533

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute al 31 dicembre 2019; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al Bilancio, a cui si fa rimando.

La variazione in aumento del Capitale Investito Netto di 1.533 milioni di euro è la risultante dell'incremento del Capitale Circolante (725 milioni di euro) e del Capitale Immobilizzato Netto (679 milioni di euro), del decremento del TFR (81 milioni di euro) e degli Altri Fondi (51 milioni di euro), nonché della variazione negativa delle Attività Nette Possedute per la vendita (3 milioni di euro).

Il miglioramento del Capitale Circolante di 725 milioni di euro è determinato dall'incremento del Capitale Circolante Netto (219 milioni di euro) e delle Altre Attività Nette (506 milioni di euro).

In particolare, il Capitale Circolante Netto aumenta per effetto di maggiori rimanenze di magazzino (123 milioni di euro), di maggiori acconti a fornitori (85 milioni di euro), maggiori debiti commerciali non correnti e correnti (19 milioni di euro), dall'incremento dei contratti in costruzione (5 milioni di euro), parzialmente compensati dal decremento dei crediti commerciali correnti e non correnti (13 milioni di euro).

Le Altre Attività Nette si incrementano di 506 milioni di euro principalmente per l'effetto di minori crediti verso il MEF, MIT e UE e altri (23 milioni di euro) al netto del decremento dei relativi acconti (761 milioni di euro), di minori debiti verso istituti previdenziali (2 milioni di euro), di minori altri debiti tributari (2 milioni di euro), di

minori risconti passivi (3 milioni di euro) e di maggiori risconti attivi (2 milioni di euro), parzialmente compensati dall'effetto negativo di maggiori altri debiti correnti e non correnti (60 milioni di euro), di minori altri crediti correnti e non correnti (175 milioni di euro) e di minori crediti tributari (6 milioni di euro).

L'incremento del Capitale Immobilizzato Netto di 679 milioni di euro è attribuibile all'aumento degli Immobili, impianti e macchinari (599 milioni di euro), delle Attività immateriali (64 milioni di euro), degli Investimenti immobiliari (11 milioni di euro) e delle Partecipazioni (6 milioni di euro). In particolare l'incremento degli Immobili, impianti e macchinari deriva principalmente dai minori contributi allocati sui lavori rispetto all'avanzamento dell'anno, la cui fonte di finanziamento non ha trovato capienza nell'ambito delle risorse disponibili all'interno degli stanziamenti previsti dalla legge di bilancio 2020.

Inoltre, la posta risente dell'iscrizione dei diritti d'uso a seguito dell'applicazione dell'IFRS16 (53 milioni di euro), parzialmente compensati dai relativi ammortamenti dell'anno (13 milioni di euro per diritti d'uso IFRS16).

Al 31 dicembre 2019 la voce TFR diminuisce di 81 milioni di euro mentre la voce Altri Fondi si decrementa di 51 milioni di euro per l'effetto combinato di nuovi accantonamenti (73 milioni di euro) e utilizzi e rilasci (124 milioni di euro).

Le Coperture aumentano di 1.533 milioni di euro per effetto del peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (1.232 milioni di euro) e della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (102 milioni di euro), nonché dell'incremento dei Mezzi Propri per 199 milioni di euro.

Nel dettaglio, il peggioramento della Posizione Finanziaria Netta (1.334 milioni di euro) è principalmente determinato dal:

- peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (1.232 milioni di euro) per effetto dell'incremento dei debiti finanziari correnti (790 milioni di euro), dell'incremento della quota a breve dei finanziamenti a medio e lungo termine (262 milioni di euro), del decremento del conto corrente di tesoreria (180 milioni di euro), dall'incremento dei finanziamenti a breve (3 milioni di euro) e dell'iscrizione delle passività correnti di *leasing* (13 milioni di euro), compensato parzialmente dal incremento del conto corrente intersocietario fruttifero (9 milioni di euro) e dall'incremento degli altri crediti finanziari correnti (8 milioni di euro);
- peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (102 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato del decremento dei crediti verso MEF (590 milioni di euro) e dell'iscrizione delle passività non correnti di *leasing* (39 milioni di euro), compensato parzialmente dal decremento dei debiti finanziari verso la controllante (300 milioni di euro), delle quote a medio/lungo termine dei debiti finanziari verso le banche (195 milioni di euro) e verso altri finanziatori (30 milioni di euro) e dall'incremento dei crediti per conti correnti vincolati (2 milioni di euro).

I Mezzi Propri esposti nello Stato Patrimoniale riclassificato includono, rispetto al Patrimonio Netto, i debiti derivanti da strumenti finanziari di copertura (derivati); pertanto, per maggiore chiarezza, si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione tra gli stessi:

Valori in milioni di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Mezzi propri SP riclassificato	33.729	33.530	199
Debiti per derivati inclusi nei mezzi propri	(14)	(18)	4
TOTALE PATRIMONIO NETTO	33.715	33.512	203

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Si riportano di seguito le principali attività svolte nel corso dell'esercizio 2019 nel settore degli investimenti per il potenziamento della rete ferroviaria.

Avanzamento economico degli investimenti

Nel corso del 2019 gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a complessivi 4.438 milioni di euro, con una riduzione pari a 111 milioni di euro (circa 2,4%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Si precisa che l'avanzamento economico preso a riferimento comprende esclusivamente la produzione relativa ai Progetti d'investimento RFI.

Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 1.205 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali, per circa 3.233 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 247 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nei mesi di febbraio e giugno sono state attivate le fasi 3 e 6 (variante definitiva) di Acri, nell'ambito del progetto in corso sulla tratta "Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello". Le fasi attivate consistono, rispettivamente in rettifica di tracciato su nuova sede con contestuale dismissione del binario esistente (fase 3) e nello spostamento del binario dalla sua posizione provvisoria (per la parziale realizzazione del sottopasso stradale) a quella definitiva (fase 6). Complessivamente, nell'impianto di Acri, sono previste 6 fasi di attivazioni inerenti la soppressione di un passaggio a livello mediante realizzazione di viabilità alternativa in prossimità della stazione di Acri e la soppressione della stessa stazione di Acri con trasformazione del tratto in piena linea e la contestuale esecuzione di rettifiche di tracciato in corrispondenza di quattro curve esistenti per un'estensione complessiva di circa Km 3,750. Sempre nell'ambito della linea Jonica, ad ottobre è stato attivato il 2° binario relativo all'adeguamento del PRG di Rocca Imperiale.

Nell'ambito della sistemazione del PRG di Bari C.le, nel mese di marzo, è stata attivata la Fase 1 ACEI che ha riguardato lo spostamento di entrambi i binari di corsa pari e dispari.

Nel mese di luglio è stata attivata la configurazione definitiva del nuovo PRG di Follonica con il ripristino in esercizio anche del III binario di stazione, ed a settembre la fase 3 del raddoppio tra Pistoia e Montecatini, consistente in interventi infrastrutturali in linea (ponti e sottovia) oltre che sulla radice lato nord di Pistoia al fine di predisporre la stazione stessa all'innesto del nuovo raddoppio con Montecatini.

Nel Lazio, a febbraio, è stato attivato provvisoriamente un tratto del futuro binario pari tra Lunghezza e Bagni di Tivoli, nell'ambito del progetto di raddoppio della Lunghezza-Guidonia. Per il progetto di potenziamento tecnologico del nodo di Roma ad aprile è stato attivato l'ACCM nella tratta Fara Sabina-Civita.

Per il progetto di Quadruplicamento Padova-Mestre è stato attivato il sottopasso nella stazione di Padova. Per il potenziamento tecnologico della linea Torino-Padova, ad ottobre è stato esteso il Sistema di Comando e Controllo Multistazione (SCC/M) sulla tratta Torino Lingotto -Trofarello - Carmagnola.

Il 23 dicembre è stato attivato, con due settimane di anticipo rispetto alla previsione di gennaio 2020, il doppio binario di accesso al *terminal* di Genova Voltri Mare. Questa attivazione è la terza delle quattro fasi complessive relative al potenziamento dei collegamenti tra lo scalo ferroviario ed il *terminal* portuale.

Principali progettazioni

Nell'ambito degli interventi tecnologici previsti sulla rete ferroviaria, nell'anno 2019 è stata avviata la progettazione definitiva relativa a:

- Sala SCC di Napoli, nell'ambito del progetto ACC di Napoli Centrale;
- Interventi di piazzali per l'ACCM Parma-Piacenza;
- Centralizzazione delle cabine IS di Verona.

Sulla Roma-Pescara, a gennaio è stata avviata la progettazione definitiva relativa agli interventi di raddoppio della tratta Chieti-Interporto Valpescara ed è stato sviluppato ed ultimato il progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) del nuovo PRG ed ACC di Chieti. In luglio è stato ultimato il Progetto Definitivo (PD) della tratta Pescara-Chieti per l'avvio dell'iter approvativo (Conferenza di Servizi).

Nel periodo gennaio-settembre 2019 sono stati conclusi i Progetti di Fattibilità Tecnico-Economica per il raddoppio delle tratte Ponte San Pietro-Bergamo-Montello e della tratta Mantova-Piadena ed avviati i relativi progetti definitivi. È stato, inoltre, sviluppato e completato lo studio di fattibilità tecnico-economica del progetto di 1^a fase dell'Elettrificazione della tratta Barletta-Canosa.

Relativamente alla 1^a fase di potenziamento della linea Foligno-Terontola, sono stati avviati i progetti definitivi relativi agli interventi per la sistemazione delle stazioni di Assisi ed Ellera, che prevedono la velocizzazione degli itinerari di ingresso nelle stazioni, l'adeguamento dei marciapiedi e la realizzazione dei nuovi sottopassi.

Relativamente alla linea Jonica sono stati avviati i progetti definitivi relativi agli interventi di elettrificazione della tratta Catanzaro-Crotone-Sibari e della tratta Lamezia-Catanzaro Lido e lo studio di fattibilità tecnico-economica della tratta Lamezia-Settingiano. Inoltre è stato completato il PD dei 5 sottopassi prioritari sulla linea jonica.

Nell'ambito del nuovo collegamento Palermo-Catania, è stato sviluppato e completato il PD del lotto 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi" e del lotto 4 "Caltanissetta Xirbi-Enna-Dittaino", è stato ultimato il PD della tratta

Catenanuova-Dittaino, ed è stato avviato il PFTE dei lotti 3bis "Lercara-Caltanissetta Xirbi" e lotto 5bis "Catenanuova Dittaino". Inoltre è stato avviato il PD del ripristino della linea Caltagirone-Gela.

Sono stati sviluppati e in alcuni casi ultimati i PFTE:

- del collegamento ferroviario con il porto di Brindisi e del collegamento con l'aeroporto di Brindisi, per i quali è stato avviato anche il PD;
- del 1° lotto del Potenziamento Genova-Campasso, relativo all'itinerario Bivio Fegino-Campasso;
- della metropolitana di Salerno;
- e del nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio, e, conseguentemente, è stato avviato lo sviluppo del PD.

Relativamente al progetto di completamento del Nodo di Udine, nei mesi di gennaio e febbraio 2019 è stato dato avvio alla progettazione definitiva degli interventi di realizzazione del nuovo PM Cagnacco (ACC, soppressione PL, armamento e TE), degli interventi di 2^a fase del Nodo di Udine e degli interventi di PRG di 1^a fase con riconfigurazione dell'apparato ACC.

Ad ottobre è stato avviato il PD delle Barriere Antirumore a Firenze (area 5) ed è stata ultimato il PD del 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.

Per quanto riguarda il potenziamento tecnologico della linea Roma-Napoli (via Formia), sono state avviate le Progettazioni Definitive della Fase 2 del potenziamento tecnologico della linea, degli interventi di piazzale per l'ACCM sulla tratta Formia-Villa Literno, degli interventi di Armamento, Trazione Elettrica e di PRG per l'ACCM sulla tratta Formia-Villa Literno e degli interventi di Cabina sempre per l'ACCM sulla tratta Formia-Villa Literno.

Infine è stata avviata la progettazione definitiva della variante di val di Riga e fermate di Varna e Naz-Sciaves e PRG di Bressanone e completata la progettazione definitiva delle opere di 1^a fase dello scalo di Torino Orbassano.

TECNOLOGIE INTEGRATE

RFI ha fatto dell'innovazione tecnologica una delle sue priorità, arrivando anche grazie ad essa non solo ad accompagnare l'evoluzione infrastrutturale, ma ad anticiparla ed a rendere la ferrovia italiana tra le più sicure in Europa. Sviluppate secondo i piani definiti con lo Stato per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura in termini di sicurezza, velocità, capacità, puntualità, qualità dei servizi alle imprese di trasporto ed ai viaggiatori, le tecnologie ferroviarie comprendono l'insieme di impianti e sistemi elettromeccanici, elettronici ed automatizzati che, dietro il presidio degli operatori sia a terra che a bordo treno, contribuiscono ad assicurare la circolazione in sicurezza sull'intera rete, ma anche il supporto e l'efficientamento di tutti gli altri processi connessi all'esercizio ferroviario, dalla manutenzione delle linee, all'informazione al pubblico, all'elettrificazione della rete, alla telesorveglianza degli *asset* di proprietà.

In questa più ampia strategia di trasformazione e rinnovamento tecnologico che l'azienda ha in corso è stato sviluppato un Programma di accelerazione di implementazione del sistema ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) proposto al MIT nel 2018 e presentato ai principali *stakeholders* nell'ambito di uno specifico *workshop* a fine 2018. Nel corso del 2019 sono proseguite le attività propedeutiche allo studio delle opzioni tecniche e agli scenari di migrazione nonché dei relativi impatti finanziari e socio-economici sintetizzati in un'analisi costi-efficacia e successivamente in un'analisi costi – benefici condivise con il MIT. Il Piano è stato, inoltre, presentato a luglio 2019 alle Imprese Ferroviarie. Le osservazioni e i commenti ricevuti in tale occasione sono stati integrati nelle analisi e condivisi con il MIT a dicembre 2019. L'avvio del Piano richiede, ad oggi, l'approvazione formale da parte del MIT e l'invio del nuovo NIP (*National Implementation Plan*) ai sensi del Regolamento N. 919/2016 da parte dello Stato Membro alla Commissione Europea.

RFI insieme ad alcune Imprese Ferroviarie (Trenitalia, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias* - ADIF, *Société Nationale des Chemins de fer Français* - SNCF) è coinvolta nello sviluppo di un sistema denominato ERSAT (ERTMS over Satellite) basato su ERTMS con la localizzazione satellitare e rete TLC che utilizza un operatore pubblico terrestre e satellitare sulla tratta Cagliari – San Gavino in Sardegna, al fine di consolidare l'uso di due sistemi Europei standard: satellite GALILEO ed ERTMS. L'applicazione del *know-how* acquisito sul *trial site* sardo consentirà la certificazione della prima linea pilota Novara-Rho, per la quale è previsto un cofinanziamento da parte di ESA.

Nell'ambito dell'Integrazione di nuovi Sottosistemi di Bordo sulle linee ERTMS, si è conclusa la seconda fase dell'integrazione del nuovo Sotto Sistema di Bordo Alstom che equipaggerà i treni regionali che circoleranno sulla Linea AV/AC DD.ma Roma-Firenze, dove si sta implementando ERTMS; mentre sono attualmente in corso le attività di *Testing*, (nel Laboratorio Sperimentale di Portonaccio), e *Safety Hazard Analysis*, regolamentate dai relativi contratti attivi e passivi, inerenti l'integrazione del Sottosistema di Bordo BOMBARDIER B3 MR1 e del Sottosistema di Bordo ERTMS SIEMENS B3 MR1 sulle tratte AV/AC già in esercizio commerciale.

Nel corso del 2019 è stato completato l'attrezzaggio ERTMS/ETCS L1 LS + P44 Eurozub/EuroSignum (sistema di controllo marcia del treno tedesco) della linea di confine Pino Tronzano – Luino, estendendolo alla stazione di scambio rete di Luino.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

La programmazione si è conclusa e l'attribuzione definitiva dei contributi è condizionata all'approvazione definitiva da parte della Commissione Europea del Rapporto Finale di Esecuzione subordinata alla conclusione delle verifiche in corso sulla spesa rendicontata da parte degli altri beneficiari del Programma.

Risorse FESR – PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020

Il programma "PON Infrastrutture e reti 2014-2020" è stato adottato con Decisione comunitaria il 29 luglio 2015.

RFI ha presentato richieste di finanziamento sia per interventi di completamento della precedente Programmazione 2007-2013 (598 milioni di euro) sia per nuovi interventi interamente a carico della attuale programmazione (607 milioni di euro) per un totale di costi da richiedere a rimborso pari a circa 1.205 milioni di euro, cui corrisponde un contributo, al netto del *Funding Gap*, di 1.105 milioni di euro.

A fronte di tali richieste, l'autorità di Gestione del PON ha approvato tutte le richieste di finanziamento mediante l'emissione della Presa d'Atto n. 19309 del 03 dicembre 2019.

Nel corso degli anni 2017-2019 sono state presentate domande di rimborso per 560 milioni di euro che hanno determinato un incasso pari a 354 milioni di euro, di cui 138 milioni di euro nel 2019. La restante parte verrà presumibilmente incassata nel corso del 2020.

Risorse FESR –POR 2014-2020

RFI ha presentato richieste di finanziamento per 621 milioni di euro alle regioni Campania, Sicilia, Calabria e Basilicata a valere sull'obiettivo tematico 7.

Al 2019 sono state presentate domande di rimborso per 307 milioni di euro.

Connecting Europe Facility (CEF) - Programmazione periodo 2014-2020

L'ammontare finanziato ad oggi è pari a 131 milioni di euro di cui, stipulati nel corso del 2019 due nuovi Grant Agreement relativi a "*ERTMS deployment on the SCANMED Corridor (Verona – Bologna section)*" e "*Veneto Region coordinated initiative enhancing core intermodal nodes*" per un contributo di circa 10 milioni di euro.

Lo scorso 16 ottobre 2019 è stato inoltre pubblicato un bando per l'assegnazione di ulteriori finanziamenti CEF. A fronte di tale bando RFI ha presentato proposte di finanziamento per un ammontare totale di 10 milioni di euro. L'eventuale ammissione a finanziamento verrà comunicata nel corso del 2020.

Nel corso del 2019 sono stati incassati contributi per 12 milioni di euro.

INFRASTRUTTURA

LE STAZIONI

L'obiettivo strategico – assunto nell'ambito del più ampio «Piano stazioni», centrale nel Piano di Impresa 2019-2023, - è di rendere la stazione protagonista di un progetto di mobilità che privilegi la modalità pubblica, condivisa e attiva per favorire lo *shift* modale e contribuire al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità di medio/lungo periodo.

Nella maggior parte delle città italiane, le stazioni, per la rilevanza e la specificità trasportistica che le caratterizza già oggi, possono infatti rappresentare l'epicentro di un nuovo modello di mobilità, fino in fondo funzionale allo sviluppo dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) definiti dal DM 4 agosto 2017 quali strumenti di pianificazione trasportistica integrata con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

In coerenza con gli obiettivi del Piano di Impresa, nel corso dell'esercizio 2019 è stato avviato un percorso di condivisione con il MIT e con il MATTM finalizzato a promuovere la centralità del ruolo delle stazioni all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) ed alla definizione delle fonti di finanziamento da dedicare alla connessione tra le stazioni e le città che le ospitano. Inoltre è stata avviata un'interlocuzione con l'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI) e alcuni tra i principali Comuni al fine di avviare l'implementazione del nuovo *concept* di stazione attraverso processi concertati basati su un approccio integrato di pianificazione dei servizi, di condivisione delle soluzioni, di attuazione degli investimenti e di nuovi modelli di gestione.

Per migliorare l'attività di *planning & design* dell'offerta di servizi intermodali, connessi e complementari al viaggio, è stato avviato lo sviluppo di un Sistema Informativo Territoriale delle stazioni, che consente operazioni innovative di analisi attraverso la digitalizzazione delle informazioni - demografiche, socio-economiche, trasportistiche, infrastrutturali, turistiche - su unica piattaforma GIS (*Geographic Information System*).

Sul fronte della definizione degli *standard*, sono state condotte specifiche analisi di *benchmark* internazionale di supporto sia per l'elaborazione dei piani di azione finalizzati all'ottemperanza delle Delibere ART n. 106/2018 e n. 42/2019, sia della nuova architettura del sito WEB RFI, in una nuova logica di servizio orientata al cliente finale.

Per quanto riguarda lo sviluppo del piano degli investimenti nelle stazioni, in coerenza con gli obiettivi del Piano di Impresa 2019-2023 ed in continuità con gli investimenti avviati negli anni scorsi relativi al *business* del trasporto pubblico locale, sono stati individuati due macro progetti per le stazioni strettamente integrati tra loro e definiti per sistematizzare e ampliare interventi già in corso o in programma. Si tratta dei progetti *Easy Station*, già in corso, per il miglioramento degli spazi fisici delle stazioni e dell'informazione al pubblico, e *Smart Station*, per "vestire" le stazioni di tecnologie digitali.

I progetti *Easy Station* attengono gli interventi per il miglioramento infrastrutturale del *comfort* e dell'accessibilità delle stazioni e dei servizi erogati al cliente. I progetti di investimento sono stati rivisitati in ottica piano d'impresa e sono stati definiti per la realizzazione dei seguenti interventi:

- innalzamento dei marciapiedi a standard H55 sul piano del ferro per permettere a tutti i viaggiatori l'accesso a raso ai treni e consentire alle persone con disabilità motoria su sedia a ruote di muoversi in modo il più possibile autonomo,
- implementazione del sistema di informazione al pubblico variabile,

- miglioramento dell'accessibilità in stazione (illuminazione, ascensori, rampe, percorsi e mappe tattili, segnaletica fissa, realizzazione pensiline, ecc.),
- decoro e riqualificazione degli spazi aperti al pubblico e miglioramento della funzionalità delle stazioni.

Nell'arco di piano, oggetto di tali interventi saranno 250 stazioni, individuate come le stazioni che hanno un valore di frequentazione pari ad oltre l'80% dei viaggiatori dell'intera rete, oltre che per le potenzialità di sviluppo, sia dal punto di vista infrastrutturale che dei servizi.

Nel corso del 2019 sono stati elaborati *concept design* relativi a circa 16 stazioni e ambiti esterni; 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; è stato avviato lo studio di fattibilità della stazione di Benevento. I cantieri avviati nel 2019 sono circa 50. Sono stati ultimati i lavori di accessibilità in 20 stazioni.

I Progetti sviluppati in ambito *Smart Station* introducono tecnologie avanzate nelle stazioni, quali il *Wi-life*, la telegestione degli impianti civili di stazione e l'inserimento dei tornelli, per aumentare la sicurezza in stazione. Nel corso del 2019 sono stati avviati gli approfondimenti tecnici per l'avvio di tali interventi e sono state definite le modalità operative per le stazioni interessate dal progetto.

La Carta dei Servizi

Come ogni anno, nel 2019 RFI ha pubblicato sul sito societario la propria Carta dei Servizi (rif. Dir. P.C.M. 27 gennaio 1994, D.P.C.M. 30 dicembre 1998) per comunicare ufficialmente i risultati raggiunti nel 2018 e gli obiettivi fissati per il 2019 in relazione alla qualità dei servizi offerti al pubblico negli ambiti individuati dalla normativa (cd. fattori di qualità) e declinati in base alle specificità societarie.

Riferiti a 19 indicatori rappresentativi dei diversi fronti di azione e di attenzione della Società e di maggiore rilevanza per il pubblico, gli obiettivi 2019 sono stati sostanzialmente raggiunti, sia quelli riferiti alla qualità percepita, collegati ad indagini di *customer satisfaction*, sia quelli riferiti alla qualità offerta, verificati tramite monitoraggio interno/di terzi (in alcuni casi ancora in consolidamento).

Di seguito una analisi dei principali fattori di qualità del 2019.

Sicurezza della circolazione

Fondamentale tra i servizi offerti da RFI è la gestione in sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario sull'intera rete nazionale messa a disposizione delle IF che svolgono i servizi di trasporto per passeggeri e merci. Nell'esercizio 2019, come nel 2018, la sicurezza rappresenta per RFI il primo fattore di valutazione della qualità dei servizi *core* del GI ed è ottenuta innanzitutto con il coinvolgimento capillare del proprio capitale umano tramite presidi e misure tecnologiche, organizzative e normative orientate a ridurre al minimo il rischio di incidentalità.

Per mantenere la continua efficienza dell'infrastruttura e garantire la massima sicurezza della circolazione, RFI è costantemente impegnata nella protezione, nella manutenzione e nel potenziamento dell'infrastruttura e delle sue dotazioni tecnologiche così come nella realizzazione di nuove linee e impianti e nella messa a punto di modalità produttive e gestionali sempre più efficaci.

Sul fronte della sicurezza della circolazione è stato raggiunto l'obiettivo di mantenere il rapporto tra numero totale nell'anno di "decessi e lesioni gravi" e numero totale dei km percorsi dai treni sulla rete RFI al di sotto del NRV (National Reference Value) assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme".

Attenzione all'ambiente ed al sociale

L'attenzione verso la tutela e la rigenerazione ambientale e sociale del territorio in cui opera costituisce per RFI un elemento fondante della propria missione e percorre trasversalmente tutte le attività produttive della Società e mira, oltre che alla tutela dei territori in cui opera, alla creazione di valore condiviso, in un'ottica di responsabilità sociale d'impresa e di impegno per lo sviluppo sostenibile del Paese.

Raggiunti appieno i tre obiettivi 2018 - sostituzione dei sistemi tradizionali di illuminazione con apparecchiature LED in 40 stazioni, estensione a tutte le gare dei meccanismi di valutazione delle *performance* dei fornitori in ambito *Corporate Social Responsibility* (CSR) e valorizzazione del territorio rendendo disponibili spazi di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario tramite comodati ad uso gratuito per attività *no-profit* - RFI riconferma per il 2019 l'obiettivo per la cessione di spazi di stazione ad uso sociale e si confronta con due nuovi obiettivi legati ad iniziative mirate alla riduzione delle emissioni di CO2 ed all'uso efficiente delle risorse idriche. Sul primo fronte, l'impegno è di avviare la modifica delle politiche di approvvigionamento di energia elettrica per usi diversi dalla trazione ferroviaria acquistando sul mercato elettrico energia proveniente da Fonti Energetiche Rinnovabili (FER). Sul secondo fronte, l'impegno riguarda lo sviluppo di un piano pluriennale per l'ottimizzazione e la razionalizzazione dell'intera gestione delle acque su tutto il territorio nazionale secondo criteri omogenei. Tra gli ambiti di intervento vi sono: a) la cessione/dismissione di pozzi e sorgenti non più funzionali all'esercizio ferroviario; b) la separazione delle utenze idriche e il controllo remoto dei consumi ai fini della corretta valutazione/attribuzione dell'utilizzo/costi RFI e della tempestiva individuazione di perdite; c) l'adeguamento di scarichi idrici, pozzi e sorgenti, nonché *asset* RFI a fini antincendio; d) l'efficientamento/riduzione dei consumi idrici anche tramite riutilizzo di acque in impianti RFI.

Integrazione modale delle stazioni

Nella percezione dei viaggiatori l'integrazione delle stazioni con mezzi di trasporto diversi dal treno rappresenta un fattore di qualità particolarmente significativo. Così come particolarmente significativo è per RFI l'impegno nella realizzazione di misure infrastrutturali e gestionali che facilitino l'interscambio tra le diverse modalità utilizzate dai viaggiatori per raggiungere la stazione e il treno, sia direttamente che in cooperazione con gli enti di governo del territorio e con le aziende di servizi di mobilità.

Sul fronte merci, per massimizzare la convenienza della modalità ferroviaria per gli operatori del trasporto, RFI è impegnata nella realizzazione e gestione di impianti intermodali in punti strategici della rete, così come nell'offerta integrata di accesso alla rete e di servizi di terminalizzazione e nello sviluppo - organizzativo, prestazionale, infrastrutturale - dei collegamenti ferroviari con i maggiori porti italiani lungo i principali corridoi della rete transeuropea dei trasporti.

Fruibilità e comfort delle stazioni

RFI gestisce sull'intero territorio nazionale oltre duemila stazioni, nodi fondamentali della rete in cui le sue attività entrano in contatto diretto con i viaggiatori e in cui l'infrastruttura entra in contatto diretto con le realtà urbane e i loro abitanti. Per dar conto dell'impegno aziendale per l'innalzamento dei servizi che determinano i livelli di vivibilità, fruibilità e *comfort* delle stazioni della rete, la Carta dei Servizi concentra gran parte della sua attenzione sulla qualità percepita dai viaggiatori e monitorata tramite le indagini di *customer satisfaction* condotte ogni anno sull'insieme di stazioni che accolgono quasi il 95% dei viaggiatori che utilizzano il treno. Gli indicatori monitorati

sono relativi alla percezione della qualità della stazione nel suo complesso, percezione complessiva sull'illuminazione, sulla pulizia degli ambienti di stazione, dei servizi commerciali offerti da soggetti terzi, della sicurezza personale e patrimoniale in stazione (*security*).

La *security* in particolare è una componente decisiva della fruibilità e *comfort* percepito dai viaggiatori nelle stazioni. Molte sono le misure volte alla protezione sia degli spazi aperti al pubblico sia di tutti gli altri *asset* ferroviari già attuate con successo e in continua estensione in un crescente numero di stazioni: installazione di impianti di videosorveglianza, sensori anti-intrusione e altri sistemi di *security*; potenziamento del presenziamento nei periodi di maggiore afflusso (vacanze, eventi sportivi, ecc); campagne informative ai viaggiatori sui comportamenti da adottare e, soprattutto, la recente modalità di gestione dei flussi di accesso all'area binari in modo da evitare la presenza di persone non autorizzate o con intenzioni illecite nelle zone espressamente dedicati al servizio ferroviari.

In merito agli obiettivi di qualità percepita fissati nella Carta dei Servizi, collegati alla percentuale di viaggiatori soddisfatti (voti 6-9) per i servizi offerti nelle stazioni, i risultati di *customer satisfaction* 2019 hanno evidenziato per la quasi totalità dei macrofattori a livello intera rete un sostanziale allineamento con i valori 2018: tutti si mantengono sopra la soglia del 90%. Sul fronte della *security* è stato rispettato l'obiettivo di mantenere il numero di furti a carico di viaggiatori in stazione (esclusi quelli avvenuti gli esercizi commerciali) entro valori parametrizzati.

Informazione al pubblico

Strettamente connessa con l'esercizio della rete, l'informazione al pubblico vede un crescente investimento di RFI in risorse e professionalità sia sotto il profilo tecnologico e strumentale, sia sotto il profilo organizzativo e delle strategie di comunicazione. L'informazione ai viaggiatori sulla circolazione dei treni è diffusa in primis nelle stazioni tramite strumentazioni visive e/o sonore dimensionate sulle specificità delle diverse stazioni. Inoltre per il 2019 l'azienda assume un nuovo impegno verso il pubblico mirato a rendere accessibile anche via *internet* l'informazione visiva veicolata in stazione con la pubblicazione su www.rfi.it del nuovo servizio *Monitor Arrivi/Partenze live*.

Servizi alle persone con disabilità e a ridotta mobilità

Per favorire la mobilità e la fruizione dei servizi di stazione da parte di tutti i viaggiatori, RFI è impegnata nella progressiva eliminazione delle barriere architettoniche nelle stazioni e dal 2011, con l'acquisizione del ruolo di *Station Manager* in applicazione del Regolamento CE 1371/2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, offre servizi di assistenza in stazione alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) e ha rinforzato il suo impegno per un'informazione accessibile a tutti.

RFI ha avviato le attività in un circuito iniziale di circa 250 stazioni, nel 2019 portato a 300, diffuse su tutto il territorio nazionale ed individuate in base alle caratteristiche di accessibilità, al tipo di treni che in esse fanno fermata (se cioè i treni sono attrezzati ad accogliere le PRM in sedia a rotelle) ed all'effettiva domanda di servizi di assistenza nel bacino di utenza delle stazioni.

Nel 2019 sono proseguite le attività già intraprese lo scorso anno per mantenere i servizi erogati su alti livelli qualitativi, dalle indagini di *customer satisfaction* emergono risultati molto positivi sulla qualità dei servizi presso le Sale Blu. Sono stati raggiunti i tre obiettivi fissati per i servizi di assistenza:

- l'introduzione nelle stazioni del circuito Sale Blu di 120 ulteriori carrelli elevatori di nuova generazione per la salita/discesa dal treno delle persone in sedia a ruote (per un totale di circa 450 carrelli);
- l'attivazione di un'app per *smartphone* studiata per le specifiche esigenze dei viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità;
- l'installazione nelle stazioni di pannelli informativi sulle *facilities* di accessibilità presenti negli impianti (ascensori, passerelle, rampe, ecc.), informazioni già diffuse *on line* sul sito *internet* di RFI con l'apposito servizio "Infoaccessibilità".

Il servizio di assistenza è prestato gratuitamente da RFI tutti i giorni, festivi inclusi, 24 ore su 24, ai viaggiatori di qualsivoglia IF che, per disabilità fisiche, sensoriali o motorie, vedano compromessa, in modo temporaneo o permanente, la mobilità.

Per garantire la mobilità di questi stessi viaggiatori, RFI ha varato un piano specifico per migliorare l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico, sistematizzato e armonizzato con altre specifiche iniziative di miglioramento dei servizi di stazione nell'ambito del progetto *Easy Station* che interessa le oltre 600 stazioni più frequentate della rete, con priorità quelle delle aree metropolitane con servizi di trasporto pubblico locale.

In ottemperanza a quanto previsto dalla Delibera n. 106 del 25 ottobre 2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, RFI si impegna a riconoscere un indennizzo ai viaggiatori con disabilità ed a mobilità ridotta che utilizzano servizi di trasporto sottoposti ad obbligo di servizio pubblico (OSP) nel caso in cui, in presenza di ascensori non funzionanti nelle stazioni gestite da RFI o dalla controllata GS Rail, non siano rispettati i tempi di ripristino comunicati o rettificati dal gestore della stazione.

La puntualità

La puntualità dei treni rappresenta la qualità del prodotto realizzato da RFI.

Per la misurazione delle *performance* di puntualità nel 2019 si è utilizzato il dato relativo alla puntualità reale quale indicatore di riferimento, che misura le *performance* percepite direttamente dai Clienti.

La puntualità reale (o senza esclusioni) è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro la soglia di puntualità e il numero totale dei treni circolati (indicando con N_p il numero di treni arrivati a destino e con N_c è il numero di treni circolati, la puntualità reale è pari a $N_p/N_c \cdot 100$).

Gli indicatori di puntualità (KPI) sono definiti come rapporto percentuale tra il numero dei treni in arrivo a destino entro la soglia di puntualità (secondo alcuni parametri predefiniti) e il numero totale dei treni circolati.

Per la puntualità RFI stabilisce all'inizio di ogni anno gli obiettivi da perseguire in un'ottica di miglioramento continuo.

Nel 2019 sono stati registrati i seguenti valori dei KPI di puntualità:

KPI DI PUNTUALITA'	Puntualità Reale 2019	Obj 2019
Treni LP a Mercato (entro 5')	77,9%	74,0%
Treni LP - Servizio Universale (entro 15')	81,0%	82,0%
Treni Regionali (entro 5')	88,8%	88,0%
Treni Merci (entro 30')	57,8%	56,2%

La puntualità reale è stata influenzata nel 2019 dai seguenti elementi:

- aumento dei volumi di traffico, in risposta alle aumentate richieste di servizi da parte delle IF, con minori margini di gestione della circolazione nei nodi e sulle linee a traffico promiscuo;
- eventi di carattere straordinario ad alto impatto sull'esercizio (in particolare eventi meteorologici di ottobre e novembre 2019 nell'area Nord-Ovest, il sabotaggio da parte di ignoti a PM Rovezzano, eventi sismici che hanno interessato alcune linee strategiche della rete quali nodo di Firenze e linea AV Roma-Napoli);
- le *performance* dei treni LH-Servizio Universale hanno risentito sensibilmente delle scarse *performance* registrate nei mesi di giugno e luglio 2019 (rispettivamente 76,2% e 74,0%) causate dalla riduzione di affidabilità registrata sia lato infrastruttura che materiale rotabile a seguito delle alte temperature del periodo, oltre la media del periodo estivo.

Nel luglio 2019 RFI ha provveduto a trasformare la *Task Force* sulla Puntualità, istituita nel novembre 2018, in Comitato permanente sulla Puntualità per l'analisi e la risoluzione strategica e operativa delle principali criticità rilevate in esercizio e il raggiungimento di sempre migliori *standard* di puntualità.

LA SICUREZZA NELL'ESERCIZIO FERROVIARIO E DELL'INFRASTRUTTURA

Andamento della Sicurezza (incidentalità ferroviaria)

Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza, dell'IFN gestita da RFI, è effettuato mediante l'uso di indicatori definiti dalla normativa vigente e sulla base dei dati registrati nel proprio *database* appositamente predisposto e denominato "Banca Dati Pericoli" e nel rispetto dei criteri internazionali definiti dall'Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie (ERA).

I principali indicatori utilizzati per monitorare le prestazioni di sicurezza sono i seguenti:

- indicatori riferiti agli Obiettivi Comuni di Sicurezza;
- incidenti significativi (collisioni di treni, deragliamenti di treni, incidenti ai passaggi a livello, incendi a bordo dei materiali rotabili, incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi, altri);
- incidentalità complessiva a responsabilità RFI;
- incidenti significativi a responsabilità RFI;
- incidenti "tipici" UIC;
- *benchmarking* incidentalità complessiva (UIC);
- indice di sicurezza complessivo degli incidenti (UIC).

Per alcuni di questi indicatori, l'ERA, basandosi sulle serie storiche, ha anche provveduto ad elaborare e assegnare "valori obiettivo" sia a livello europeo (CST⁴) sia a livello nazionale (NRV⁵).

⁴ *Common Safety Target* - Obiettivi Comuni di Sicurezza

⁵ *National Reference Value* o Valori di Riferimento nazionali: questi ultimi, per ognuno dei CST valido a livello Europeo, è lo specifico valore assegnato al sistema ferroviario di ciascuno Stato Membro.

La successiva tabella riporta, per ogni "categoria di rischio" e per ogni indicatore definito (unità di misura espressa in FWSI4 riferiti alla "base di graduazione"), il confronto tra le prestazioni del Gestore Infrastruttura Nazionale RFI (valore cumulato) con gli obiettivi comuni di sicurezza (CST, *Common Safety Target*) nonché con gli specifici obiettivi di riferimento nazionali assegnati all'Italia (NRV).

Categoria di rischio	Unità di misura	Basi di graduazione	OBIETTIVI		VALORI REGISTRATI
			CST	NRV	Consuntivo 2019
			COMUNI (x10 ³)	ITALIA (x10 ³)	RFI (x10 ³)
1. Passeggeri	1.1 Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno passeggeri per anno	Km-treno passeggeri per anno	170,00	38,10	3,22
	1.2 Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-passeggeri per anno	Km-passeggeri per anno	1,65	0,257	N.D.
2. Dipendenti o Imprese Appaltatrici	Numero di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	77,90	18,90	0,54
3. Utilizzatori dei passaggi a livello	Numero di utilizzatori di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	710,00	42,90	16,43
4a. Altra persona sul marciapiede	Numero annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria «altri» derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	14,50	6,70	0,27
4b. Altra persona che non si trova sul marciapiede					
5. Persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria	Numero di FWSI a persone per anno derivante da incidenti significativi/ numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	2050,00	119,00	133,34

Dall'analisi della tabella si evince che l'unico obiettivo che non è stato raggiunto è quello relativo alle persone che si introducono o attraversano indebitamente la sede ferroviaria (violazioni delle norme di sicurezza da parte di persone estranee al sistema ferroviario), anche se è nettamente inferiore al valore del precedente anno.

Al fine di individuare le azioni più efficaci per mitigare tale criticità, è stato effettuato un approfondimento sulle possibili iniziative attuabili, nell'ambito di una strategia più ampia di educazione alla sicurezza ferroviaria che si intende perseguire in collaborazione con la Polfer. Dallo scorso anno la Polizia Ferroviaria si rivolge anche ai più piccoli per far loro apprendere i primi rudimenti in tema di sicurezza e per questo motivo sono in progetto diverse attività in collaborazione con le scuole, come l'organizzazione di gite scolastiche presso le principali stazioni in treno, durante le quali sarà possibile sensibilizzare al rispetto delle regole di sicurezza o la creazione di contenuti multimediali come cartoni animati e fumetti con pillole sulla sicurezza da distribuire presso gli istituti scolastici.

Gli **incidenti significativi**⁶, distinti secondo la classificazione ERA, accaduti nel 2019 sono stati circa 79 (-25 rispetto al 2018). Per quanto attiene alle cause che hanno determinato gli incidenti, è da segnalare il netto decremento delle cause "endogene" rispetto al totale che passano a rappresentare il 10% degli eventi totali (8 su 79), rispetto al 19% del 2018 (20 su 104), evidenziando che la natura preponderante degli eventi è relativa a cause esterne al sistema ferroviario. La loro distribuzione è evidenziata in valore assoluto e per ciascuna tipologia, nella tabella che segue, nella quale si riportano gli eventi occorsi nell'esercizio 2019 raffrontati con i dati ormai consolidati del 2018.

⁶ Definizione di incidente significativo ERA: Qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.

CSI incidenti (Classificazione ERA)	Incidenti (nr.)	
	Anno 2019	Anno 2018
Collisioni di treni	4	6
Deragliamenti di treni	4	6
Ai Passaggi a livello	6	3
Incendi materiale rotabile	1	3
Altri	2	6
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	62	80
totale	79	104

Accanto al monitoraggio delle prestazioni di sicurezza fatta mediante la classificazione ERA, esiste anche un monitoraggio a livello internazionale fatto secondo i criteri emanati dalla UIC. Tale classificazione tiene conto degli effetti del solo servizio ferroviario. Infatti sono esclusi gli investimenti a persone, i danni alle persone causati da indebite salite/discese dai treni in movimento, i suicidi e i tentati suicidi.

Gli **incidenti "tipici" UIC** sono così classificati: collisione, deragliamenti, incendio al materiale rotabile, incidente che interessa le merci pericolose che coinvolga almeno un veicolo ferroviario in movimento (treni, manovre, mezzi d'opera) in ambito esercizio e che abbiano determinato un incidente significativo. Gli incidenti tipici in ambito esercizio a responsabilità RFI hanno registrato un valore nel 2019 uguale a quello del 2018 (6).

Per potenziare la sicurezza della circolazione, RFI è costantemente impegnata nella protezione, nella manutenzione e nel potenziamento dell'infrastruttura e delle sue dotazioni tecnologiche, così come nella realizzazione di nuove linee ed impianti e nella messa a punto di modalità produttive e gestionali sempre più efficaci.

Tutte le attività industriali con impatto, anche indiretto, sulla sicurezza della circolazione dei treni sono svolte da RFI nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza societario (SGS). Accettato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) con il rilascio a RFI nel giugno 2014 dell'Autorizzazione di Sicurezza di cui al D.Lgs. 162/2007, il SGS costituisce una delle tre componenti del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS) di cui fanno parte anche il Sistema di Gestione Ambientale (SGA) e il Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro (SGSL), certificati secondo le norme ISO 9001 e, rispettivamente, secondo la ISO 14001 e la OHSAS 18001.

Sistema Integrato Gestione Sicurezza

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS), nel corso del 2019 è stata mantenuta la certificazione del SIGS di RFI, secondo le norme ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 e BS OHSAS 18001:2007, rinnovata nel 2018. Nel corso del 2019 è stato avviato un progetto per strutturare attività e iniziative tese a potenziare e sviluppare una positiva cultura della sicurezza. Il progetto "La Cultura della Sicurezza" è nato con il fine di verificare l'effettivo stato di consapevolezza in merito alla cultura della sicurezza nella nostra Azienda ed è in linea con le recenti modifiche della normativa europea, che fa della cultura della

sicurezza uno dei requisiti per il rinnovo delle certificazioni ed autorizzazioni di sicurezza per gli operatori ferroviari.

Relazione Annuale della Sicurezza della Società – 2018

A giugno 2019 si è provveduto alla elaborazione della Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2018, come previsto dalle Linee Guida ANSF del 25 maggio 2016 n. 5841/2016 in riferimento agli obblighi in carico al Gestore dell'Infrastruttura Nazionale.

Piano Annuale Integrato della Sicurezza

Il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario (Decreto ANSF 10/2009) e il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale sono gli strumenti societari per la pianificazione e il controllo delle iniziative poste in essere per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza che, nel complesso, costituiscono il Piano Annuale Integrato della Sicurezza di RFI.

Per il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario (PSE), i principi generali di riferimento per l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti sono enunciati nella Politica Integrata della Sicurezza di RFI: "... far tendere a zero gli incidenti ferroviari ...".

Analogamente, per il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale (PdLA), i principi generali di riferimento per l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti sono enunciati nella Politica Integrata della Sicurezza di RFI: "... far tendere a zero (...) gli infortuni sul lavoro e gli impatti negativi sull'ambiente ...".

Autorizzazione di Sicurezza

Nel mese di febbraio 2019 è stata effettuata richiesta all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) per il rinnovo quinquennale dell'Autorizzazione di Sicurezza di RFI che, prevista nella legislazione con la Direttiva 2004/49/CE⁷ e recepita dall'ordinamento italiano con il Decreto legislativo n.162 del 2007⁸, era stata da questa rilasciata il 30 giugno 2014.

In data 14 giugno 2019 l'ANSF ha rilasciato a RFI tale provvedimento autorizzativo, che è stato aggiornato anche per acquisizione della rete ex Umbria Mobilità.

L'Autorizzazione di Sicurezza rinnovata conferma la formalizzazione dell'accettazione del "Sistema di Gestione della Sicurezza" (SGS) adottato dal Gestore dell'Infrastruttura RFI, che costituisce una delle tre componenti (le altre relative alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza del lavoro) del più ampio Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS). Il raggiungimento di questo importante risultato è stato possibile grazie all'impegno costante e proattivo, nel primo quinquennio di validità dell'Autorizzazione di Sicurezza e durante il periodo del suo rinnovo, da parte di tutte le Direzioni societarie coinvolte nel SGS.

Politica Integrata della Sicurezza

La Politica Integrata della Sicurezza è lo strumento con cui RFI esprime l'impegno formale relativo alla gestione per la sicurezza dell'esercizio ferroviario, la sicurezza del lavoro e la tutela ambientale, valori questi ritenuti

⁷ Abrogata dalla Direttiva (UE) 2016/798 "del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie"

⁸ Abrogato dal Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50. "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie"

fondamentali nell'attuazione della missione societaria. Tale Politica, periodicamente sottoposta a un attento processo di valutazione per assicurarne il costante adeguamento al tipo e all'entità del servizio erogato da RFI, definisce gli indirizzi e i macro-obiettivi da perseguire.

Gli indirizzi generali definiti nella Politica Integrata della Sicurezza trovano una specifica declinazione nella Politica per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, nella Politica per la Sicurezza e Salute su Lavoro e nella Politica per la Tutela Ambientale.

Le Politiche sopra citate sono state formalizzate a maggio 2017 mediante la Comunicazione Organizzativa n. 449/AD del 11.05.2017.

LA SICUREZZA DELLA INFRASTRUTTURA

Sicurezza nelle Gallerie

In data 9 agosto 2019, è stata inviata al MIT e all'ANSF la Relazione annuale sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2018 prevista dall'art. 14 del DM 28/10/2005, con la quale sono stati comunicati i risultati dell'attività di ricalcolo delle curve di rischio ferroviario aggiornate rispetto ai nuovi dati di traffico e alle modifiche infrastrutturali intervenute sulle 318 gallerie e sulle 31 gallerie consecutive in esercizio di lunghezza superiore a 1000 metri (art. 11 del D.M. 25/10/2005).

Sono proseguite le attività finalizzate a rendere disponibili i Piani di Emergenza e Soccorso (PES) di gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri. È stato fornito supporto per le attività di aggiornamento del PES delle gallerie della Tratta AV/AC Bologna-Firenze, necessario per permettere il transito delle merci pericolose; aggiornamento emesso dalla Prefettura di Bologna nel mese di dicembre.

Sono stati consegnati n. 9 mezzi bimodali ai Comandi Provinciali dei VVF di Cosenza, Viterbo, Terni, Roma, Prato, Bolzano, Salerno, Chieti e Udine.

È stata conclusa l'attività per l'analisi di compatibilità del rivestimento delle gallerie della tratta Palermo C.le-Notabartolo-Carini, dovuto al passaggio di un treno storico con locomotore diesel.

Altri interventi per l'incremento della sicurezza e regolarità dell'esercizio

Nel corso del 2019:

- è stata effettuata la sperimentazione per l'autorizzazione all'impiego delle barriere mobili "RSS *Spoormagnet*" ad attacco magnetico quale misura mitigativa preventiva degli attraversamenti indebiti su linee con Blocco Automatico a Correnti Codificate (BACC) fino a 200 km/h;
- è stata conclusa, con il Politecnico di Milano, l'attività per la definizione di una metodologia per la stima della zona franca in caso di svio;
- sono state realizzate attività volte al completamento degli *upgrade*, pianificati da tempo, ad incremento della sicurezza del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) attraverso l'introduzione diffusa della Vr110. La sua implementazione è avvenuta rispettando i criteri selettivi dei segnali già identificati con SCMT, riuscendo così ad evitare effetti evidenti sulla regolarità della circolazione.

Inoltre, è stata redatta la Specifica Tecnica di Prodotto per il sistema ATWS (sistemi automatici di annuncio treno per la protezione cantieri) "SIPAC" per la protezione dei cantieri di lavoro estesi da interfacciare con il Sistema di Segnalamento per le linee attrezzate con Blocco elettrico Automatico a Correnti Codificate (BACC). In particolare, tale sistema si avvale del segnalamento fisso Sistema Controllo Comando (CCS) di terra (SIL4), riducendo così il fattore "rischio umano".

Vulnerabilità sismica, rischio idrogeologico e aree in frana

Con riferimento alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee del sistema di grande viabilità ferroviaria, ai sensi dell'articolo 2 comma 3 dell'OPCM n. 3274 del 2003, nonché agli interventi di miglioramento sismico si segnalano i seguenti aggiornamenti:

- sono state ultimate le attività di verifica su 225 ponti ricadenti in zone ad elevata sismicità, in aggiunta ai 1060 già verificati negli anni precedenti e su 131 ponti ricadenti in zone a minore sismicità;
- sono state eseguite le visite generali su 285 ponti ai sensi della procedura sulle "Visite di controllo ai ponti alle gallerie e alle altre opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria";
- sono stati completati i progetti definitivi degli interventi di miglioramento sismico su 96 ponti risultati sismicamente vulnerabili;
- sono stati ultimati gli interventi di miglioramento sismico su 20 ponti e sono in corso di esecuzione gli interventi su 79 dei 228 ponti per i quali, negli anni 2016 e 2017, era stata sviluppata la progettazione.

In relazione alla realizzazione di un nuovo ponte autostradale sul Polcevera a Genova, si è proceduto all'esame tecnico del progetto strutturale dell'impalcato e delle sottostrutture e ai controlli dei materiali e delle lavorazioni di officina sulle strutture metalliche di impalcato mentre, in relazione al ponte ferroviario San Michele a Paderno d'Adda, sono stati effettuati l'esame tecnico del progetto di rinforzo degli elementi metallici danneggiati e non adeguati ai carichi di progetto e i controlli dei materiali e delle lavorazioni di officina degli elementi metallici di rinforzo. Inoltre, è in corso l'attività di supporto per l'upgrade del sistema di monitoraggio e per la manutenzione e sostituzione degli apparecchi d'appoggio del ponte strallato sul fiume Po della linea AV Milano-Bologna.

Inoltre, a seguito della pubblicazione della Direttiva "sistema allertamento maremoti", è in corso lo studio per la realizzazione di un applicativo per la gestione del rischio tsunami da Sala Operativa Centralizzata, in analogia alla gestione del rischio sismico.

Con riferimento alle attività di mitigazione delle criticità idrogeologiche, alle mappature già realizzate e alla graduatoria di priorità degli interventi di difesa della sede ferroviaria, è stata approvata una pianificazione per la realizzazione di interventi finalizzati alla mitigazione del rischio.

A seguito dell'aggiornamento dei Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) effettuato nel 2018, è stata avviata la campagna di verifiche di campo per l'inserimento sul sistema Geologia e Idraulica delle relative schede associate al dissesto idrogeologico indicato nei PAI.

Sono state completate le opere civili di due progetti di reti allarmate nelle DTP di Ancona e Palermo ed eseguite attività di supporto per la gestione/mitigazione del rischio idrogeologico e delle aree in frana su 4 linee.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Attività di ricerca

Nel corso dell'anno 2019 si è avuto un consolidamento delle 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, ed infine sui temi dell'Informatica e dell'Elettronica che hanno coinvolto 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 ed ai fornitori le esigenze di innovazione ed ammodernamento dell'infrastruttura dal punto di vista *safety* e potranno prendere corpo processi di *upgrade* tecnologico all'interno di RFI 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 ad 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 ed infrastrutture, in particolare nel nostro caso per l'osservazione di linee ferroviarie ed anche su tutte le strutture che operano lungo le linee ferroviarie.

Per quanto riguarda i principali progetti di investimento nel campo dello sviluppo, nel 2019 le attività si sono focalizzate, in particolare, sulla realizzazione di un polo di eccellenza dove si concentrano le competenze di RFI su tutti gli ambiti tecnologici inerenti il segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni e sulla realizzazione di un sito in cui sperimentare i rotabili che dovranno essere ammessi all'esercizio ed effettuare test e misure su sistemi ed apparati dell'infrastruttura.

Piano Tecnologico di Rete

È stato emanato l'aggiornamento 2019 del Piano Tecnologico di Rete, nel quale sono stati revisionati gli standard di riferimento per la progettazione e realizzazione dei Sistemi e Prodotti Tecnologici attualmente disponibili o in fase di realizzazione su tutte le linee e Nodi, in funzione delle esigenze progettuali di sicurezza, capacità, regolarità, incremento velocità, obsolescenza, integrazione tecnologica ed interoperabilità.

Sviluppi tecnologici

Nel corso del 2019, il volume di spesa per investimenti in sviluppi innovativi è stato pari a circa **24,6** milioni di euro come da seguente tabella, che evidenzia l'ammontare della spesa ripartita tra i principali settori di intervento:

valori in milioni di euro

Settore di intervento	Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015
-----------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Tecnologie per la sicurezza	20,9	21,9	28,9	36	44,7
Diagnostica innovativa		-	-	0,1	0,8
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	3,1	4,0	3,7	10,2	18,4
Difesa ambiente e territorio	0,6	0,5	0,3	-	-
Altro		0,8	0,3	-	-
TOTALE	24,6	27,2	33,2	46,3	63,9

La spesa per sviluppi tecnologici presenta un andamento variabile nel tempo in ragione della natura propria di questi interventi che passano in produzione o perché vengono attivate ulteriori sperimentazioni circoscritte a un numero limitato di siti/tipologia/impiantistica.

Nello specifico, le attività relative a interventi avviati nel corso del 2019, hanno riguardato le principali tematiche di seguito elencate:

- sviluppo di un sistema informativo, denominato RAMSES, per la previsione degli eventi meteorici 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 ed 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 ad elementi finiti ed 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 per RFI del Sistema di Allertamento Nazionale per la previsione del possibile innesco di fenomeni franosi indotti da piogge lungo la Rete Ferroviaria Italiana (SANF-RFI), in collaborazione con il CNR IRPI di Perugia. L'attività, estesa all'intera rete, è finalizzata al miglioramento della conoscenza di occorrenza di eventi franosi in occasione di eventi meteo intensi, preannunciati dagli avvisi di allerta meteo della Protezione Civile;
- attività per l'esecuzione di prove e simulazioni sul comportamento statico e dinamico delle staffe fermacarri in uso: in particolare, è stato elaborato un modello numerico ed un prototipo di staffa al fine di sviluppare un sistema antisvio 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 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 ed apparati dell'infrastruttura.

Comitato Tecnico e di Monitoraggio

E' proseguita nel 2019 l'attività di impulso ed analisi del Comitato Tecnico e di Monitoraggio (CTM) finalizzata a verificare le politiche per l'acquisizione di nuovi prodotti/sistemi *asset* esaminandone le ricadute funzionali, di esercizio e manutentive della rete ferroviaria. In particolare il CTM: a) valuta l'effettiva necessità di avviare lo sviluppo di nuovi sistemi e prodotti per l'infrastruttura ferroviaria, attraverso l'esame delle Schede Esigenze (SE) presentate dalla Direzione Committente; b) fornisce supporto e indirizzo per la fase di realizzazione del processo di Implementazione di Prodotti e Sistemi Innovativi, una volta completato l'iter di autorizzazione ed avvio del progetto di investimento in coerenza con le vigenti procedure aziendali; c) svolge funzione di monitoraggio e, a fronte di eventuali scostamenti, promuove le necessarie analisi per individuare possibili ulteriori esigenze di sviluppo del prodotto/applicazione.

Nei CTM tenuti durante il 2019 sono state analizzate 14 schede esigenze di cui 13 sono state autorizzate e 1 annullata. Le Istruttorie di Ricerca esaminate sono state 10, tutte autorizzate.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Percorso di integrazione delle Ferrovie Concesse

Nel corso dell'anno 2019 RFI ha posto in essere una serie di attività finalizzate al percorso di integrazione con alcune delle principali ferrovie ex concesse presenti sul territorio italiano. In particolare:

- **Ferrovia Centrale Umbra (FCU):** il 24 giugno 2019 è stato sottoscritto l'atto di fusione per incorporazione della UM Ferro Srl in RFI, con efficacia dal 1 luglio 2019, concludendo così il percorso di subentro nella gestione della Ferrovia Centrale Umbra. In seguito alla fusione RFI ha avviato le attività per la definizione del Prospetto Informativo della Rete della suddetta infrastruttura. In data 9 agosto 2019 si è provveduto a pubblicare la prima bozza del PIR 2020 ed avviato, contestualmente, la fase di consultazione con tutti i soggetti interessati di cui all'art. 14 del D.lgs 112/15. Successivamente, in data 20 dicembre 2020, RFI ha pubblicato la bozza definitiva del PIR 2020 unitamente al documento metodologico contenente la proposta per la determinazione del canone per i servizi compresi nel Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) e dei corrispettivi per i servizi extra PMdA offerti da RFI per gli orari di servizio 2018/2019, 2019/2020 e 2020/2021, redatti in coerenza con quanto previsto nella delibera ART n. 121/2018. La suddetta documentazione è stata trasmessa all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per consentirne alla stessa le determinazioni di competenza di cui all'art. 14, comma 1, del D.lgs 112/15.
- **Gruppo Torinese Trasporti (GTT):** per la linea Torino-Ceres, ad aprile 2019 è stata firmata una Convenzione tra il MIT, Regione Piemonte, GTT SpA e RFI che regola i rapporti tra i soggetti sottoscrittori per l'erogazione del finanziamento statale destinato alla realizzazione del Piano operativo di investimenti. A novembre 2019 è stato firmato l'accordo che regola i rapporti tra la Regione Piemonte, GTT SpA e RFI, al fine di dare attuazione alla suddetta Convenzione per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza della linea e sono iniziate anche le interlocuzioni per affidare a RFI la gestione delle linee Torino-Ceres e Canavesana di proprietà regionale.
- **Ente Autonomo Volturno (EAV):** per la linea Canello-Benevento, a luglio 2019 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra RFI ed EAV Srl per disciplinare il subentro da parte di RFI nella gestione della suddetta linea con la finalità della sua completa integrazione nell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, nell'ottica di favorire il successivo ripristino/incremento delle corse viaggiatori effettuate da EAV e/o da altra impresa ferroviaria.
- **Azienda Tranvie e Autobus del Comune (ATAC):** per la linea Roma-Lido di Ostia, a luglio 2019 è stata firmata una Convenzione tra il MIT, Regione Lazio, ATAC SpA e RFI SpA che regola i rapporti tra i soggetti sottoscrittori per l'erogazione del finanziamento, ovvero che disciplina i tempi, le modalità e gli obblighi relativi all'attuazione degli interventi tecnologici di messa in sicurezza della suddetta linea. A novembre 2019 è stato firmato l'accordo che regola i rapporti tra la Regione Lazio, ATAC SpA e RFI SpA, al fine di dare attuazione alla suddetta convenzione per la realizzazione e messa in servizio degli interventi di messa in sicurezza della linea.
- **Regione Puglia:** a novembre 2019 è stato sottoscritto un Memorandum tra la Regione Puglia, RFI, Ferrotramviaria SpA, Ferrovie Appulo Lucane Srl, Ferrovie Del Gargano Srl e Ferrovie Sud Est Srl, dove le Parti manifestano la loro disponibilità ad avviare un percorso finalizzato ad individuare i presupposti necessari atti a consentire l'affidamento a RFI delle funzioni essenziali riguardanti le quattro infrastrutture ferroviarie regionali in concessione, segnatamente l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie e all'imposizione dei conseguenti canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione.

Blufferries S.r.l. (partecipata al 100%)

La Società, costituita in data 4 novembre 2010 da RFI in ottemperanza alla normativa *antitrust* (Legge n.287/90), a seguito del conferimento del ramo navigazione di RFI con efficacia primo giugno 2012, possiede un capitale sociale di 20,1 milioni di euro, interamente detenuto da RFI. Il suo oggetto sociale consiste nel trasporto marittimo di persone, automezzi e merci; gestione e commercializzazione delle proprie linee marittime nonché gestione dei servizi connessi a dette attività; svolgimento e fornitura di tutte le operazioni e servizi portuali ai mezzi navali sugli approdi; gestione, armamento, locazione e noleggio di navi proprie o di terzi; acquisto e vendita di navi ed esercizio della navigazione e del rimorchio, sia con navi proprie che di terzi.

La Blufferries chiude l'esercizio 2019 con un risultato netto positivo pari a 2,2 milioni di euro, in diminuzione del 8% rispetto all'esercizio precedente. I ricavi operativi risultano in calo rispetto all'anno precedente di 3,5 milioni di euro per effetto della diminuzione sia dei ricavi da traffico - determinato dalla riduzione del fatturato da trasporto passeggeri (1,9 milioni di euro) dovuto al trasferimento a favore della controllata Blujet, con efficacia 1 maggio 2019, del ramo del trasporto passeggeri sulle relazioni Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria, mediante l'utilizzo di cinque unità navali veloci, dall'incremento del fatturato da trasporto gommato (1,6 milioni di euro, di cui 1,1 segmento "pesante" e 0,5 comparto "autovetture") e dalla riduzione degli altri ricavi da servizi di trasporto (0,2 milioni di euro) - sia degli altri ricavi e prestazioni imputabile al decremento dei proventi straordinari (quali le penali addebitate al costruttore per il ritardo nella consegna della TRINACRIA e il risarcimento da parte del socio RFI per la dismissione del diritto d'uso dei ponti auto delle navi ferroviarie oggetto di conferimento iniziale del ramo aziendale).

I costi operativi risultano in diminuzione rispetto all'anno precedente, principalmente per l'effetto combinato dei minori costi relativi al ramo navi veloci (1,4 milioni di euro) conseguente alla scissione a favore della Blu Jet Srl, dell'aumento dei costi relativi al ramo navi bidirezionali (0,5 milioni di euro) a causa dell'ampliamento della flotta a 4 unità e dei minori oneri diversi di gestione (0,3 milioni di euro).

La diminuzione, di circa 2,3 milioni di euro, della voce ammortamenti e svalutazioni cespiti è principalmente determinata dalla svalutazione del diritto d'uso dei ponti delle navi ferroviarie di RFI per un importo coincidente al valore residuo netto contabile.

Si sono registrati, infine, un incremento degli Accantonamenti (0,2 milioni di euro) per effetto della quota del Fondo Manutenzione Ciclica stanziato per la nave Trinacria e un peggioramento del saldo della gestione finanziaria (0,2 milioni di euro) imputabile principalmente alla svalutazione della partecipazione nella società collegata Terminal Tremestieri Srl.

Terminali Italia S.r.l. (partecipata al 100%)

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 per ottimizzare la capacità di accesso agli impianti pubblici merci ed ottimizzarne l'utilizzo secondo i principi di equità, trasparenza e non discriminazione dettati inizialmente dal D.lgs.n.188/2003, poi sostituito dal D.lgs. n.112 del 15 luglio 2015. Controllata al 100% da RFI, dopo aver acquistato nel corso del 2019 la quota dell'11% detenuta da Mercitalia Intermodal (già Cemmat), la società ha per oggetto la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali, anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali, la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la

riparazione e la manutenzione dei mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

La Società chiude l'esercizio 2019 con un Risultato Netto positivo pari ad euro 3,2 milioni di euro, in aumento di circa 1 milione rispetto all'esercizio precedente, a fronte di un incremento dell'EBIT di circa 1,3 milioni di euro dovuto all'aumento dei ricavi per servizi terminalistici (circa 1,7 milioni di euro), per servizi di manovra (242 mila euro) e degli altri ricavi (1 milione di euro), cui è conseguito un aumento dei costi pari complessivamente a 1,2 milioni di euro.

I costi operativi complessivi nel 2019 registrano una lieve diminuzione del costo del lavoro, legato alla dinamica delle uscite per pensionamento, e un incremento degli altri costi operativi, a fronte dell'incremento dei volumi di traffico del *business* dell'*handling* registrati sia nei terminal a gestione diretta (Verona e Segrate in primis, e in misura meno significativa Torino e Catania) che negli impianti gestiti in *partnership* con contratti di rete (in particolare a Bari e a Brescia).

Per quanto riguarda le unità di carico complessivamente movimentate, pertanto, si evidenzia un incremento complessivo di produzione rispetto al 2018 pari al 3,99%.

Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di Partecipazioni S.p.A. (partecipata al 88,99%)

L'oggetto della Società consiste nella "gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".

I principali eventi dell'anno si riferiscono ad interventi sul capitale sociale nonché all'aumento della quota di partecipazione nella Società BBT SE.

In particolare, si segnala che nel corso del 2019 è stato deliberato nel corso dell'Assemblea Straordinaria dei Soci del 27 marzo 2019, il X aumento di capitale fino ad un massimo di 120 milioni di euro, eseguito poi in un'unica *tranche* in data 16 maggio 2019. Al 31 dicembre 2019 il capitale sociale complessivo ammonta a 825.790.910 euro, composto da n. 825.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. A seguito della sottoscrizione del X aumento di capitale, la quota di spettanza di RFI è passata dall'iniziale 88,20% all'attuale 88,99% del capitale, che al 31 dicembre 2019 corrisponde a 735 milioni di euro. La Società ha provveduto ad effettuare conferimenti alla collegata BBT SE per 160 milioni di euro, per finanziare la realizzazione di attività di Fase III.

TFB ha chiuso l'esercizio 2019 con un risultato economico positivo netto di circa 62 mila euro dovuto esclusivamente ai proventi finanziari derivanti dalle giacenze bancarie.

Blu Jet S.r.l. (partecipata al 100%)

La costituzione di Blu Jet S.r.l. da parte di RFI in data 1° agosto 2018 rientra nel percorso di attuazione dell'operazione di riassetto organizzativo dei servizi di navigazione in concessione, a seguito della modifica del quadro normativo operata dal DL n.50 del 24 aprile 2017, convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017 n.96.

Dal 1° maggio 2019 la Blu Jet S.r.l. effettua, su mandato del Socio Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), il servizio passeggeri sulle relazioni Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria, mediante l'utilizzo di

cinque unità navali veloci, di cui tre appositamente noleggiate a scafo nudo. A seguito dell'avvenuta scissione parziale della Blufferries S.r.l. (scissa) a favore della Blu Jet S.r.l. (beneficiaria), con efficacia dal 1° maggio 2019, quest'ultima è infatti subentrata, senza soluzione di continuità, nella gestione dei suddetti servizi di collegamento. In tale ambito la Società ha effettuato il servizio di traghettamento sulla tratta Messina e Villa San Giovanni, proponendosi con 10 coppie di corse giornaliere nei giorni feriali e 8 coppie di corse il sabato, la domenica e nei festivi, e sulla tratta Messina e Reggio Calabria, proponendosi con 16 coppie di corse giornaliere nei giorni feriali e 6 coppie di corse il sabato, la domenica e nei festivi. La società chiude l'anno 2019 registrando un utile d'esercizio pari a circa 96 mila euro. I ricavi d'esercizio derivano principalmente dal contratto di servizio RFI ed in via residuale dalla vendita dei titoli di viaggio. I costi operativi sono rappresentati dal costo del personale imbarcato sulle navi veloci, dal costo di approvvigionamento del gasolio e dai costi dei servizi ausiliari allo svolgimento del servizio di trasporto passeggeri.

Grandi Stazioni Rail (partecipata al 100%)

In data 13 novembre 2018 RFI ha acquisito l'intero capitale di Grandi Stazioni Rail a seguito di conferimento da parte del precedente socio unico Ferrovie dello Stato Italiane. L'operazione si inserisce nel programma di riassetto globale del *business* di stazione finalizzato allo sviluppo integrato del *network* delle stazioni come *hub* intermodali a servizio della mobilità. La società ha come scopo quello di riqualificare, valorizzare e gestire le quattordici principali stazioni ferroviarie italiane.

La Società chiude l'esercizio 2019 con un Risultato Netto positivo pari ad euro 5,9 milioni di euro, in aumento di circa 0,6 milioni di euro rispetto a quello dell'esercizio precedente.

I ricavi operativi si incrementano rispetto al 2018 di circa 19 milioni di euro (13,5%) per effetto principalmente dei maggiori ricavi per prestazioni di ingegneria a seguito di una maggiore anticipazione per lavori da parte di RFI (10,3 milioni di euro), dei maggiori ricavi per parcheggi per effetto di un maggiore utilizzo a rotazione dei parcheggi del *network* e dei maggiori ricavi di locazione derivanti dell'entrata a regime dei contratti di locazione per spazi antenne e apparati radiomobili nel *network* GS Rail.

Si segnalano inoltre maggiori proventi per circa 2 milioni di euro principalmente derivanti dalla nuova attività di "Distributore di energia elettrica – SDC".

I costi operativi nel 2019 crescono proporzionalmente all'aumento dei ricavi, risultando incrementati di circa 15 milioni di euro (11,6%) rispetto al 2018, per effetto principalmente dell'aumento dei costi per i servizi di ingegneria appaltati a terzi (10,3 milioni di euro) e delle maggiori spese sostenute per la gestione dei complessi di stazione del *network*.

Gli ammortamenti si incrementano di circa 1,1 milioni di euro per effetto dei nuovi passaggi in esercizio in relazione principalmente alle opere di Manutenzione Straordinaria sull'intero *network* e dell'applicazione, dal 1° gennaio 2019, del principio contabile IFRS 16. Le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore presentano un incremento di 1,8 milioni di euro rispetto all'esercizio 2018 dovuto principalmente alla svalutazione di crediti verso un appaltatore per riconoscimento penali contrattuali e svalutazioni relative alle ordinarie attività di valutazione dei crediti.

In data 3 aprile 2019 è stata sottoscritta la Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Grandi Stazioni Rail regolante i rapporti finanziari e le modalità di erogazione delle risorse statali appostate sul capitolo 7556 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti per gli "Interventi in favore di Grandi Stazioni per la riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie" di cui

alla legge 11 dicembre 2016, n. 232 concernente "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio triennale 2017-2019". Detta convenzione è stata registrata dalla Corte dei conti in data 29 aprile 2019.

Le risorse stanziare per i citati interventi a favore di Grandi Stazioni Rail sono complessivamente pari a 42 milioni di euro e devono essere utilizzate per nuovi investimenti ancora da attuare, precedentemente non finanziati, relativi a:

- Stazione di Roma Termini per un importo massimo pari a 18 milioni di euro;
- Stazione di Milano Centrale per un importo massimo pari a 15 milioni di euro;
- Stazione di Palermo Centrale per un importo massimo pari a 5 milioni di euro;
- Sistemi tecnologici e di sicurezza delle Grandi stazioni del Sud Italia, ovvero per le stazioni di Bari Centrale, Napoli Centrale, Palermo Centrale, per un importo massimo complessivo pari a 4 milioni di euro.

Infrarail Firenze S.r.l. (partecipata al 100%)

In data 11 settembre 2019, in esecuzione della delibera del Consiglio di Amministrazione di RFI del 26 giugno 2019, si è proceduto alla costituzione di una nuova società interamente controllata da RFI, denominata Infrarail Firenze S.r.l., dotata di un capitale sociale di € 200.000,00. In data 13 novembre 2019 RFI ha sottoscritto e versato un aumento di capitale sociale in Infrarail di € 3.000.000 per far fronte ai costi di avviamento ed organizzazione della società.

La società è stata costituita con lo scopo di svolgere 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 del socio unico RFI. Infrarail Firenze si occuperà inoltre delle attività di manutenzione delle attrezzature e degli impianti presenti nei cantieri suddetti e dello svolgimento delle attività di monitoraggio strutturale, geotecnico e ambientale, oltre che delle attività di protezione e di mitigazione ambientale relative ai cantieri nonché lo svolgimento dei servizi di ingegneria necessari alla realizzazione del progetto. La società nel 2019 non è stata operativa ed ha riportato un risultato economico negativo di circa 57 mila euro per effetto principalmente dei costi per servizi legati agli organi sociali, al personale distaccato ed alla società di revisione; da inizio 2020 la società ha cominciato ad operare in coerenza con il proprio oggetto sociale.

AZIONI PROPRIE

La società non è in possesso di azioni proprie o della Controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari e penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2019 e che hanno avuto evoluzioni nel corso dell'anno. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

Con riferimento ai procedimenti giudiziari penali, avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti della Società, si evidenzia che nel corso dell'esercizio 2019, ad eccezione di quelle di seguito rappresentate, 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 la Società, 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, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è invece riportato nelle Note esplicative al bilancio cui si rinvia, come anche la descrizione delle attività e passività potenziali.

Per i procedimenti o contenziosi che non hanno visto, nell'esercizio, evoluzioni di rilievo, si rinvia a quanto riportato in dettaglio nell'analoga sezione della Relazione Finanziaria Annuale 2018.

Indagini e procedimenti penali e procedimenti D. Lgs. 231/2001

In relazione alle indagini e ai procedimenti giudiziari di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di RFI, a tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a significative passività o perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in Bilancio.

Procedimenti D. Lgs. 231/2001

Non si registrano nel corso del 2019 evoluzioni processuali relativamente ai procedimenti penali:

- 2554/13 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Foggia e riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della Società in relazione all'infortunio mortale sul lavoro del 5 marzo 2010 occorso in agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento S.r.l.;
- 1430/2014 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Gela, riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della Società in relazione all'investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI da parte del treno regionale 12852 proveniente da Gela e diretto a Caltanissetta occorso in data 17 luglio 2014 in prossimità del km 217+728 fra le stazioni di Falconara e Butera.

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, che 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 S.p.A. e FS Logistica S.p.A. (oggi Mercitalia Logistics S.p.A.) 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; ha altresì pronunciato sentenza di assoluzione di ulteriori 5 ex dirigenti di RFI, condannati in primo grado, ed ha dichiarato l'estinzione dei reati per due dirigenti medio tempore deceduti (uno di RFI, assolto già in primo grado, e uno di Trenitalia S.p.A., 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 S.p.A. e RFI S.p.A. 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 S.p.A. 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 (periodo 2001-2006); ha inoltre confermato — seppur rideterminando in diminuzione le pene — la responsabilità a carico dell'ex AD di RFI S.p.A. (periodo 2006-2009) e dell'ex AD di Trenitalia S.p.A., nonché di un dirigente di RFI e due ex funzionari di Trenitalia S.p.A. (di cui uno anche per il ruolo all'epoca rivestito in FS Logistica S.p.A.). 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 S.p.A. e, di conseguenza, alla società la condanna ai risarcimenti in favore delle parti civili, in solido con gli altri imputati e responsabili civili condannati. La Corte di Appello ha depositato le motivazioni della sentenza il 16 dicembre 2019. Risultano proposti ricorsi in Cassazione. Sarà pertanto celebrato nei prossimi mesi il terzo grado di giudizio.

In relazione al procedimento penale n. 3651/18 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Milano a seguito dell'incidente ferroviario occorso in data 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord S.r.l. - in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi – che ha causato il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri, si rappresentano di seguito le evoluzioni processuali. Il procedimento penale avviato dalla Procura di Milano a seguito dell'evento è attualmente pervenuto alla conclusione delle indagini preliminari con emissione dell'avviso ex art. 415-bis e sono tutt'ora pendenti i termini a difesa. Dal predetto avviso risultano indagati, in ambito RFI, l'Amministratore Delegato e 8 funzionari. Anche la società RFI è risultata attinta dalla responsabilità amministrativa ex D. Lgs. 231/01.

Dall'avviso di conclusione 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 alla Società Trenord S.r.l..

RFI è assistita da un legale di fiducia e da consulenti tecnici. Con riferimento alle eventuali passività che dovessero sorgere si rappresenta che sono state prontamente attivate le polizze assicurative vigenti e molte delle persone offese sono state risarcite dei danni patiti.

Con riferimento al procedimento penale n. 16682/2014 RGNR pendente innanzi alla Procura di Palermo nei confronti dell'Amministratore Delegato e della società RFI, attinta da responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/01, 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 sulla piattaforma sotto il ponte Petrace di Gioia Tauro (RC), è stata disposta l'archiviazione delle posizioni dell'Amministratore Delegato e della Società con decreto del GIP di Palermo depositato in data 24 aprile 2019.

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 AV 9595 avvenuto in Livraga il 6 febbraio 2020, la Società RFI risulta indagata per l'illecito amministrativo ex art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001, unitamente all'Amministratore Delegato ed a 9 dipendenti/dirigenti nei confronti dei quali si procede per i reati di omicidio e lesioni colpose e disastro ferroviario colposo. Dagli atti sino ad oggi noti, parrebbe evincersi che per i medesimi reati risultino indagati anche l'Amministratore Delegato di Alstom ed altri soggetti esterni al Gruppo FS. Il procedimento è in fase di indagini preliminari.

Altri procedimenti penali rilevanti

Rispetto alle notizie esposte nella Relazione Finanziaria 2018, vi sono state evoluzioni processuali nel procedimento n. 3034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, relativo all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato al km 155+849 della tratta Rossano C. – Mirto Crosia. Nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo FS viene contestato, in concorso, l'omicidio colposo e il disastro ferroviario colposo. Nel giudizio, pendente nella fase dell'udienza preliminare, è stata citata FSI come responsabile civile in luogo della quale si è costituita RFI.

Per quanto riguarda i procedimenti penali pendenti nei confronti di personale di RFI nei quali quest'ultima è costituita in giudizio in qualità di responsabile civile, e per i quali non è operativa una copertura assicurativa, si comunica che, rispetto a quanto indicato nella Relazione Finanziaria Annuale 2018:

- non vi sono state evoluzioni processuali in relazione al procedimento penale 2899/2009 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Avellino nei confronti, tra gli altri, di quattro ex funzionari FS imputati dei reati p. e p. dagli artt. 110, 589 e 590 co. 2, 3, 4, e 5 c.p;
- in relazione al procedimento 1744/2014 RGNR presso il Tribunale di Palmi nei confronti di un dipendente imputato del reato p. e p. dall'art. 590 c.p. in relazione all'infortunio occorso ad un viaggiatore in data 2 settembre 2013 presso la Stazione di Rosarno, in data 16 dicembre 2019 è stata emessa sentenza di assoluzione per non aver commesso il fatto;
- vi è una nuova comunicazione in relazione al procedimento 649/17 RGNR, pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Trento, nei confronti di due dirigenti di RFI per il reato contravvenzionale p. e p. dall'art. 659 c.p..

Altre indagini

Sconto ex DM. 44T/2000 (Sconto K2) – Sentenze del Consiglio di Stato

Rispetto a quanto indicato nelle precedenti relazioni a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, per quanto concerne il giudizio civile con cui Trenitalia ha richiesto di accertare - a causa della mancata applicazione da parte del gestore

dell'infrastruttura dello sconto K2 - il pagamento, nel periodo compreso tra il 1 dicembre 2005 e il 31 dicembre 2007, di un canone di utilizzo dell'infrastruttura superiore a quello effettivamente dovuto, con conseguente condanna di RFI alla restituzione della somma indebitamente percepita più relativi interessi, si fa presente che la prima udienza di comparizione, inizialmente fissata al 16 maggio 2018, è stata differita al 13 marzo 2019 a fronte del Decreto emesso dal Tribunale Civile di Roma, con il quale è stato consentito a RFI di "chiamare in causa" il MIT nonché il MEF per garanzia e manleva delle somme - a titolo di Sconto K2 - che saranno eventualmente riconosciute in favore di Trenitalia. RFI ha pertanto provveduto a notificare gli atti del giudizio ai competenti Dicasteri.

Si fa presente che all'udienza del 13 marzo 2019 hanno partecipato tutte le parti costituite, compresi il MIT ed il MEF. All'udienza del 15 gennaio 2020 il giudice si è riservato di decidere sui punti in discussione, segnatamente l'ammissibilità della chiamata in causa dei due Ministeri (riafferma da RFI) e la disposizione di una Consulenza Tecnica d'Ufficio per la compiuta quantificazione delle somme vantate da Trenitalia e Mercitalia (a cui la stessa RFI si è opposta). Con ordinanza del 20 febbraio u.s. il giudice ha rinviato al merito la decisione su tutte le eccezioni preliminari ed ha quindi nominato il CTU per quantificare lo sconto, fissando udienza al 10 giugno 2020.

Procedimento A436 – Arenaways S.p.A./RFI – FS

Rispetto a quanto indicato nelle precedenti relazioni a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si informa che a seguito dell'udienza per la trattazione del giudizio di appello promosso dall'AGCM, tenutasi in data 11 aprile 2019, la causa è stata trattenuta in decisione. Si resta quindi in attesa della conclusione del giudizio di appello per poi procedere - in caso di conferma del pronunciamento favorevole ottenuto in primo grado - alla richiesta di restituzione delle somme versate da RFI a titolo di sanzione (i.e. 100 mila euro) in ottemperanza al provvedimento ora annullato.

Misure regolatorie contenute nella delibera ART n. 70/2014. RFI C/ART – Ricorso al TAR Lazio r.g. 5406/2015

Nel rinviare alle precedenti informative per la dettagliata descrizione dei ricorsi in questione, si rappresenta che il ricorso in primo grado avverso la Delibera ART n. 70/2014, proposto da RFI, era stato respinto e che la società ha successivamente fatto ricorso in appello. Il 9 settembre 2019 il Consiglio di Stato - con la sentenza n. 6108 - ha accolto tale ricorso e, in riforma della sentenza del TAR Piemonte, ha parzialmente annullato la Delibera ART n. 70/2014. Il giudice di appello, aderendo integralmente alle argomentazioni di RFI, ha espressamente rilevato che il valore unitario del canone di accesso all'infrastruttura riconosciuto dalla suddetta Delibera (i.e. euro 8,2 treno*km) non ricomprendeva pienamente la remunerazione del capitale investito nella sua componente del capitale di rischio.

A seguito della suddetta sentenza Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., in data 31 ottobre 2019, ha notificato a RFI un ricorso volto ad ottenere la revocazione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 per "errore di fatto" in cui sarebbe incorso il giudice nel ritenere che l'intera voce relativa alla remunerazione del capitale investito non sarebbe stata ricompresa nel pedaggio per il periodo di vigenza della Delibera ART n. 70/2014.

Aderendo a tale impostazione anche l'ART si è inserita nel sopra indicato giudizio notificando a RFI, in data 26 novembre 2019, un ricorso per revocazione incidentale con "istanza di sospensione" degli effetti della sentenza del Consiglio di Stato, per motivi parzialmente analoghi a quelli rappresentati da Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A..

Si rappresenta inoltre che il 28 novembre 2019 anche Trenitalia ha notificato a RFI un autonomo ricorso per revocazione della sentenza in oggetto, corredato da una "relazione economica" redatta da una società di consulenza, anch'essa evidenziando un "errore di fatto" in cui sarebbe incorso il giudice.

L'Autorità, in data 23 dicembre 2019, ha notificato a RFI anche un ricorso presso le Sezioni Unite della Corte di Cassazione per la cassazione della sentenza n. 6108/2019 sul presupposto di uno "sconfinamento" dei limiti esterni della giurisdizione da parte del Consiglio di Stato che avrebbe invaso arbitrariamente il campo di attività riservato all'ART attraverso l'esercizio di poteri di cognizione e di decisione non previsti dalla legge.

In relazione all'appello di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. innanzi al Consiglio di Stato, si rappresenta che è stata recentemente adottata un'ordinanza istruttoria con cui è stata disposta un'attività di verifica in merito all'ammontare del canone di utilizzo dell'infrastruttura, da svolgersi a cura del Direttore del Dipartimento di Ingegneria dell'Ambiente, del Territorio e delle Infrastrutture del Politecnico di Milano. Al momento non sono pervenute a RFI indicazioni in merito ad eventuali attività istruttorie avviate dal verificatore.

Procedimento AGCM A/519 – Regione Veneto

Rinviando alle precedenti informazioni per maggior dettagli, si rammenta che in data 10 maggio 2018 l'Autorità della Concorrenza e del Mercato (AGCM) aveva notificato nei confronti di RFI - nonché Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Trenitalia S.p.A. - un provvedimento di avvio dell'istruttoria finalizzato a verificare se le tre società del Gruppo FS, tra il 2015 e il 2017, avessero adottato una strategia complessiva volta a sfruttare indebitamente la posizione di monopolio legale detenuta da RFI sul mercato della gestione dell'infrastruttura ferroviaria, al fine di preservare la posizione di *incumbent* detenuta da Trenitalia sul mercato della fornitura dei servizi ferroviari di trasporto regionale e locale in Veneto.

Nello specifico l'AGCM contestava un presunto impegno assunto da Ferrovie dello Stato ad attuare alcuni interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria veneta, volti all'elettrificazione di talune linee ad opera del gestore RFI, a condizione che la Regione Veneto avesse deliberato, come nei fatti è avvenuto, l'affidamento diretto dei servizi ferroviari regionali e locali a Trenitalia per un periodo complessivo di quindici anni (2018-2032) in luogo del precedente affidamento della durata di nove anni; ciò anche a discapito dell'impresa ferroviaria Arriva Italia Rail S.r.l., che aveva manifestato il proprio interesse all'affidamento del servizio.

In data 7 agosto 2019 è stato notificato alle società del Gruppo FS coinvolte il provvedimento conclusivo del procedimento A/519. Con detta delibera l'Autorità ha confermato l'accertamento della violazione dell'art. 102 TFUE (abuso di posizione dominante) da parte delle società RFI, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Trenitalia S.p.A. con riferimento alle condotte adottate in occasione dell'affidamento diretto del contratto di servizio di trasporto pubblico ferroviario a Trenitalia da parte della Regione Veneto ed ha ritenuto le tre società responsabili dell'abuso, avendo indebitamente sfruttato le prerogative possedute in virtù della propria posizione di operatori verticalmente integrati, diffidandole dal porre in essere, in futuro, un comportamento analogo a quello accertato. Pur tuttavia, con un epilogo assai raro nella prassi, all'accertamento della violazione è seguita l'irrogazione in solido a RFI, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Trenitalia S.p.A., di una sanzione amministrativa pecuniaria simbolica pari a 1.000 euro in quanto l'Autorità ha tenuto in considerazione "il contesto entro cui la complessa e unitaria strategia escludente è stata posta in essere e, in particolare, il fatto che l'Accordo Quadro (di RFI) con la Regione porterà, comunque, ad un miglioramento infrastrutturale della rete in termini di innovazione tecnologica".

Pur a fronte di una sanzione del tutto simbolica, avendo comunque l'AGCM confermato la "condotta abusiva" posta in essere dalle società del Gruppo FS, in data 30 ottobre 2019 RFI - a seguito di specifiche valutazioni

condotte anche con l'ausilio del legale esterno incaricato - ha ritenuto opportuno impugnare dinanzi al TAR Lazio il provvedimento conclusivo; analoghi ricorsi sono stati presentati da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Trenitalia S.p.A..

Ricorso al TAR Lombardia- sezione di Milano N.G. 492/2016 avverso la delibera AEEGSI n. 654 del 23 dicembre 2015

In data 26 febbraio 2016 RFI ha notificato al TAR Lombardia il ricorso avverso la delibera n. 654/2015 con cui l'Autorità dell'Energia Elettrica, il Gas e Servizi Idrici (AEEGSI), oggi Autorità di Regolazione dell'Energia, Reti ed Ambiente (ARERA), ha adottato il provvedimento che approva la regolazione tariffaria dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell'energia elettrica per il periodo di regolazione 2016-2023. Detto provvedimento è composto, tra l'altro, dal "Testo integrato delle disposizioni per l'erogazione dei servizi di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica - disposizioni per il periodo 2016-2019 (TIT)", la cui parte IV regola i "regimi tariffari speciali".

Con riferimento al regime tariffario speciale di cui è titolare RFI e di cui gode il sistema ferroviario, il nuovo TIT prevede che, a partire dal 1 gennaio 2016, il beneficio dell'applicazione del c.d. "punto unico virtuale" sia limitato ai soli quantitativi di energia del servizio universale e merci, venendo viceversa meno la relativa fruizione per i quantitativi di energia dei servizi "a mercato" (rispetto ai quali i consumi mensili vengono considerati come "uniformemente distribuiti tra i punti di prelievo" di RFI e, quindi, alla massima aliquota applicabile).

La misura introdotta con il richiamato provvedimento comporta un maggior costo dell'energia a carico del servizio di trasporto ferroviario a mercato, maggior costo di cui RFI deve farsi carico nella misura del 30% per il 2016 e del 20% per il 2017 per effetto dell'art. 29, 3° comma, del D.L. 91/2014 convertito con la Legge n. 116/2014

La Delibera n. 654/2015 è stata impugnata anche da alcune imprese ferroviarie.

A seguito dell'emanazione della Legge Europea n. 167/2017, pubblicata in data 20 novembre 2017, che ha apportato (cfr. art. 19) importanti modifiche all'art. 29 del D.L. 91/2014, ridisegnando l'ambito di applicazione del regime tariffario speciale, l'ARERA ha emanato una nuova delibera, la n. 922/2017/R/eel, che, per quanto attiene la disciplina del Regime Tariffario Speciale di cui è titolare RFI, ha sostituito la Delibera n. 654/2015, riconoscendo la piena applicazione degli oneri generali di sistema soltanto alla quota parte di energia i) prelevata su reti e per servizi esclusi dal RTS ovvero ii) eccedente i 5.000 GWh, confermando inoltre i benefici del c.d. "punto unico virtuale" a tutto il sistema ferroviario fino al suddetto ammontare dei consumi.

Il ricorso è ancora in attesa di fissazione della prima udienza e RFI, in considerazione del mutato quadro normativo, intende attendere l'avviso di perenzione.

Sentenza del Consiglio di Stato n. 03348/2019 a definizione della causa tra RFI c./ ARERA + altri, avente ad oggetto l'impugnativa della delibera n. 641/2013

In data 16 maggio 2019 il Consiglio di Stato, con la sentenza n. 3348/2019, ha accolto l'appello proposto da RFI, in riforma della sentenza n. 1598/2014 del TAR Lombardia, avente ad oggetto la richiesta di annullamento della delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013, recante "Aggiornamento, dal 1 gennaio 2014, delle componenti tariffarie destinate alla copertura degli oneri generali e di ulteriori componenti del settore elettrico e del settore gas", nonché ulteriori atti e delibere presupposti.

La vertenza aveva ad oggetto il procedimento di rideterminazione dei criteri di ripartizione degli oneri generali del sistema elettrico, avviato con la deliberazione 168/2013/R/EEL. Con precedenti delibere l'Autorità aveva escluso RFI e le IF dal novero delle imprese c.d. "energivore". Con la delibera oggetto di impugnativa sono stati

quantificati i valori delle diverse componenti tariffarie, sulla base dei quali l'energia di trazione - acquistata da RFI per le IF - veniva gravata non solo dagli oneri connessi alla nuova componente tariffaria Ae (finalizzata alla copertura delle nuove agevolazioni relative agli oneri generali del sistema elettrico in favore delle c.d. "imprese energivore"), ma anche da quelli relativi a tutte le altre componenti tariffarie A, per i consumi mensili eccedenti i 12 GWh/mese.

In primo grado il ricorso era stato dichiarato dal TAR irricevibile per tardività.

La sentenza del Consiglio di Stato ha preliminarmente respinto l'eccezione di inammissibilità del gravame, sollevata dall'Avvocatura dello Stato, confermando la sussistenza di un interesse diretto, concreto ed attuale dei ricorrenti all'impugnazione.

Nel merito, il Collegio ha accolto il ricorso ritenendo che per RFI e per le IF, ancorché non operanti nel settore manifatturiero, l'energia non costituisce un costo comprimibile, rappresentando anzi l'unico elemento propulsivo dei treni.

Su tale base, il Giudice ha sottolineato che l'esclusione di RFI e delle IF dalle agevolazioni tariffarie - riconosciute dai provvedimenti impugnati alle imprese propriamente "energivore" - non trova copertura legislativa né appare coerente ai principi previsti dalla direttiva di riferimento (dir. n. 2003/96/CE).

A seguito della sentenza, RFI ha trasmesso una nota all'ARERA per conoscerne le intenzioni in merito ai tempi e modalità di esecuzione della stessa. L'Autorità nel riscontrare detta richiesta, ha informato RFI di aver presentato ricorso in Cassazione avverso la sentenza del Consiglio di Stato per profili giurisdizionali, evidenziando, al contempo, gli elementi tecnici che - a giudizio della stessa ARERA - renderebbero particolarmente complesso dare immediata esecuzione alla citata sentenza.

A seguito della notifica del ricorso in Cassazione, tenuto anche conto di quanto emerso nell'interlocuzione con l'ARERA, RFI ha provveduto a richiedere una consulenza tecnica al fine di ottenere un'analisi degli effetti economici sul sistema ferroviario ed, eventualmente, sul regime tariffario speciale di approvvigionamento dell'energia elettrica di trazione, discendenti dalla citata sentenza del Consiglio di Stato anche in considerazione della qualificazione ivi adottata, che sembrerebbe definire tanto RFI quanto le IF "soggetti energivori".

La Società, inoltre, si è costituita nel giudizio dinanzi a alla Corte di Cassazione nei termini di legge.

Delibera ART n. 96/2015 recante "i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" – Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica

Rinviando alle precedenti relazioni per maggior dettagli, per quanto riguarda i ricorsi promossi da Trenitalia S.p.A. e da Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. avverso la Delibera in questione si rappresenta che sono stati rigettati dal TAR Piemonte con sentenze pubblicate l'11 gennaio 2018. Avverso tali pronunce sia Trenitalia S.p.A. che Italo– Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. hanno presentato ricorso in appello ad aprile 2018.

Relativamente alle sentenze del TAR Piemonte che hanno definito i ricorsi promossi da una serie di imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci, da Trenitalia S.p.A. e da Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. avverso le Delibere ART nn. 75 e 80/2016 (attuative della Delibera n. 96/15 con cui l'ART si era favorevolmente pronunciata in merito alla conformità del nuovo sistema tariffario 2016-2021 proposto da RFI e relativo al PMdA ed ai servizi extra PMdA), si fa presente che sono state tutte oggetto di impugnazione nei primi mesi del 2018 e che, a seguito dell'udienza tenutasi lo scorso 21 febbraio 2019, il Consiglio di Stato ha adottato "due ordinanze istruttorie" con le quali ha disposto alcune verificazioni rispetto alle delibere ART oggetto di impugnazione riguardanti, in sostanza, la sostenibilità delle tariffe per l'accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI, nonché dei servizi ivi prestati, da parte degli operatori professionali del settore nonché

la correlazione delle stesse con i costi e gli investimenti del GI. Con ordinanza del 30 settembre 2019 il Consiglio di Stato ha nominato come verificatore il "Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale del Politecnico di Milano". Al momento non sono pervenute a RFI indicazioni in merito ad eventuali attività istruttorie avviate dal verificatore.

Ricorso RFI al TAR Piemonte vs. Delibera n. 33/2016 di chiusura del procedimento sanzionatorio di cui alla Delibera n. 64/2015

Rinviando alle precedenti relazioni per maggiori dettagli, si fa presente che al momento si è ancora in attesa della fissazione dell'udienza del ricorso promosso da RFI avverso la Delibera n. 33/2016.

Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera ART n. 126 del 20 ottobre 2017

Con la Delibera n. 78/2018, l'ART aveva concluso il procedimento sanzionatorio, avviato con Delibera n. 126/2017, irrogando a carico di RFI una sanzione amministrativa pari a 620 mila euro, riguardante la mancata assicurazione nei confronti del mercato di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria - concretizzatasi mediante il mancato assolvimento dell'obbligo informativo - con specifico riferimento all'incremento prestazionale dell'infrastruttura oltre i 300 km/h.

Ritenendo che sussistessero le argomentazioni per contestare la sopra indicata decisione, RFI ha promosso un ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale con sede a Torino. Nel suddetto giudizio si è anche costituita la società Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., in qualità di controinteressata.

In data 11 marzo 2019 è stata pubblicata la sentenza n. 264/2019 con cui il giudice amministrativo ha rigettato i motivi di ricorso promossi da RFI, ritenendo in sostanza che il "GI [non] abbia rispettato l'obbligo di tempestività e simmetria delle informazioni rilevanti nei confronti delle IF" e dunque che l'addebito sanzionatorio da parte dell'ART risulti coerentemente ricostruito e supportato da idonee prove in giudizio.

Ritenendo che sussistessero i margini per impugnare la sopra indicata sentenza, RFI in data 14 giugno 2019 ha depositato appello al Consiglio di Stato. A seguito dell'udienza di merito tenutasi il 12 dicembre 2019 il Consiglio di Stato ha pronunciato l'Ordinanza n. 8579/19 del 19 dicembre 2019, con cui ha accolto l'istanza formulata da RFI di accesso ai seguenti documenti:

- a) corrispondenza tra il MIT e la controinteressata NTV negli anni 2012-2013, in relazione alle vicende di causa;
- b) documentazione fornita dal MIT all'ART sui profili considerati relativamente allo stesso periodo;
- c) documentazione relativa ai procedimenti conclusi con le Delibere ART nn. 76 e 152/17.

La Sezione ha concesso alle Amministrazioni un termine per provvedere di 120 giorni decorrenti dalla data di notifica o dalla comunicazione dell'ordinanza, fissando l'udienza di trattazione alla data che sarà indicata dal Presidente a seguito di apposita istanza proposta dalla parte più diligente all'esito dell'ordinato accesso agli atti.

Ricorso verso Delibera ART n. 140/2017

Con Delibera n. 140/2017 l'ART ha comunicato a RFI le annuali indicazioni e prescrizioni al "Prospetto Informativo della Rete 2019", al "Prospetto Informativo della Rete 2018" nonché relative alla predisposizione del "Prospetto Informativo della Rete 2020". A differenza di passate delibere aventi il medesimo oggetto, il suddetto provvedimento si è caratterizzato per un contenuto particolarmente invasivo e pervasivo tale da comportare una forte ricaduta sull'autonomia del Gestore. A titolo esemplificativo ma non esaustivo, si possono richiamare le prescrizioni concernenti un accesso completo e diretto - da parte dell'ART- ai sistemi informativi ed alle banche dati del Gestore nonché l'obbligo di mettere a disposizione del mercato il documento denominato "Scenario

Tecnico" (contenente le regole di progettazione per ogni tratta e direttrice di traffico). RFI, al mero fine di evitare l'avvio di un nuovo e dispendioso procedimento sanzionatorio, ha proceduto ad implementare nei termini previsti le indicazioni e le prescrizioni contenute nella Delibera in questione ma, al tempo stesso, ha presentato ricorso al TAR Lazio in data 2 febbraio 2018. In sede di udienza cautelare il TAR Lazio ha però "declinato sua competenza" (in favore del TAR Piemonte) in quanto, a suo avviso, per i giudizi afferenti i provvedimenti dell'ART non troverebbe applicazione la competenza funzionale del TAR Lazio dal momento che tale Autorità di settore non sarebbe stata istituita ai sensi della Legge n. 481/1995. RFI, ritenendo del tutto insoddisfacenti ed erronee tali argomentazioni, ha presentato al Consiglio di Stato ricorso per regolamento di competenza.

Con Ordinanza n. 4293 pubblicata il 13 luglio 2018 il Consiglio di Stato, pronunciandosi sul regolamento di competenza proposto da RFI, ha definitivamente dichiarato competente il TAR Piemonte per i giudizi aventi ad oggetto i provvedimenti emessi dall'ART. RFI ha pertanto riassunto il giudizio concernente la Delibera n. 140/2017 presso il Tribunale Amministrativo indicato.

Con sentenza pubblicata il 26 marzo 2019 il TAR Piemonte ha parzialmente accolto il ricorso di RFI con specifico riferimento alla principale censura, ovvero quella diretta a contestare il potere dell'ART di accedere in maniera diretta a tutti i sistemi informativi di RFI. A tal riguardo, il TAR Piemonte, riprendendo pienamente le argomentazioni spese da RFI a sostegno delle proprie censure, ha osservato che "Non esiste, in effetti, una disposizione di legge che attribuisca all'ART il potere previsto al paragrafo 2.3.1., di accedere direttamente, in modalità consultiva, ai sistemi informativi e alle banche dati del GI".

Il TAR non ha invece accolto i motivi di ricorso relativi alla comunicazione dello "scenario tecnico" (ossia lo strumento di lavoro interno a RFI che si pone a monte della determinazione dell'orario di servizio che descrive gli eventi che possono determinare un allungamento dei tempi tecnici di percorrenza delle tracce) ed alla fornitura da parte di RFI dei "servizi di manovra negli impianti di confine".

Per completezza informativa si segnala che la suddetta sentenza è passata in giudicato in ragione della sua mancata impugnazione nei termini prescritti dalla legge.

Ricorso Trenitalia S.p.A. ed altre Imprese Merci verso Delibera ART n. 43/2019

L'ART con la Delibera n. 43/2019, pubblicata in data 18 aprile 2019, ha concluso il procedimento avviato con Delibera n. 138/2017 relativo all'ottemperanza alle sentenze del TAR Piemonte n. 1097 e n. 1098 del 2017 concernenti la revisione del sistema tariffario di RFI.

Detta Delibera n. 43 è stata impugnata innanzi al TAR Piemonte da un gruppo di imprese ferroviarie del settore merci (notificato a RFI in data 17 giugno u.s.) nonché da Trenitalia con ricorso straordinario innanzi al Capo dello Stato (notificato a RFI in data 14 giugno u.s.) successivamente trasposto dinanzi al TAR Piemonte a seguito di atto di opposizione dell'ART.

Al momento per entrambi i giudizi si è in attesa di fissazione dell'udienza.

IL CONTENZIOSO FISCALE

Si riportano di seguito gli aggiornamenti intervenuti nell'anno 2019.

Con riferimento ai contenziosi fiscali concernenti l'indebita deduzione dalla base imponibile IRAP dei contributi in conto esercizio pagati da RFI a Trenitalia S.p.A. per il servizio di trasporto gratuito dei titolari della carta di libera circolazione, allo stato, sono state emesse sentenze come segue:

1) Anno 2010

- Sentenza di primo grado (Commissione Tributaria Provinciale di Roma), depositata in data 27 aprile 2017, che vede RFI soccombente sia per l'imposta che per le relative sanzioni amministrative;
- Sentenza di secondo grado (Commissione Tributaria Regionale di Roma), depositata in data 9 maggio 2019, che ha confermato integralmente la sentenza di primo grado.

2) Anno 2011

- Sentenza di primo grado (Commissione Tributaria Provinciale di Roma), depositata in data 27 novembre 2018, che ha visto RFI soccombente per la sola imposta⁹.

3) Anno 2012

- Sentenza di primo grado (Commissione Tributaria Provinciale di Roma), depositata in data 13 febbraio 2019, che ha visto RFI soccombente per la sola imposta¹⁰.

Con riferimento all'annualità 2013, in data 4 dicembre 2018, è stato notificato dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio - Ufficio Grandi Contribuenti l'avviso di accertamento n. TJBOC0100227/2018, tempestivamente impugnato dalla società innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 4 febbraio 2019 la Società ha provveduto al pagamento, a titolo di riscossione provvisoria in pendenza di giudizio, di un terzo dell'imposta accertata oltre ai relativi interessi maturati.

In ragione dell'evoluzione del contenzioso come sopra riepilogata la Società ha valutato l'opportunità di non proseguire nel contenzioso in oggetto e di usufruire dell'istituto della definizione agevolata delle controversie tributarie di cui all'art. 6 del Decreto Legge 23 ottobre 2018, n. 119 convertito dalla Legge 17 dicembre 2018, n. 136.

Tale istituto ha consentito di definire le controversie relative alle annualità 2010, 2011 e 2012.

Per quanto concerne le annualità 2013 e 2014 sono state definite le relative controversie mediante l'utilizzo degli strumenti deflattivi del contenzioso tributario e, in particolare, conciliazione giudiziale per l'annualità 2013 e accertamento con adesione per il 2014.

È stata notificata la cartella di pagamento n. 09720190158016310, ruolo esecutivo n. 2019/007810 emesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Consiglio Superiore dei lavori pubblici per mancato pagamento 0,5 per mille (entrate derivanti da Servizi Resi D.L. 245/2005 art. 1 co 5). La Società ha presentato tempestivo ricorso e istanza di sospensione giudiziale dell'efficacia della cartella. Non si procede ad alcun accantonamento al Fondo Imposte in quanto, per analogo contenzioso instaurato da una società del Gruppo, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha valutato in sede cautelare la sussistenza del *fumus boni juris* e, per l'effetto, ha decretato la sospensione giudiziale dell'efficacia esecutiva della cartella.

⁹ Le relative sanzioni amministrative sono state reputate non applicabili per l'obiettivo incertezza interpretativa della normativa di riferimento.

¹⁰ Cfr. nota 1.

Compensi degli amministratori con deleghe

I compensi del Presidente del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato vengono stabiliti dal CdA nel rispetto della "Direttiva 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" del 24 giugno 2013 ".

Il CdA di RFI, nelle sedute del 28 aprile e del 26 luglio 2017 ha determinato i compensi spettanti al Presidente del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato per le rispettive cariche ricoperte in Consiglio di Amministrazione e per le funzioni rispettivamente loro attribuite come di seguito esposto:

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	Emolumenti annuali mandato 2017-2019
Compenso fisso: emolumento carica	65.385
Compenso fisso: emolumento deleghe	19.615
Componente variabile	-
AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE	Emolumenti annuali mandato 2017-2019
Compenso fisso: emolumento carica	65.000
Compenso fisso: emolumento deleghe	400.000
Componente variabile*	200.000

* Componente variabile per un massimo di 200.000 euro, da corrispondersi al raggiungimento del 100% degli obiettivi annuali aziendali, per ognuna delle cariche assegnate (Amministratore Delegato e Direttore Generale per un totale di 200.000 euro); gli importi saranno riproporzionati secondo i parametri di incentivazione (*under/overperformance*) per un valore che varia da un minimo di 50.000 euro a un massimo di 130.000 euro, a seconda del livello delle prestazioni espresse annualmente nelle rispettive cariche, deliberati dal Consiglio di Amministrazione previa verifica dei risultati raggiunti sulla base degli obiettivi assegnati

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

La Società, nel corso del 2019, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

FATTORI DI RISCHIO

Non si prevedono, alla data di predisposizione della presente relazione, particolari rischi ed incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, oltre quelli menzionati nelle note esplicative al bilancio, cui si rimanda, per quanto riguarda la gestione dei rischi finanziari (rischi di credito, di liquidità, di mercato, di cambio e di tasso).

Attività di *Risk Management*

Nell'ambito del più ampio *Framework* di Gruppo di *Risk Management*, è stato eseguito in RFI, nel corso del 2019, il *Risk Assessment bottom up* che ha coinvolto le Direzioni Commerciale, Circolazione e Produzione, focalizzandosi pertanto sui principali processi di *business*.

In linea con gli indirizzi di Gruppo, l'analisi è stata svolta con la metodologia del *Risk Control Self Assessment*, che si caratterizza per la partecipazione attiva dei *Risk owner* (Responsabili di Direzione e loro diretti collaboratori tipicamente a livello centrale) nell'individuazione e nella valutazione dei rischi.

Il processo si articola nelle seguenti fasi:

- individuazione dei principali obiettivi aziendali di processo/struttura organizzativa e dei relativi rischi tramite *workshop* con i Responsabili di Direzione/Struttura;
- valutazione dei rischi, dei presidi di controllo ed eventuale definizione delle azioni migliorative da parte dei *Risk owner*;
- aggregazione e condivisione dei risultati e *reporting*.

La ricognizione, avviata nel primo semestre e completata nel secondo, ha permesso di acquisire, per il perimetro di analisi, una visione complessiva della percezione dei *Risk owner* sui principali obiettivi aziendali a rischio e sui connessi rischi.

Dalla rilevazione emerge, in linea con lo scorso anno, una rischiosità che si attesta in prevalenza su livelli medio-bassi/bassi, a significare le capacità di mitigazione del sistema dei controlli in essere. Al momento è in corso l'aggiornamento del Piano di mitigazione, oggetto di monitoraggio periodico.

Parallelamente nel corso dell'anno, sono stati inoltre avviati, nell'ambito di gruppi di lavoro inter-societari coordinati dalla Struttura di *Risk Management* di Gruppo, progetti specifici volti a supportare l'implementazione delle componenti del *Framework* di *Risk Management*. In particolare, la Società è stata coinvolta principalmente nelle attività di definizione di linee guida metodologiche a livello di Gruppo di *Project Risk Management* (in termini di processo, macro-responsabilità e modalità operative), da testare sulla fase di *execution* dei progetti di investimento.

Si riportano di seguito i principali aspetti a rilevanza esterna emersi dalle analisi svolte.

Rischi di *business*

RFI si trova ad operare in un contesto sfidante e in continuo mutamento, caratterizzato da una progressiva evoluzione del quadro regolatorio e dello spazio ferroviario unico europeo, da una forte crescita della domanda di mobilità e di servizi di qualità, soprattutto nel trasporto pubblico locale, e da un grande squilibrio tra trasporto pubblico e privato. Si rileva altresì la presenza di un *gap* di connettività ferroviaria in termini di integrazione tra i diversi sistemi di mobilità (persone e merci) e di disomogeneità nei livelli prestazionali della rete nelle diverse aree del paese. A ciò si aggiungono gli effetti sempre più significativi dovuti alla crescente urbanizzazione, al cambiamento climatico ed alle fragilità del territorio che richiedono un'infrastruttura ferroviaria sempre più resiliente e presidiata.

In tale scenario, assumono un ruolo di primo piano le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica, anche per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura, e la necessità di tendere verso modelli di sostenibilità integrata a servizio della mobilità del futuro ed a sostegno della competitività del paese. Le iniziative strategiche principali su cui la Società è fortemente impegnata riguardano il piano stazioni nel nuovo *concept* di nodi intermodali e poli di servizi, il piano degli investimenti per l'upgrade tecnologico e infrastrutturale della rete, volto anche alla connessione con il *network* europeo, il rilevante piano di intervento per la manutenzione dell'infrastruttura e le azioni volte alla revisione dei modelli di definizione e programmazione dell'offerta commerciale e di gestione della circolazione. Tutto ciò sulla base dei *driver* strategici di sicurezza, puntualità e affidabilità, *upgrade* prestazionale ed efficienza, innovazione e sostenibilità che si declinano nei cinque ambiti di azione relativi alle stazioni, al trasporto pubblico locale, alla lunga percorrenza, alla logistica, all'ambiente e al sociale.

In questo quadro generale di cambiamento e di apertura del mercato ferroviario alla concorrenza, anche i rischi a cui è esposta la Società si evolvono e si distinguono in funzione degli ambiti e di ciascuna iniziativa del piano industriale. Per consentire la progressiva attuazione del piano, la Società adotta sistemi per il governo delle iniziative/progetti messi in campo che comprendono, nei casi più rilevanti, la costituzione di Comitati, *Task force* e Gruppi di lavoro ad hoc nonché uno strutturato monitoraggio periodico del loro avanzamento.

Rischi di natura regolatoria e di *compliance*

La Società opera in settori fortemente regolamentati in cui il cambiamento delle regole di funzionamento del quadro regolatorio, delle prescrizioni e degli obblighi possono influire sull'andamento della gestione e incidere sui risultati attesi. Tra queste fonti di incertezza di natura esogena, merita evidenza il rischio di riduzione delle risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato tramite i Contratti di Programma che potrebbe avere effetti sui piani societari e sul bilancio.

In generale, a fronte dei rischi che possono derivare dall'evoluzione del quadro normativo e degli scenari, la gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (Istituzioni, Autorità di settore indipendenti, ecc.), anche in caso di eventuali controversie, è sempre aperta a momenti di confronto e interlocuzione, soprattutto di merito, ed è improntata alla trasparenza, collaborazione e proattività.

Responsabilità, trasparenza, integrità e rispetto delle regole sono quindi i principi che guidano i processi, le procedure, i sistemi e i comportamenti aziendali anche in coerenza con il Codice etico di Gruppo. Tuttavia la Società, data la complessità del *business* di appartenenza e la molteplicità delle attività svolte, è esposta a rischi di non conformità derivanti in generale dalla potenziale inosservanza delle regole caratterizzanti il quadro legislativo e regolatorio, con conseguenti effetti sanzionatori, perdite finanziarie e danni reputazionali.

Per presidiare tali aspetti, al monitoraggio dell'evoluzione normativa e regolamentare che la Società esegue, anche attraverso l'azione di gruppi di lavoro permanenti e presidi organizzativi, si aggiungono le verifiche sul rispetto delle disposizioni interne ed esterne da parte delle strutture preposte e i percorsi formativi rivolti al personale sui temi di *compliance* di maggiore rilevanza.

In particolare, nell'ambito del *Framework* unico anticorruzione, è stato istituito il presidio organizzativo di *Anti Bribery&Corruption* ed è stato aggiornato e notevolmente integrato l'*Anti Bribery&Corruption Management System* di RFI (ABC System). L'ABC System prevede principi di controllo trasversali e individua un set di strumenti di prevenzione specifici declinati in standard di comportamento e indicatori di monitoraggio di possibili anomalie, finalizzati all'adozione di processi decisionali consapevoli, responsabili ed 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. Le

verifiche sull'osservanza degli standard di comportamento, e sul funzionamento del *Framework* unico sono sistematicamente ricomprese nello scopo delle attività di *internal audit* sui processi individuati come sensibili.

Nell'ambito del potenziamento del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi è stato anche definito il Modello di *Compliance* di Gruppo a prevenzione ulteriore del rischio di non conformità, ossia del rischio di incorrere in violazioni di norme esterne e di autoregolamentazione con ricadute reputazionali. La Società sta valutando le più opportune modalità di recepimento del Modello, anche in termini di perimetro delle attività, tenendo conto delle specificità operative.

Inoltre, in considerazione della maturità dei processi di liberalizzazione dei mercati in cui operano le Società del Gruppo FS, è emersa a livello di Gruppo la necessità di intraprendere un percorso per dotare le Società, nel rispetto delle proprie prerogative di autonomia e indipendenza, di un programma di *compliance antitrust* per migliorare la capacità di prevenzione e gestione dei rischi c.d. "*antitrust*" connessi al mancato rispetto della normativa a tutela della concorrenza e all'esecuzione di pratiche commerciali scorrette. Al riguardo in via prioritaria, è stato delineato il programma di *compliance antitrust* per la Capogruppo, nell'ambito del quale, tra l'altro, sono state erogate specifiche sessioni formative rivolte a livello di Gruppo al *top management* e ai responsabili delle funzioni maggiormente esposte al rischio *antitrust* e regolatorio. In riferimento alla definizione di un proprio Modello di *compliance antitrust*, l'adozione dello stesso sarà opportunamente valutata dalla costituenda funzione di *compliance* societaria.

Quanto alla gestione degli aspetti relativi alla protezione dei dati personali, nel corso del 2019 sono proseguite le attività di presidio degli adempimenti previsti dal Regolamento UE 2016/679 e dal *Framework* di *Data Protection* di Gruppo. In particolare, RFI ha recepito le linee di indirizzo in materia di *Data Protection*, di gestione delle terze parti, dei diritti degli interessati, dell'identificazione dei trattamenti a potenziale rischio elevato e *Data Protection Impact Assessment*, della *Data Protection by Design* e *by Default* e della gestione dei *Data Breach* ed ha provveduto alla designazione delle persone autorizzate al trattamento dei dati personali.

Proseguono inoltre, ormai regolarmente, con il supporto del *Data Protection Officer*, le attività legate all'aggiornamento del Registro dei Trattamenti e delle informative, alla gestione delle richieste di esercizio dei diritti degli interessati, alla stipula degli Accordi di *Data Protection* allegati ai contratti di outsourcing, ai *Data Protection Impact Assessment*.

Rischi operativi

Gli investimenti infrastrutturali sul sistema ferroviario si sostanziano in progetti complessi che richiedono ingenti risorse finanziarie e uno strutturato apparato organizzativo e di *project management* che RFI, anche per il tramite delle Società del Gruppo, 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, efficienza e disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e comportare, pertanto, potenziali effetti negativi sui risultati societari. Ci si riferisce, in generale, ad eventuali variazioni del quadro giuridico, lungaggini negli iter autorizzativi dei progetti da parte dei Ministeri/Enti, difficoltà nell'accesso alle fonti di finanziamento, variazioni tecniche nei programmi, carenze tecniche/organizzative degli appaltatori/contraenti generali (anche dovute a situazioni di sofferenza finanziaria o di default) e/o dei soggetti tecnici.

A fronte di tali rischi, la Società 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. Al riguardo sono state attuate specifiche azioni di natura contrattuale e organizzativa, tese a rafforzare il presidio sui progetti d'investimento da parte di RFI in

quanto Committente. 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/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, la Società, oltre a disporre di sistemi di sicurezza, controllo e monitoraggio all'avanguardia, realizza, con il supporto sempre maggiore delle tecnologie, cicli manutentivi sulla rete e adotta 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, la Società, tra le altre cose, ha avviato progetti d'implementazione dei sistemi per la programmazione ottimizzata dell'orario ferroviario e di gestione del traffico e ha costituito il Comitato Puntualità, responsabile di presidiare e monitorare le prestazioni di puntualità reale e di tutti i soggetti coinvolti e 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, la Società ha previsto anche la possibilità per il Comitato di convocare tavoli di confronto con le Imprese Ferroviarie e, se necessario, con gli altri Richiedenti.

Con tali premesse sono stati adeguati i criteri di progettazione alla base del catalogo tracce per rispondere alle esigenze di aumento della domanda di trasporto, per garantire una maggiore robustezza del sistema orario, mantenere l'attrattività commerciale e migliorare l'integrazione tra offerta AV e servizi regionali nei nodi metropolitani. Per presidiare il rischio di saturazione delle tratte a maggior valenza commerciale e, in generale, per far crescere capacità, prestazionalità e accessibilità della rete, la Società 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.

Con riferimento alle stazioni ed ai servizi connessi, proseguono gli interventi mirati al riuso ed alla riqualificazione dei fabbricati/spazi, anche a fini sociali, al miglioramento dell'accessibilità, della fruibilità, del decoro e della sicurezza per i passeggeri/clienti. Sono in atto anche progetti volti a favorire il collegamento e lo scambio con altri mezzi di trasporto ed a innovare ed efficientare, attraverso l'uso delle tecnologie digitali, le informazioni di viaggio e altre utilities di stazione. Tutte azioni che si collocano, come già accennato, 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 supportare tale processo di cambiamento, RFI, definisce in modo accentrato le strategie di sviluppo di tutte le Stazioni e dei servizi annessi, la *governance* e il monitoraggio delle politiche commerciali di valorizzazione, la definizione degli standard di layout di stazione e dei servizi di conduzione.

RFI è comunque costantemente impegnata nell'informare i propri *stakeholder* sulle attività svolte e sugli obiettivi raggiunti, monitorando e rendicontando i risultati nell'ambito di un percorso di miglioramento continuo delle *performance*. In particolare, per arricchire i servizi offerti, indirizzare le scelte aziendali, valorizzare e tutelare la propria immagine, RFI gestisce, in coordinamento con la Capogruppo, la comunicazione verso l'esterno attraverso strutturati processi di osservazione, ascolto e gestione delle relazioni con i media.

Rischi legati all'approvvigionamento

La Società, in generale, gestisce gli acquisti in modo accentrato e, per le prestazioni e competenze specialistiche proprie del sistema ferroviario, si avvale anche di appositi sistemi di qualificazione di operatori economici e di elenchi di professionisti di comprovata idoneità. Per garantire un'efficienza sempre maggiore nell'uso delle risorse pubbliche, è in corso 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 tale 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.

Riguardo alle variazioni dei prezzi di fornitura di beni dovute alle oscillazioni di mercato, la Società, attraverso le sue strutture specialistiche, monitora l'andamento dei prezzi delle materie fondamentali per l'esercizio del *business*, nonché la normativa che eventualmente li regola; questo per intraprendere politiche di gestione degli approvvigionamenti mirate a mitigare i rischi, ovvero porre in essere azioni per tutelare gli interessi Societari (ad esempio tramite l'utilizzo di Accordi Quadro in cui i prezzi sono fissati per la durata del contratto e sono previste clausole di revisione dei prezzi al superamento di determinati margini).

In particolare, in merito al settore elettrico e alle diverse Delibere di modifica del costo dell'energia emesse negli ultimi esercizi dall'Autorità di settore, l'evoluzione del quadro di riferimento continua a essere costantemente monitorata. Su questo punto si rimanda al paragrafo "Quadro normativo e Regolatorio".

Per limitare possibili situazioni di dipendenza da ditte costruttrici/fornitrici e rafforzare il *know how* ferroviario, la Società ha attuato una progressiva internalizzazione dei processi critici di manutenzione e realizzazione dell'infrastruttura, di gestione degli impianti tecnologici e di produzione di componenti ferroviari, e ha definito, per le forniture strategiche, i livelli delle scorte di emergenza, le relative modalità di reintegro e politiche di diversificazione dei fornitori. A ciò si aggiungono le iniziative in atto volte a definire un modello generale di valutazione del rischio del parco fornitori RFI per supportare le più opportune scelte di approvvigionamento dei materiali (anche strategici), nonché azioni specifiche a beneficio della sostenibilità tese a estendere l'utilizzo della valutazione delle *performance* dei fornitori in ambito *Corporate Social Responsibility* come requisito premiale di tutte le gare tecnico-economiche bandite da RFI.

Rischi ICT (*Information and Communication Technology*)

La Società opera attraverso l'utilizzo di sistemi/piattaforme informatiche per il coordinamento e la pianificazione delle attività, per gli aspetti riguardanti la circolazione e i servizi correlati, per la vendita delle tracce, per la gestione degli approvvigionamenti, della manutenzione e degli investimenti, per il monitoraggio delle scorte e per numerose altre attività, inclusa la gestione dei processi contabili. *Hardware* e *software* utilizzati, possono essere danneggiati da un errore umano, da disastri naturali, dalla perdita di potenza e da altri eventi. Problemi inaspettati alle strutture, guasti di sistema, *cyber attack* potrebbero influenzare la qualità dei servizi e causare interruzioni, rallentamenti e/o blocchi alle attività aziendali con conseguenti danni economici e ricadute reputazionali.

Al fine di assicurare nel continuo la disponibilità, l'integrità e la riservatezza dei dati informatici, RFI si è dotata di sistemi di prevenzione e protezione (operazioni di *backup*, procedure di autenticazione e profilazione utenti, *firewall*, ecc.) e ha ulteriormente rafforzato e ampliato i propri processi di sicurezza (attraverso verifiche di

vulnerabilità, *penetration test*, ecc.) e di *business continuity/disaster recovery* in particolare per i sistemi ritenuti *business critical*.

In relazione alla costituzione di FS Technology, *Service Provider* per il Gruppo FS, ed al conseguente trasferimento del ramo d'azienda ICT di RFI, è stato costituito il Comitato Interdirezionale con funzioni di coordinamento in materia di investimenti e sviluppi IT e di controllo dei relativi livelli di servizio e di qualità delle prestazioni erogate. Il Comitato garantisce in generale la definizione e l'attuazione del Piano dello Sviluppo dei Sistemi IT e le relative priorità di intervento, in coerenza con il Piano Industriale e con i relativi obiettivi di *Business*, assicura le modalità più efficaci ed efficienti di interfaccia con FS Technology a garanzia della continuità del *business*, nonché delle esigenze di sviluppo/progettuali e delle attività di conduzione dei sistemi.

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.

La Società è dotata 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.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L'evoluzione delle attività della Società si inquadra nell'ambito di uno scenario macroeconomico con prospettive di crescita moderate per l'Italia nell'anno 2020. I rischi per l'economia globale sono legati, nonostante i segnali di attenuazione, alle dispute tariffarie tra Stati Uniti e Cina, ed a un sostanziale rallentamento dell'economia cinese i cui effetti, anche a causa della pandemia in corso nel paese, non sono ancora prevedibili.

Le previsioni dell'economia italiana, fortemente dipendenti dai fattori esogeni sopra accennati, mostrano nel 2020 una lieve crescita del PIL tra lo 0,3% e lo 0,5% che arriverà allo 0,9% solo al termine dell'orizzonte temporale del 2022, quando anche il ciclo internazionale avrà ripreso il necessario vigore sostenendo esportazioni ed investimenti. Gli investimenti, pur risentendo di una persistente incertezza, trarrebbero impulso dal progressivo recupero delle prospettive di domanda globale e da condizioni di finanziamento espansive. Anche il mercato del lavoro dovrebbe riflettere queste circostanze favorevoli proseguendo nel percorso di riduzione della disoccupazione accumulata nel corso della lunga crisi finanziaria, con livelli di inflazione che dovrebbero assestarsi attorno allo 0,9% nel 2020 per arrivare all'1,4% nel 2022. In tale contesto, la politica monetaria della BCE, al fine di stimolare l'economia in una fase di debolezza che sembra prolungarsi più del dovuto, è stata orientata verso una sostanziale invarianza dei tassi di interesse oramai pari allo zero. Si segnala infine, in linea con l'attuale situazione congiunturale, la debolezza delle esportazioni e delle importazioni nell'anno appena trascorso e per l'anno 2020, con un graduale aumento a partire dagli anni successivi.

Il suddetto contesto macroeconomico è alla base dell'elaborazione del Budget 2020 approvato nel Consiglio di Amministrazione del 18 dicembre 2019 in coerenza con il Piano Industriale 2019-2023, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 6 febbraio 2019.

Il Piano 2019 – 2023 è orientato alla creazione di valore sia in termini economici che ambientali e sociali, 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, la Società 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 tecnologica un ruolo fondamentale per il loro raggiungimento.

Al fine di favorire la capillare diffusione interna della cultura della sostenibilità, sono in corso, in collaborazione con la Capogruppo, percorsi di formazione e sensibilizzazione specifici, così da raggiungere, progressivamente, l'intera popolazione aziendale.

La nuova *vision* strategica della Società è orientata ad una maggiore concentrazione sul *core business* ferroviario, in coerenza con gli indirizzi strategici dell'Azionista ed un approccio al cliente come centro dei processi operativi e industriali.

Si confermano inoltre prioritari i cinque ambiti di intervento come *Stazioni* (nuovo *concept* di stazione per l'integrazione modale e progetti di riqualificazione delle aree limitrofe di stazione), *Trasporto pubblico locale* (potenziamenti, velocizzazioni, nuove stazioni), *Lunga percorrenza* (potenziamenti e velocizzazioni delle principali direttrici europee, collegamenti aeroporti), *Logistica* (collegamenti porti, interporti, distretti produttivi, rafforzamento cooperazione internazionale tra Gestori), *Ambiente & Sociale* (efficientamento idrico ed energetico, *green procurement*, uso sociale di *asset* non strumentali).

Il perseguimento di obiettivi così sfidanti comporta un rinnovato impegno da parte della Società in tutti gli ambiti industriali, ma vede contestualmente come fattore abilitante la disponibilità di un adeguato livello di risorse pubbliche sia con riferimento agli aspetti gestionali sia agli impegni pluriennali.

Con riferimento al contesto della finanza pubblica il piano degli investimenti ferroviari della Società necessita di continuità negli stanziamenti pubblici a sostegno e per lo sviluppo della modalità ferroviaria. Le risorse finanziarie iscritte nei Contratti di Programma parte Servizi (CdP-S) e parte Investimenti (CdP-I), pari a circa 89 miliardi di euro, compresi i 15,4 miliardi di risorse aggiuntive recate dall'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021 in corso di finalizzazione, costituiscono il punto di riferimento per la pianificazione di dettaglio degli interventi già avviati/finanziati, da cui si attendono i principali ritorni nel breve periodo in termini di incremento delle *performance* di regolarità e del livello di sicurezza dell'infrastruttura, di miglioramento della qualità dei servizi e di sviluppo dei volumi di traffico.

In particolare per il Contratto di Programma 2017-2021 parte Investimenti si è concluso nel 2019 l'iter approvativo previsto per legge, rendendolo pienamente vigente; sempre nel 2019 il CIPE ha espresso parere favorevole allo schema di aggiornamento 2018-2019 del Contratto e nel 2020 si prevede il completamento dell'iter approvativo previsto per legge, che consentirà l'operatività delle risorse ivi previste ed in particolare quelle stanziare con la Legge di Bilancio 2018, pari a circa 6 miliardi di euro, e nella Legge di Bilancio 2019, pari a circa 7 miliardi di euro.

È infine opportuno segnalare che la Legge di Bilancio 2020 ha previsto ulteriori nuove risorse mediante l'istituzione di un apposito "Fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese", con una dotazione complessiva di 20,8 miliardi di euro, a valere delle quali trovano collocazione risorse per gli investimenti di RFI, attualmente in fase di quantificazioni con i competenti Ministeri.

Parallelamente prosegue l'attività della Società nel perseguire il finanziamento dei fabbisogni per gli investimenti nell'ambito dei programmi cofinanziati dall'Unione Europea, quali i Programmi Operativi Nazionali (PON) e Regionali (POR) 2014-2020, nonché il Programma di finanziamento delle reti TEN ("Connecting Europe Facility 2014-2020).

Per quanto concerne il Contratto di Programma – parte Servizi con riferimento alle risorse stanziare sul capitolo di Bilancio 1541 del Ministero dell'Economia e delle Finanze per la manutenzione ordinaria e per i fabbisogni relativi a *safety, security* e navigazione, si segnala che la Legge di Bilancio 2020 ha ripristinato per il triennio 2020-2022 il finanziamento pari a 100 milioni di euro per ogni anno, defanziato dalla Legge di Bilancio 2018.

Con riferimento alla diffusione del virus COVID-19 (c.d. "coronavirus") avvenuto nei primi mesi del 2020 si rimanda per una più ampia disamina al paragrafo "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" della nota integrativa.

La Presidente

**BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2019
PROSPETTI CONTABILI**

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

	Note	31.12.2019	valori in euro 31.12.2018
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(8)	34.134.291.747	33.535.518.619
Investimenti immobiliari	(9)	1.114.517.288	1.103.868.150
Attività immateriali	(10)	695.256.574	631.180.985
Attività per imposte anticipate		–	–
Partecipazioni	(11)	141.555.961	135.655.960
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(12)	575.395.107	1.163.950.985
Crediti commerciali non correnti	(15)	1.676.576	1.690.439
Altre attività non correnti	(13)	4.037.578.944	3.439.293.391
Totale attività non correnti		40.700.272.197	40.011.158.529
Rimanenze	(14)	863.848.979	741.217.075
Crediti commerciali correnti	(15)	676.855.930	684.023.551
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(12)	689.333.428	673.106.410
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	540.334.140	719.743.100
Crediti tributari	(17)	16.515.637	17.055.900
Altre attività correnti	(13)	2.125.444.149	2.840.232.839
Totale attività correnti		4.912.332.263	5.675.378.875
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	(7)	–	3.478.000
Totale attività		45.612.604.460	45.690.015.404
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(18)	31.528.425.067	31.528.425.067
Riserve	(18)	157.488.956	148.428.124
Riserve di valutazione	(18)	(184.174.945)	(190.019.283)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(18)	1.911.630.567	1.751.144.183
Utile (perdita) di esercizio	(18)	301.933.002	274.196.193
Totale Patrimonio Netto		33.715.302.647	33.512.174.284
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	2.497.189.276	3.023.039.622
TFR e altri benefici ai dipendenti	(20)	513.963.378	594.735.354
Fondi rischi e oneri	(21)	473.714.028	524.901.643
Passività per imposte differite		–	–
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(22)	53.570.861	17.947.444
Debiti commerciali non correnti	(24)	18.682.221	18.722.374
Altre passività non correnti	(23)	122.878.990	111.478.039
Totale passività non correnti		3.679.998.754	4.290.824.476
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	1.740.196.258	684.259.551
Debiti commerciali correnti	(24)	3.180.907.749	3.199.928.343
Debiti per imposte sul reddito		43.581	99.750
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(22)	14.006.040	912.133
Altre passività correnti	(23)	3.282.149.431	4.001.816.867
Totale passività correnti		8.217.303.059	7.887.016.644
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		–	–
Totale passività		11.897.301.813	12.177.841.120
Totale Patrimonio Netto e passività		45.612.604.460	45.690.015.404

* La società ha applicato gli IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

CONTO ECONOMICO

		<i>valori in euro</i>	
	Note	2019	2018
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(25)	2.650.196.426	2.633.307.061
Altri proventi	(26)	149.160.989	157.171.983
Totale ricavi operativi		2.799.357.415	2.790.479.044
Costo del personale	(27)	(1.520.424.449)	(1.497.434.753)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(28)	(889.089.520)	(1.010.373.033)
Costi per servizi	(29)	(744.343.871)	(695.502.541)
Costi per godimento beni di terzi	(30)	(32.624.686)	(53.721.102)
Altri costi operativi	(31)	(124.570.585)	(137.534.172)
Costi per lavori interni capitalizzati	(32)	992.525.234	1.053.043.665
Totale costi operativi		(2.318.527.877)	(2.341.521.936)
Ammortamenti	(33)	(118.739.101)	(106.028.733)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(34)	(23.665.447)	(5.061.513)
Accantonamenti	(35)	12.177.721	(26.000.000)
Risultato operativo (EBIT)		350.602.711	311.866.862
Proventi e oneri finanziari		(34.401.342)	(37.670.669)
Proventi finanziari	(36)	8.513.329	716.687
Oneri finanziari	(37)	(42.914.671)	(38.387.356)
Risultato prima delle imposte		316.201.369	274.196.193
Imposte sul reddito	(39)	(14.268.367)	-
Risultato di esercizio delle attività continuative		301.933.002	274.196.193
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		-	-
Risultato netto di esercizio		301.933.002	274.196.193

* La società ha adottato gli IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

	Note	2019	<i>valori in euro</i> 2018
Risultato netto di esercizio		301.933.002	274.196.193
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(18)	(11.521.490)	9.648.917
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico di esercizio	(18)	13.491.509	16.045.776
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(18)	3.874.319	5.141.941
Differenze di cambio			
Effetto fiscale quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari			
Attività finanziarie disponibili per la vendita			
Effetto fiscale attività finanziarie disponibili per la vendita			
Altre componenti di conto economico complessivo di esercizio, al netto degli effetti fiscali		5.844.338	30.836.634
Conto economico complessivo di esercizio		307.777.340	305.032.827

**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.*

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(valori in Euro)									
Patrimonio netto									
	Capitale sociale	Riserve			Altre riserve	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserve	Riserve di valutazione						
		Riserva legale	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti					
Saldo al 1 gennaio 2018	31.525.279.633	56.845.036	(80.819.364)	(140.036.553)	50.000.000	(114.010.881)	1.602.718.452	261.500.769	33.275.487.973
Distribuzione dividendi						-		(100.000.000)	(100.000.000)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		13.075.038				13.075.038	148.425.731	(161.500.769)	-
Variazioni da scissione						-			-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:						-			-
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			5.141.941			5.141.941			5.141.941
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				9.648.917		9.648.917			9.648.917
Altri movimenti			16.045.776			16.045.776			16.045.776
Operazioni straordinarie	3.145.434				28.508.050	28.508.050			31.653.484
Utile/(Perdita) di esercizio						-		274.196.193	274.196.193
Saldo al 31 dicembre 2018	31.528.425.067	69.920.074	(59.631.647)	(130.387.636)	78.508.050	(41.591.159)	1.751.144.183	274.196.193	33.512.174.284
Saldo al 1 gennaio 2019	31.528.425.067	69.920.074	(59.631.647)	(130.387.636)	78.508.050	(41.591.159)	1.751.144.183	274.196.193	33.512.174.284
Distribuzione dividendi								(100.000.000)	(100.000.000)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		13.709.810				13.709.810	160.486.383	(174.196.193)	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:						-			-
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			3.874.319			3.874.319			3.874.319
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				(11.521.490)		(11.521.490)			(11.521.490)
Altri movimenti			13.491.509			13.491.509			13.491.509
Operazioni straordinarie					(4.648.978)	(4.648.978)			(4.648.978)
Utile/(Perdita) di esercizio								301.933.002	301.933.002
Saldo al 31 dicembre 2019	31.528.425.067	83.629.884	(42.265.819)	(141.909.126)	73.859.072	(26.685.988)	1.911.630.566	301.933.002	33.715.302.647

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.

RENDICONTO FINANZIARIO

		<i>valori in euro</i>	
	Note	31.12.2019	31.12.2018
Utile/(perdita) di periodo		301.933.002	274.196.193
Ammortamenti	(33)	118.739.101	106.028.733
Imposte sul reddito	(39)	14.268.367	
Proventi/oneri finanziari	(36)(37)	36.651.043	32.427.465
Accantonamento/(rilasci) fondi per rischi	(27)(29)(31)(35)	51.149.752	62.744.346
Svalutazioni	(34)(37)	23.318.143	4.992.951
Acc F.di per benefici ai dipendenti	(20)	3.126.597	3.745.907
Accantonamenti e svalutazioni		77.594.492	71.483.203
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(26) (31)	(75.434.801)	(59.093.121)
Variazione delle rimanenze	(14)	(122.631.904)	(42.776.057)
Variazione dei crediti commerciali	(15)	(485.090)	(169.536.246)
Variazione dei debiti commerciali	(24)	(19.170.503)	164.258.364
Variazione delle altre attività e passività	(5) (13)(17) (23)	(535.667.925)	(833.451.138)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(21)	(102.337.367)	(53.599.495)
Pagamento benefici ai dipendenti	(20)	(95.017.889)	(72.940.949)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(36)(37)	(119.388.664)	(137.295.676)
Imposte (pagate)/incassate	(39)	(5.349.273)	(601)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		(526.297.411)	(720.299.325)
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(8)	(4.614.884.856)	(4.641.496.777)
Investimenti immobiliari	(9)	(432.306)	(113.102)
Investimenti in attività immateriali	(10)	(113.050.936)	(135.875.265)
Investimenti in partecipazioni	(11)	(118.552.000)	(128.746.000)
Investimenti al lordo dei contributi		(4.846.920.098)	(4.906.231.144)
Contributi immobili, impianti e macchinari	(8)	4.046.289.655	4.692.561.640
Contributi-Investimenti immobiliari	(9)	-	
Contributi-attività immateriali	(10)	-	
Contributi-partecipazioni	(11)	112.344.000	125.068.000
Contributi		4.158.633.655	4.817.629.640
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	(8)	18.527.532	79.321.237
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	(9)	1.114.663	3.648.864
Disinvestimenti in attività immateriali	(10)	-	
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	(11)	9.740.500	-
Disinvestimenti		29.382.695	82.970.101
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento		(658.903.748)	(5.631.403)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	(526.884.777)	(298.818.273)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(19)	1.056.918.999	(28.320.675)
Variazione delle passività del leasing	(22)	(13.169.523)	
Variazione delle attività finanziarie	(12)	598.502.279	604.023.870
Variazione delle passività finanziarie	(22)	105.850	22.578
Dividendi	(18)	(100.000.000)	(100.000.000)
Operazioni straordinarie /altre variazioni patrimonio netto	(18)	(911.975)	2.039.098
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria		1.014.560.853	178.946.598
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio		(170.640.306)	(546.984.130)
Disponibilità liquide a inizio esercizio		810.406.521	1.357.390.651
Disponibilità liquide a fine esercizio	(12) (16)	639.766.215	810.406.521
di cui conto corrente intersocietario		99.432.074	90.663.158

* 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

1. Premessa

RFI è una Società costituita e domiciliata in Italia ed organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma.

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

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 04 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.

La Società, optando per l'esenzione dal consolidamento prevista dall'IFRS 10, ha redatto il bilancio d'esercizio. Il bilancio consolidato viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui RFI è direttamente controllata. La capogruppo ha sede in Roma, in Piazza della Croce Rossa n. 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

La Società KPMG S.p.A. è incaricata della revisione legale dei conti per il triennio 2017-2019.

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 riportati nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

La valuta funzionale della Società è l'euro, base di presentazione del bilancio, che rappresenta 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.

Il bilancio è costituito dalla Situazione patrimoniale-finanziaria, dal Conto economico, dal Conto economico complessivo, dal Prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal Rendiconto finanziario e dalle relative Note; in dettaglio:

- la Situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi 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 5 - 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*.

Si precisa, inoltre, che con il termine "corrente" s'intendono i 12 mesi successivi la data di riferimento del presente documento, mentre per "non corrente" i periodi oltre i 12 mesi successivi la medesima data.

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2018, ad eccezione di quanto descritto nei successivi paragrafi.

3. Principali principi contabili applicati

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

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente ad 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. La capitalizzazione degli oneri finanziari è sospesa quando tutte le operazioni necessarie per predisporre il bene nelle condizioni per garantirne l'utilizzo siano state completate. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale nella categoria dei beni a cui afferiscono.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. I costi sostenuti successivamente all'acquisto o produzione per migliorare o sostituire una parte ovvero per effettuare la manutenzione di natura straordinaria di un bene, sono capitalizzati a diretto incremento dello stesso. Ove siano previste verifiche o sostituzione di pezzi ad intervalli regolari, i relativi oneri vengono capitalizzati nel valore del bene.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso e viene calcolato sulla base del costo del bene sopra definito al netto del valore residuo, stimato come valore dell'infrastruttura recuperabile al termine della Concessione.

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 ed 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 e per tale profilo determinano un 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 ed i rinnovi).

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 immobilizzazioni 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 sette direttrici secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

Per ogni direttrice la Società 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 2019 e nell'esercizio 2018 sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatori di produzione	
	2019	2018
Traversale padana e transiti internazionali (Direttrice A)	2,29%	2,27%
Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B)	2,38%	2,23%
Dorsale ed affluenze (Direttrice C)	2,28%	2,23%
Tirrenico Sud (Direttrice D)	2,27%	2,27%
Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E)	2,33%	2,29%
Rete complementare (Direttrice F)	2,30%	2,24%
Rete AV/AC (Direttrice G)	2,10%	2,18%

Le aliquote per effettuare l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali e il valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Gli immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in Bilancio a seguito della loro cessione o quando non sono più attesi benefici economici futuri attraverso l'uso o la dismissione; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita e il valore contabile) è rilevata a conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Beni in *leasing*

i. Individuazione

Alla data di inizio di un contratto di locazione o di affitto in generale (*inception date*, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali) e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, la Società 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, la Società provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del *leasing* inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (*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 la Società è ragionevolmente certa di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o *termination option*), quando la Società è ragionevolmente certa di non esercitare tale opzione.

Le opzioni di risoluzione detenute solo dal locatore non sono considerate.

La Società ha scelto di non applicare il principio IFRS 16 ai contratti di breve durata (*short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi; ai 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 la Società rileva i pagamenti dovuti come costo con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

ii. Contabilizzazione successiva

Alla data di decorrenza del *leasing*, la Società rileva l'attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use* o RoU) nella corrispondente voce delle immobilizzazioni a seconda della natura del bene, e le passività del *leasing* (*lease liability*), classificate 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 per il *leasing* non versati alla data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione la Società 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 la Società ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se la Società ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che la Società 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 il locatario eserciterà 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*) 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 la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. Quando la passività del *leasing* viene rimisurata, il locatario procede ad 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, la Società 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.

Criterio applicabile prima del 1° gennaio 2019

La Società ha applicato l'IFRS 16 utilizzando il metodo dell'applicazione retroattiva modificata, pertanto le informazioni comparative non sono state rideterminate e continuano ad essere presentate ai sensi dello IAS 17 e dell'IFRIC 4. 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 alla Società i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività 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 venga 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 riclassifiche dalla/alla categoria "Investimenti immobiliari", 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 ed atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore accumulate. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono capitalizzabili sul valore dell'attività.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è determinato secondo le modalità

descritte per la voce "Immobili, Impianti e Macchinari".

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, ed il valore contabile dell'attività e sono rilevati a conto economico al momento in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le immobilizzazioni immateriali si distinguono in: Costi di sviluppo; Concessioni, Licenze e marchi e diritti simili; Immobilizzazioni in corso e Acconti.

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

- il progetto è chiaramente identificato ed 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 od utilizzare i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'immobilizzazione immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

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.

Accordi per servizi in concessione

Gli accordi per servizi in concessione, in cui il concedente è un'entità del settore pubblico ed 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; e
- 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, la Società 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/o 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 agli 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

Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del Bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che gli immobili, impianti e macchinari, le attività immateriali e gli investimenti immobiliari 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 contabile a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del capitale, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate a riduzione delle 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.

Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore annualmente o più frequentemente (*impairment test*), in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore.

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

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo, inclusivo degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento, che non siano quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile sono valutate inizialmente, comunque, al costo, considerato quale migliore stima del *fair value* dell'investimento.

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

Aggregazioni Aziendali

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

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

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, il Gruppo FS tiene conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione, e di quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari di Assirevi in tema di IFRS).

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

Strumenti Finanziari

i. Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia il Modello di *business* secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. A secondo del Modello di *business* utilizzato, l'attività finanziaria è detenuta per incassare o esclusivamente i flussi di cassa contrattuali, o i flussi di cassa provenienti dalla sua vendita, o entrambi. Ai fini della valutazione circa le caratteristiche dei flussi di cassa, la Società 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 (SPPI *Test* superato).

Al momento della rilevazione iniziale una 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.

Con riguardo agli strumenti di capitale, rientrati nell'ambito di applicazione dell'IFRS9 si rinvia a quanto riportato nel capitolo "Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni".

(c) *Attività finanziarie valutate al fair value to profit e los (FVTPL)*

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie non classificate come valutate al costo ammortizzato o al FVOCI.

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.

ii. Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

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

iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

Con riferimento agli strumenti derivati la Società si è avvalsa della facoltà di continuare ad applicare l'*hedge accounting* previsto dallo IAS 39, in attesa del completamento da parte dello IASB del progetto sul cd *macro-hedging*, di semplificazione delle operazioni di copertura.

La Società utilizza gli 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*). L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della 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.

iv. Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

La Società 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 sull'ECL, 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*, la Società 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 ad essa riconducibili;
- **Intercompany:** comprende tutti i crediti finanziari e commerciali con la controllante, le controllate e le collegate;
- **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, la Società 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 ad 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.

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 la Società 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.

Gli strumenti presenti nel portafoglio della Società sono di natura *OTC* (*Over The Counter*) e rientrano nella

valutazione di livello 2 e 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 *IRS (Interest Rate Swap)*;
- attraverso modelli finanziari di valutazione considerati *standard* di mercato per i *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*, la curva *Swap vs Euribor 6mesi*, la *Eur Interest Rate Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap Curve (CDS)* delle parti 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)*.

In linea con quanto previsto dall'IFRS 13, a partire dal valore dell'IRS e dell'opzione (per il *Collar*) non corretto per il rischio di credito (Fvmid), è stato calcolato il relativo *Credit Value Adjustment* e il *Credit Adjusted fair value*.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato. Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti e gli immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi, 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. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*, che normalmente coincide con il valore nominale, e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di *bonus* liquidabili nei dodici mesi dalla fine dell'esercizio nel quale i dipendenti hanno prestato l'attività lavorativa. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

Altri benefici ai dipendenti successivi al rapporto di lavoro (TFR e CLC)

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

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.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile, ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e s.m.i., 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. Pertanto ne è derivato, che per le quote di TFR maturande dal 1 gennaio 2007, l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR maturate fino alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

La Società ha inoltre in essere un ulteriore piano a benefici definiti la Carta di Libera Circolazione (CLC). La CLC 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 dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

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

i. Rilevazione iniziale e valutazione successiva

La Società 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 la Società 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, la Società 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 adempite nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi la Società 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, la Società 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 di pagamento adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

Prodotti e servizi	Rilevazione IFRS 15 Natura, tempistiche di soddisfacimento delle <i>performance obligation</i>, significativi termini di pagamento
Vendita di beni e servizi e contratti di costruzione (principio generale)	<p>Con l'IFRS 15 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.</p> <p>Per l'IFRS 15, nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (<i>performance obligation</i>). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, l'entità 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.</p> <p>Per le obbligazioni di fare adempite nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (<i>over the time</i>), 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 <i>input</i> (<i>cost-to-cost method</i>). I ricavi sono rilevati sulla base degli <i>input</i> impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli <i>input</i> totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli <i>input</i> 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.</p>
Pedaggio	<p>Il pedaggio è il canone corrisposto a fronte dell'utilizzo delle tracce orarie funzionali all'effettuazione di treni per il traffico ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza /passeggeri Breve percorrenza/ Merci (Capitolo 5 del PIR), che rappresentano le singole performance obligation (PO).</p> <p>Il prezzo è calcolato come somma di due componenti A e B (Capitolo 6 del PIR):</p>

	<p>- la componente A è correlata all'usura dell'infrastruttura;</p> <p>- la componente B è legata all'ability to pay dei segmenti di mercato.</p> <p>Il ricavo viene rilevato mensilmente con fatturazione in acconto sulla base degli importi contrattualizzati.</p> <p>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 IF.</p>
Servizi di traghettamento	<p>L'oggetto della prestazione prevede il traghettamento dei treni ed è compreso nel "Pacchetto Minimo di Accesso".</p> <p>Sebbene la prestazione comprenda anche i servizi di manovra, imbarco e sbarco, la prestazione è considerata un'unica <i>Performance Obligation</i>.</p> <p>La tariffa è regolata nel Capitolo 6 del PIR, ed è calcolata come moltiplicazione dell'<i>ability to pay</i> dei segmenti di mercato per i km equivalenti alla corsa.</p> <p>Il ricavo viene rilevato con fatturazione mensile in acconto.</p> <p>Trimestralmente si procede con conguagli sulla base dell'effettivo numero dei treni traghettati.</p>
Trazione elettrica (Servizi accessori alla circolazione)	<p>Il PIR al Capitolo 5 prevede tra i servizi complementari la fornitura della corrente di trazione.</p> <p>Il corrispettivo per il servizio di fornitura della corrente di trazione è calcolato, coerentemente con quanto previsto dal DM del Ministero dello Sviluppo Economico del 22 dicembre 2015 e riportato nel Capitolo 6 del PIR, dalla somma del corrispettivo unitario a copertura dei costi indiretti legati alla fornitura e del costo unitario dell'energia, moltiplicata per i Km elettrici.</p> <p>La rilevazione dei ricavi avviene mensilmente con fatturazione in acconto. Ogni trimestre vengono emesse le fatture a conguaglio. Entro l'anno successivo viene calcolato l'effettivo costo della corrente di trazione e si procede con un conguaglio alle IF.</p>
Altri servizi accessori alla circolazione (esclusa trazione elettrica)	<p>L'oggetto del contratto sono i servizi accessori alla circolazione previsti dal Capitolo 5 del PIR (es. Sosta, Rifornimento Idrico, platee di lavaggio, preriscaldamento, servizi di manovra, <i>Fast track</i>, <i>Parking</i>, ecc.), esclusi i servizi compresi nel PMdA e la trazione elettrica.</p> <p>Le tariffe relative ad ogni servizio sono elencate al capitolo 6 del PIR.</p> <p>Ciascun servizio accessorio alla circolazione è considerato come singola <i>Performance Obligation</i>, pertanto ciascun prezzo si riferisce ad un'unica PO.</p> <p>La rilevazione del ricavo avviene mensilmente mentre la fatturazione viene effettuata trimestralmente sulla base degli importi rendicontati per ciascuna IF e per ciascun servizio.</p>
Prestazioni sanitarie	<p>Tramite la Direzione Sanitaria offre numerose e diversificate attività in campo sanitario rivolte sia alle società del Gruppo Ferrovie dello Stato, sia a società, Enti pubblici e privati convenzionati nel settore del trasporto che ai privati. Tra i servizi offerti rientrano le visite per: idoneità/inidoneità alla guida per le varie tipologie di patenti, assunzione e controllo dell'idoneità psico-fisica dei lavoratori nel comparto trasporti, accertamenti specialistici, ecc.</p> <p>Dal momento in cui la prestazione è considerata resa e conclusa viene inserita in un sistema di WEB VINE, che provvede a trasferire i dati per la rilevazione dei ricavi e l'emissione della relativa fattura.</p>

Ricavi GSMR	Il contratto disciplina il servizio effettuato da RFI in favore dei Gestori Telefonici consistente nell'accesso, in via non esclusiva, del segnale sulla banda di frequenza GSM all'interno delle gallerie ferroviarie, nonchè la manutenzione dei suddetti impianti. I corrispettivi dovuti dagli operatori saranno fatturati in base a quanto disposto nelle condizioni del contratto.
Lavori per conto terzi	I lavori conto terzi di riferiscono a contratti di durata normalmente ultrannuale, per la realizzazione di un'opera o di un complesso di opere strettamente interdipendenti tra loro. Tali lavori sono eseguiti su ordinazione del committente secondo le specifiche tecniche da questi richieste e non sono svolti per esigenze di salvaguardia e sicurezza dell'esercizio ferroviario. Rientrano in tale classificazione anche le prestazioni di servizi legate generalmente alla costruzione di un bene, pattuiti come oggetto unitario per la specifica ordinazione di un cliente. Al momento della stipula della Convenzione con il cliente viene creato un "Ordine Interno" all'interno del quale viene effettuata la rendicontazione dei lavori necessaria per la registrazione dei ricavi. La fatturazione viene effettuata a valle della rendicontazione, tranne nei casi in cui è previsto la corresponsione di un anticipo.
Vendita di materiali	L'oggetto del contratto è la vendita di materiali "nuovi" (principalmente materiali tecnologici) e "usati servibili" (principalmente materiali di armamento). Il materiale nuovo viene venduto al prezzo più favorevole tra il prezzo standard e quello di acquisto, mentre per la cessione del materiale usato servibile normalmente la quotazione è definita prendendo a riferimento il prezzo del nuovo e applicando una decurtazione percentuale, correlata ad alcune variabili (es. consumo, tipologia, esclusione del trasporto, ecc.). Per ogni consegna di materiale viene redatto dal Capo Impianto un verbale di consegna, la cui copia viene trasmessa all'addetto per l'emissione dell'ordine di vendita e della relativa fattura.

ii. 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. La Società stima i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, include l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

iii. Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la Società risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (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.

iv. Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

La Società capitalizza i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbe sostenuto se non lo avesse ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevede di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizza solo se esplicitamente addebitabili al cliente. La Società capitalizza 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 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 la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

Contributi in conto impianti

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

Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" 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 della Società 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 della Società ed in conformità alle vigenti normative fiscali. Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo 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".

In carenza delle condizioni richieste dallo IAS 12 la Società non stanziava imposte correnti e fiscalità differita.

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

Attività 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 Operation*) 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;
- 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 emanazione

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* ed 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 diversi 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 riguardano 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 agli strumenti finanziari con pagamento anticipato, che potrebbero dar esito ad 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 ed interpretazioni omologati 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 ed 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 di esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

Pertanto i risultati che si consuntiveranno 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.

Riduzione di valore delle attività non finanziarie

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

Riduzione di valore delle attività finanziarie

Secondo il modello di *impairment* adottato dalla Società, 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.

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 della Società. 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.

Valore Residuo di Immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali a vita utile definita

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il valore ammortizzabile di un elemento di immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali a vita utile definita è determinato detraendo al costo il suo valore residuo. Il valore residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di

dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La Società periodicamente rivede il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

Ammortamenti

Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato secondo i volumi di produzione così come più ampiamente descritto al paragrafo relativo agli Immobili, impianti e macchinari. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici, di uso e di settore per aggiornare tali volumi. Tali aggiornamenti periodico potrebbero comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

La determinazione dell'ammortamento rappresenta una stima contabile complessa influenzata da molteplici fattori, tra cui: la stima dei volumi di produzione espressi in treni-Km, la stima del valore residuo e da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

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 della Società.

Fair value di strumenti finanziari derivati

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

Settori Operativi

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

4. Effetti dell'adozione dell'IFRS 16

Di seguito gli effetti dell'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 16 *Leases*, rappresentati sia quando la Società si pone quale soggetto locatario, sia quando si configura quale locatore:

Locatore

La Società, nella sua veste di locatore, non era tenuta, conformemente a quanto stabilito dal principio, ad effettuare rettifiche transitorie, pertanto contabilizza i contratti "attivi" di *leasing* secondo l'IFRS 16, a partire dalla data di applicazione iniziale.

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 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.

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 ad 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.

In fase di applicazione iniziale dell'IFRS 16, la Società 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 a 52.884 mila euro. In fase di valutazione delle passività del *leasing*, la società 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.

1Y	2Y	3Y	4Y	5Y	6Y	7Y	8Y	9Y	10Y
0,05%	0,36%	0,80%	1,02%	1,31%	1,47%	1,70%	1,79%	1,91%	2,11%

La tabella seguente riporta gli impatti dell'adozione del principio sulla situazione patrimoniale e finanziaria alla data di transizione:

valori in migliaia di euro	
Impatti all' 01 gennaio 2019	
ATTIVITA'	
Diritti d'uso terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	36.349
Diritti d'uso Altri beni	16.772
TOTALE ATTIVITA'	53.121
PASSIVITA'	
Passività finanziarie del <i>leasing</i> (non correnti)	41.141
Passività finanziarie del <i>leasing</i> (correnti)	11.980
TOTALE PASSIVITA'	53.121

La tabella seguente riporta invece gli impatti dell'adozione del principio sul conto economico 2019:

valori in migliaia di euro	
Impatti sul conto economico 2019	
Storno canoni <i>leasing</i>	13.170
Rilevazione ammortamento dei diritti d'uso	(12.588)
Impatto sull'EBIT	582
Rilevazione maggiori interessi passivi	(856)
Impatto sull'Utile Netto	(274)

La tabella seguente fornisce la riconciliazione tra gli impegni al 31.12.2018 rilevati secondo lo IAS 17/IFRIC 4 e le Passività del leasing iscritte al 1 gennaio 2019, contabilizzate secondo l'IFRS16:

valori in migliaia di euro	
Impatti all'01.01.2019	
Impegni per <i>leasing</i> al 31 dicembre 2018 (non rilevati in bilancio)	88.614
Attualizzazione sugli impegni 2018	(2.868)
Impegni per <i>leasing</i> al 31 dicembre 2018 attualizzati	85.746
Passività finanziarie non rilevate per esenzioni IFRS16	(32.625)
Passività finanziarie totali per <i>leasing</i> al 1° gennaio 2019	53.121

In tema di *disclosure*, il principio ha dettato nuovi obblighi informativi, di natura sia qualitativa che quantitativa, con l'obiettivo di fornire agli utilizzatori del bilancio informazioni sufficienti per comprendere e valutare l'effetto dei *leasing* sulla situazione patrimoniale-finanziaria, il risultato economico e i flussi finanziari della società.

NOTE SULLO STATO PATRIMONIALE

5. Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società la espongono a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse e di cambio), il rischio di liquidità ed il rischio di credito.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche ed i processi di gestione di tali rischi ed i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include, inoltre, ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società è focalizzata sulla volatilità dei mercati finanziari al fine di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica della Società.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un Cliente o una delle Controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria alla Società non adempiendo ad un'obbligazione e deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti finanziari verso la Pubblica Amministrazione, dai crediti relativi agli strumenti finanziari derivati e dalle disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

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

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio credito della Società:

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2019	31.12.2018
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	575.918	1.164.949
Fondo svalutazione	(523)	(998)
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	575.395	1.163.951
Crediti commerciali non correnti	1.679	1.693
Fondo svalutazione	(2)	(3)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	1.677	1.690
Altre attività non correnti	4.040.517	3.441.985
Fondo svalutazione	(2.946)	(2.692)
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	4.037.571	3.439.293
Crediti commerciali correnti	827.626	832.782
Fondo svalutazione	(150.770)	(148.758)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	676.856	684.024
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	689.830	673.621
Fondo svalutazione	(497)	(515)
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	689.333	673.106
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	540.272	720.119
Fondo svalutazione	(389)	(544)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione	539.883	719.575
Altre attività correnti	2.142.623	2.873.112
Fondo svalutazione	(39.180)	(40.622)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	2.103.443	2.832.490
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione (*)	8.624.158	9.514.129

(*) Non sono inclusi i crediti tributari, le partecipazioni, la cassa contante e i ratei e risconti attivi

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile ad enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni Italiane ed il MEF.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito per controparte al netto delle disponibilità liquide, in valore assoluto e in valore percentuale:

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2019	31.12.2018
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	6.964.452	7.607.196
Clienti ordinari	502.478	437.281
Istituti finanziari*	625.722	894.577
Altri debitori	531.506	575.075
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	8.624.158	9.514.129

* le disponibilità liquide al netto della cassa contante (452 mila euro)

	31.12.2019	31.12.2018
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	81%	80%
Clienti ordinari	6%	5%
Istituti finanziari	7%	9%
Altri debitori	6%	6%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

L'ammontare delle attività finanziarie, ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo, è coperto da opportuni stanziamenti al Fondo Svalutazione Crediti.

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018 raggruppate per scaduto ed esposte con riferimento alla Pubblica Amministrazione, allo Stato, alle Regioni, ai Clienti ordinari e agli Istituti finanziari.

valori in migliaia di euro

31.12.2019						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	6.939.168	2.294	4.999	24.043	19.063	6.989.567
Fondo Svalutazione	(24.934)	(8)	(18)	(86)	(68)	(25.115)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	6.914.234	2.286	4.981	23.956	18.995	6.964.452
Società del gruppo	502.086	12.030	8.367	4.702	17.583	544.769
Fondo Svalutazione	(12.222)	(293)	(204)	(115)	(428)	(13.263)
Società del gruppo (netto)	489.864	11.737	8.163	4.588	17.155	531.506
Clienti terzi (lordo)	471.709	34.368	24.679	23.791	103.410	657.958
Fondo Svalutazione	(111.468)	(8.121)	(5.832)	(5.622)	(24.437)	(155.479)
Clienti terzi (netto)	360.241	26.247	18.848	18.169	78.974	502.478
Istituti finanziari	626.172	-	-	-	-	626.172
Fondo Svalutazione	(450)	-	-	-	-	(450)
Istituti finanziari (netto)	625.722	-	-	-	-	625.722
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	8.390.060	40.270	31.991	46.713	115.124	8.624.158

valori in migliaia di euro

31.12.2018						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	7.588.077	24.029	1.149	1.671	17.388	7.632.314
Fondo Svalutazione	(8.408)	(35)	(26)	(66)	(16.583)	(25.118)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	7.579.669	23.994	1.123	1.605	805	7.607.196
Società del gruppo	524.273	38.726	2.719	2.806	19.639	588.163
Fondo Svalutazione	(401)	(30)	(2)	(2)	(12.653)	(13.088)
Società del gruppo (netto)	523.872	38.696	2.717	2.804	6.986	575.075
Clienti terzi (lordo)	* 361.725	* 29.589	* 20.381	* 20.551	* 160.176	* 592.422
Fondo Svalutazione	(24.198)	(1.967)	(775)	(4.230)	(123.971)	(155.141)
Clienti terzi (netto)	337.527	27.622	19.606	16.321	36.205	437.281
Istituti finanziari	895.256	-	-	-	107	895.363
Fondo Svalutazione	(679)	-	-	-	(107)	(786)
Istituti finanziari (netto)	894.577	-	-	-	-	894.577
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	9.335.645	90.312	23.446	20.730	43.996	9.514.129

I crediti verso i Clienti Ordinari, scaduti da oltre 720 giorni, derivano principalmente da contenziosi di varia natura in essere con le controparti. Per il recupero di alcune di tali posizioni sono state poste in essere azioni legali, il cui iter è ancora in corso di definizione.

In alcuni casi sono state anche proposte ed effettuate operazioni di compensazione fra crediti e debiti dello stesso cliente/fornitore che hanno agevolato il recupero del credito.

I crediti verso la Pubblica Amministrazione, scaduti da oltre 720 giorni, sono riferiti principalmente ad enti locali che manifestano criticità finanziarie nel più generale quadro di sfavorevole congiuntura economico-finanziaria nazionale.

L'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito è stata classificata per classe di rischio al 31 dicembre 2019, così come determinato dall'agenzia di *rating* Standard&Poor's, ed illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in migliaia di euro

2019			
	Costo ammortizzato		
	12 - months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Totale
da AAA a BBB-	1.805.641	6.354.867	8.160.508
da B a CCC	378	657.579	657.957
Valore contabile lordo	1.806.019	7.012.446	8.818.465
Fondo svalutazione	(1.408)	(192.899)	(194.307)
Valore netto	1.804.611	6.819.547	8.624.158

valori in migliaia di euro

2018			
	Costo ammortizzato		
	12 - months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Totale
da AAA a BBB-	2.559.442	6.556.210	9.115.652
da BB a BB+	81	-	81
da B a CCC	107	592.422	592.529
Valori contabili lordo	2.559.630	7.148.632	9.708.262
Fondo svalutazione	(2.057)	(192.076)	(194.133)
Valore netto	2.557.573	6.956.556	9.514.129

Nel seguito il dettaglio delle variazioni riferite alle rettifiche e riprese di valore delle attività finanziarie:

valori in migliaia di euro

	12 - months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Totale
Saldo al 1° gennaio 2019	(2.057)	(192.076)	(194.133)
Attività finanziarie rimborsate	653	4.732	5.385
Nuove attività finanziarie acquisite	(4)	(1.196)	(1.200)
Operazioni straordinarie	0	0	0
Accantonamento Fondo svalutazione	0	(12.405)	(12.405)
Rilascio fondo	0	6.181	6.181
Utilizzo Fondo	0	1.865	1.865
Saldo al 31 dicembre 2019	(1.408)	(192.899)	(194.307)

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 sono monitorati con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.

La gestione della liquidità di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, viene eseguita dalla struttura Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario che permette alla società di gestire le proprie esigenze di liquidità nella gestione ordinaria nonché attraverso disponibilità finanziarie di tipo *committed* e *uncommitted* attivabili tramite la Capogruppo. In tal senso al 31 dicembre 2019 RFI ha usufruito delle linee *committed* e *uncommitted* per EUR 960 mln.

RFI, inoltre, è titolare di un conto corrente infruttifero verso il MEF compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione tra le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI e l'avanzamento degli investimenti.

Le passività finanziarie contratte dalla società fanno principalmente riferimento a risorse finanziarie utilizzate per la realizzazione degli investimenti connessi con le tratte AV/AC.

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

valori in migliaia di euro							
31.12.2019	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate*							
Finanziamenti da banche	1.199.866	1.392.507	115.101	115.177	230.661	447.532	484.036
Passività del leasing	52.532	55.995	6.672	6.430	12.506	19.802	10.585
Debiti verso altri finanziatori	86.093	88.610	15.902	15.902	31.804	25.002	–
Debiti verso società del Gruppo	2.951.426	3.094.726	1.066.407	490.750	737.104	27.519	772.946
Totale	4.289.917	4.631.838	1.204.082	628.259	1.012.075	519.855	1.267.567
Debiti commerciali	3.199.590	3.199.590	228.723	2.952.185	18.682		
Passività finanziarie derivate*	14.682	14.802	3.396	2.923	4.420	4.052	12

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie sono state esposte al lordo dei ratei

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
Passività finanziarie non derivate *							
Finanziamenti da banche	1.391.920	1.632.296	114.976	115.082	230.410	580.962	590.866
Passività del leasing							
Debiti verso altri finanziatori	115.224	120.622	15.902	15.902	31.805	57.013	–
Debiti verso società del Gruppo	2.200.156	2.402.501	275.720	239.954	595.754	752.054	539.019
Totale	3.707.300	4.155.419	406.598	370.938	857.969	1.390.029	1.129.885
Debiti commerciali	3.218.650	3.218.650	538.040	2.661.888	18.722		
Passività finanziarie derivate*	18.603	19.194	4.080	3.615	5.684	5.774	41

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie sono state esposte al lordo dei ratei per interessi

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. All'interno della voce "debiti verso società del Gruppo" è compresa la quota a breve termine dei finanziamenti passivi erogati dalla Capogruppo che per loro natura sono collocati all'interno della più breve scadenza "entro 6 mesi" prevista nella tabella di informativa.

Si evidenzia che, con riferimento alle scadenze contrattuali, la quota più significativa è rappresentata dai debiti commerciali per appalti e lavori il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie al 31 dicembre 2019 e 2018, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

valori in migliaia di euro

31.12.2019	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate*				
Finanziamenti da banche	1.199.866	199.901	581.234	418.731
Passività del leasing	52.532	12.226	30.425	9.881
Debiti verso altri finanziatori	86.093	30.057	56.036	-
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.951.426	1.510.237	702.086	739.103
Totale	4.289.917	1.752.421	1.369.781	1.167.715

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo dei ratei

valori in migliaia di euro

31.12.2018	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate *				
Finanziamenti da banche	1.391.920	196.476	694.487	500.957
Passività del leasing				
Debiti verso altri finanziatori	115.224	29.130	86.094	-
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.200.156	458.654	1.242.339	499.163
Totale	3.707.300	684.260	2.022.920	1.000.120

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo dei ratei

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 e di interesse. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della società a tale rischio entro livelli ritenuti accettabili, ottimizzando, al contempo, il rendimento degli investimenti. La Società utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso di interesse è associato all'intrinseca variabilità dei tassi di interesse di mercato che rende incerti flussi futuri associati alle operazioni finanziarie attive e passive.

Con riferimento all'indebitamento di medio lungo termine attuale e prospettico, la Società ha adottato, con il supporto dei servizi di *financial risk management* della struttura Finanza della Capogruppo, un'organica policy di gestione del rischio di tasso di interesse che ha come obiettivo (i) il contenimento degli oneri finanziari complessivi (anche in presenza di scenari avversi) ad un livello non superiore alle ipotesi previste in Piano di impresa e che al contempo offra (ii) la possibilità di liberare risorse aggiuntive rispetto al costo del debito ipotizzato. Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti in RFI sono rappresentati da *Plain Vanilla Collar* ed *Interest Rate Swap* aventi esclusiva funzione di copertura secondo i requisiti previsti nel *Cash Flow Hedge*.

Gli *Interest Rate Collar*, per un valore nozionale complessivo di 300 milioni di euro, sono stati stipulati tra l'ultima parte del 2011 ed i primi mesi del 2012 per la gestione del debito a tasso variabile.

La specifica posta di debito risulta attualmente coperta per il 50%, mentre le coperture sulla restante quota di debito sono scadute nel corso di precedenti esercizi.

Al 31 dicembre 2019 il valore nozionale *outstanding* è pari a 50 milioni di euro.

Per quanto concerne gli *Interest Rate Swap* in essere stipulati dalla Società nel 2012 a seguito di *early termination option*, essi costituiscono la prosecuzione economica delle coperture a valere sui finanziamenti a tasso variabile accessi nel 2002.

Al 31 dicembre 2019 il valore nozionale *outstanding* è pari a 311 milioni di euro.

Stima del *fair value*

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio della Società sono di natura *OTC (Over The Counter)* e rientrano nella classificazione di *fair value* di livello 2. 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*, la curva *Swap vs Euribor 6mesi*, la *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).

La seguente tabella riporta i finanziamenti (incluso la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso.

	valori in migliaia di euro					
	Valore contabile	Flussi contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	1.999.753	2.054.840	1.096.758	137.348	227.390	593.344
- tasso fisso	2.237.632	2.521.004	722.480	862.222	272.663	663.639
Saldo al 31 dicembre 2019	4.237.385	4.575.844	1.819.238	999.570	500.053	1.256.983
- tasso variabile	1.102.679	1.161.934	305.054	135.489	315.488	405.903
- tasso fisso	2.604.621	2.993.486	472.482	722.480	1.074.542	723.982
Saldo al 31 dicembre 2018	3.707.300	4.155.420	777.536	857.969	1.390.030	1.129.885

*Per una più corretta rappresentazione le passività sono state esposte al lordo dei ratei

La tabella seguente riporta inoltre l'incidenza dei finanziamenti (inclusa la quota a breve) 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.

	31.12.2019	31.12.2018
Prima della copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	47,3%	26,5%
tasso fisso	52,7%	73,5%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	37,6%	15,4%
tasso variabile protetto	2,4%	4,0%
tasso fisso	60,1%	80,6%

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 ai finanziamenti passivi nel corso del 2019.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	2.854	(1.255)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(2.495)	1.940
Totale	359	685

Se i tassi di interesse nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 fossero stati di 50 punti base più alti, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio al netto dell'effetto fiscale sarebbe stato più alto di 359 mila euro. Alla stessa data, se i tassi di interesse fossero stati di 50 punti base più bassi, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio sarebbe stato più alto di 685 mila euro.

Si riporta altresì l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis points* in aumento e in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2019 sul *fair value* degli strumenti derivati. Si evidenzia che tali effetti sarebbero sostanzialmente da riflettere nell'apposita riserva di Patrimonio netto.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	3.685	(3.764)
Totale	3.685	(3.764)

Rischio di cambio

RFI è principalmente attiva nel mercato italiano e, comunque, in Paesi dell'area euro ed è pertanto esposta solo molto limitatamente al rischio cambio derivante dalle diverse valute con cui opera.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società, nell'ambito della gestione del rischio di capitale, è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale a beneficio dei diversi portatori di interesse nonché quello di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

Attività e passività finanziarie per categoria

A completamento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella che segue riporta una riconciliazione tra Attività e Passività finanziarie esposte nelle precedenti tabelle per categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.

	valori in migliaia di euro		
31.12.2019	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	575.395		
Crediti commerciali non correnti	1.677		
Altre attività non correnti	4.037.579		
Crediti commerciali correnti	676.856		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	689.333		
Disponibilità Liquide	540.334		
Altre attività correnti	2.125.444		
Finanziamenti a medio/lungo termine		2.497.189	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		53.571	53.571
Debiti commerciali non correnti		18.682	
Altre passività non correnti		122.879	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.740.196	
Debiti commerciali correnti		3.180.908	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		14.006	
Altre passività correnti		3.282.149	

	valori in migliaia di euro		
31.12.2018	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.163.951		
Crediti commerciali non correnti	1.690		
Altre attività non correnti	3.439.293		
Crediti commerciali correnti	684.024		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	673.106		
Disponibilità Liquide	719.743		
Altre attività correnti	2.840.233		
Finanziamenti a medio/lungo termine		3.023.040	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		17.947	17.947
Debiti commerciali non correnti		18.722	
Altre passività non correnti		111.478	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		684.260	
Debiti commerciali correnti		3.199.928	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		912	
Altre passività correnti		4.001.817	

6. Aggregazioni aziendali

Fusione per Incorporazione UM Ferro S.r.l. in RFI

In attuazione di quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione di RFI nella seduta del 5 aprile 2019, e successivamente approvato dall'assemblea straordinaria del 17 aprile 2019, si è proceduto, in data 10 giugno 2019, all'acquisto dell'intero capitale sociale della UM Ferro S.r.l., società costituita da Umbria T.P.L e Mobilità S.p.A. e destinataria del conferimento del ramo d'azienda infrastruttura di quest'ultima. In data 24 giugno 2019, con effetti contabili decorrenti dal 1° luglio 2019, si è perfezionata l'operazione di fusione per incorporazione della società UM Ferro S.r.l in RFI per consentire di esercire la linea ferroviaria oggetto del subentro ai sensi dell'art 47 del Decreto Legge n. 50 del 2017.

7. Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

La voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" subisce un decremento di 3.478 mila euro per effetto della finalizzazione, nel mese di marzo, dell'operazione di cessione del 100% del capitale di Centostazioni Retail S.p.A.. Le azioni sono state cedute da FS Italiane S.p.A. e RFI ad ALTACSRETAILFR S.r.l..

La vendita della Società completa il processo di riorganizzazione e valorizzazione del *network* Centostazioni e, più in generale, dell'attività *travel retail* del Gruppo FS.

8. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari ad inizio e fine periodo, con le relative movimentazioni intercorse. Sono inoltre riportate le analisi delle variazioni del "Costo storico", degli "Ammortamenti e perdite di valore" e dei "Contributi". L'importo indicato nella colonna "Manutenzione Straordinaria" è relativo alle correlate spese sostenute e capitalizzate, pertanto soggette ad ammortamento.

Gli investimenti dell'esercizio, pari a 4.679 milioni di euro, sono relativi principalmente ai grandi progetti infrastrutturali per circa 1.205 milioni di euro; alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio per circa 3.233 milioni di euro, di cui 247 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico e 809 milioni di euro per interventi di manutenzione straordinaria interamente contribuiti; alle attività per diritti d'uso derivanti dall'applicazione del principio IFRS 16 per circa 12 milioni di euro.

Per maggiori informazioni in merito ai passaggi in esercizio si rimanda a quanto esposto nel paragrafo "Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario" nella Relazione sulla Gestione.

Gli ammortamenti del periodo sono pari a 112.564 mila euro, di cui 12.588 mila euro riferibili ad Attività per diritti d'uso (IFRS 16).

valori in migliaia di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Migliorie su attività imm. di terzi	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Manutenzione straordinaria	Totale
Costo storico	94.822.809	177.364	462.342	794.447	350.422	21.538.296	3.665.025	121.810.704
Ammortamenti e perdite di valore	(23.562.311)	(69.426)	(244.375)	(359.672)	(202.295)	(1.553.597)	–	(25.991.676)
Contributi	(41.212.025)	(43.474)	(123.350)	(311.511)	(81.004)	(16.847.122)	(3.665.025)	(62.283.511)
Consistenza al 31.12.2018	30.048.473	64.463	94.617	123.264	67.124	3.137.577	–	33.535.518
Costo storico	94.859.158	177.364	462.342	794.447	367.194	21.538.296	3.665.025	121.863.825
Ammortamenti e perdite di valore	(23.562.311)	(69.426)	(244.375)	(359.672)	(202.295)	(1.553.597)	–	(25.991.676)
Contributi	(41.212.025)	(43.474)	(123.350)	(311.511)	(81.004)	(16.847.122)	(3.665.025)	(62.283.511)
Consistenza al 01.01.2019	30.084.822	64.463	94.617	123.264	83.896	3.137.577	–	33.588.639
Investimenti	7.877	–	121	–	5.210	3.857.179	809.343	4.679.731
Passaggi in esercizio	5.413.756	7.175	81.784	35.603	4.014	(4.628.307)	(914.024)	–
Ammortamenti	(100.495)	(20)	(2.392)	(2.851)	(6.805)	–	–	(112.564)
Perdite di valore	–	–	–	–	–	–	–	–
Operazioni straordinarie	–	–	–	–	47	–	–	47
<i>Variazioni costo storico per operazioni straordinarie</i>	–	–	–	–	310	–	–	310
<i>Variazioni F.do Ammortamento per scissioni</i>	–	–	–	–	(263)	–	–	(263)
Variazione contributi	(5.091.282)	(7.136)	(76.626)	(35.261)	(3.719)	1.068.990	104.681	(4.040.354)
<i>Incrementi per calaggio di anticipi</i>	–	–	–	–	–	(3.231.011)	(809.343)	(4.040.354)
<i>Passaggi in esercizio</i>	(5.091.282)	(7.136)	(76.626)	(35.261)	(3.719)	4.300.000	914.024	–
Alienazioni e dismissioni	(2.379)	–	–	(333)	(589)	10.884	–	7.583
<i>Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni</i>	(10.039)	–	(157)	(1.714)	(7.434)	–	–	(19.344)
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	7.280	–	300	950	2.370	–	–	10.901
<i>Decrementi contributi per altre dismissioni</i>	335	–	–	351	4.061	10.884	–	15.632
<i>Decrementi svalutazione/rivalutazione per dismissioni</i>	45	–	(143)	79	413	–	–	395
Altre riclassifiche	1.331	571	–	199	(286)	9.395	–	11.209
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	6.466	758	–	(517)	(714)	(103.779)	–	(97.785)
<i>Variazioni F.do Amm.to per Riclassifiche</i>	(1.499)	(68)	–	1.080	49	–	–	(437)
<i>Variazioni contributi per riclassifiche</i>	34	(30)	–	(371)	359	113.173	–	113.165
<i>Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche</i>	(3.671)	(90)	–	7	20	–	–	(3.734)
Totale variazioni	228.808	590	2.886	(2.644)	(2.128)	318.140	–	545.652
Costo storico	100.277.218	185.297	544.089	827.820	368.580	20.663.389	3.560.344	126.426.738
Ammortamenti e perdite di valore	(23.660.651)	(69.604)	(246.610)	(360.407)	(206.509)	(1.553.597)	–	(26.097.378)
Contributi	(46.302.938)	(50.640)	(199.976)	(346.793)	(80.303)	(15.654.075)	(3.560.344)	(66.195.068)
Consistenza al 31.12.2019	30.313.630	65.053	97.504	120.620	81.768	3.455.717	–	34.134.292

di cui ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Altri beni			Totale
		Autoveicoli	Automezzi	Altro	
Costo storico	36.349	16.516	0	256	53.121
Consistenza al 01.01.2019	36.349	16.516	-	256	53.121
Investimenti (nuovi <i>leasing</i>)	6.394	5.210	121	0	11.725
Ammortamenti	(7.299)	(5.196)	(7)	(86)	(12.588)
Totale variazioni	(905)	14	114	(86)	(863)
Costo storico	42.743	21.726	121	256	64.846
Ammortamenti e perdite di valore	(7.299)	(5.196)	(7)	(86)	(12.588)
Consistenza al 31.12.2019	35.444	16.530	114	170	52.258

Contributi in conto impianti

Nel corso del 2019 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di 4.040.354 mila euro, di cui 3.719.881 mila euro Statali, costituiti principalmente da:

- 3.532.710 mila euro di cui 3.417.638 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MEF destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale e 115.072 mila euro destinati alla copertura delle anticipazioni erogate a fornitori sui progetti d'investimento contribuiti;
- 187.171 mila euro di cui 165.931 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MIT destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale e 21.240 mila euro destinati alla copertura delle anticipazioni erogate a fornitori sui progetti d'investimento contribuiti;
- 312.171 mila euro derivanti principalmente da fonti dell'Unione Europea e da Enti locali.

9. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio ed a fine esercizio degli investimenti immobiliari.

valori in migliaia di euro								
	2019				2018			
	Terreni	Fabbricati	Immob. in corso e acconti	TOTALE	Terreni	Fabbricati	Immob. in corso e acconti	TOTALE
Saldo al 1 Gennaio								
Costo	509.768	594.100	–	1.103.868	827.289	294.908	–	1.122.197
di cui:								
Costo Storico	1.575.433	1.540.814	–	3.116.248	1.897.250	822.854	–	2.720.104
Fondo Ammortamento		(539.339)	–	(539.339)	–	(320.149)	–	(320.149)
Contributi	(18.906)	(170.878)	–	(189.784)	(3.540)	(70.316)	–	(73.856)
Rivalutazioni - Svalutazioni	(1.046.759)	(236.497)	–	(1.283.257)	(1.066.421)	(137.481)	–	(1.203.902)
Valore a bilancio	509.768	594.100	–	1.103.868	827.289	294.908	–	1.122.197
Variazioni dell'esercizio								
Acquisizioni (passaggio in esercizio)	52	88.700	(88.320)	432	113	9.435	–	9.548
Riclassifiche	(2.821)	928	31.669	29.777	(317.554)	280.785	–	(36.769)
<i>Variazioni costo storico</i>	<i>(6.494)</i>	<i>834</i>	<i>112.236</i>	<i>106.577</i>	<i>(351.250)</i>	<i>677.976</i>	–	<i>326.726</i>
<i>Variazioni F.do Ammortamento</i>	–	19	–	19	29.414	(205.994)	–	(176.580)
<i>Variazioni contributi</i>	<i>(1)</i>	<i>(4)</i>	<i>(80.567)</i>	<i>(80.572)</i>	<i>(15.365)</i>	<i>(92.141)</i>	–	<i>(107.506)</i>
<i>Variazioni svalutazioni/rivalutazioni</i>	<i>3.675</i>	<i>79</i>	–	<i>3.754</i>	<i>19.647</i>	<i>(99.056)</i>	–	<i>(79.409)</i>
Alienazioni e dismissioni	(529)	(586)	–	(1.115)	(79)	(79)	–	(158)
<i>Decrementi costo storico</i>	<i>(3.222)</i>	<i>(1.709)</i>	–	<i>(4.931)</i>	<i>(100)</i>	<i>(229)</i>	–	<i>(329)</i>
<i>Decremento F.do Ammortamento</i>	–	905	–	905	7	110	–	117
<i>Decrementi contributi</i>	–	17	–	17	–	–	–	–
<i>Decrementi svalutazioni/rivalutazione</i>	<i>2.693</i>	<i>201</i>	–	<i>2.894</i>	<i>14</i>	<i>40</i>	–	<i>54</i>
Operazioni straordinarie	–	–	–	–	–	19.158	–	19.158
<i>Variazioni costo storico</i>	–	–	–	–	–	30.778	–	30.778
<i>Variazioni F.do Ammortamento</i>	–	–	–	–	–	(11.620)	–	(11.620)
Incrementi/decrementi da rivalutazione/svalutazione	(16.027)	–	–	(16.027)	–	–	–	–
Variazione contributi	(49)	(80.567)	80.567	(49)	–	(8.422)	–	(8.422)
Ammortamenti		(2.370)	–	(2.370)	–	(1.686)	–	(1.686)
Totale Variazioni	(19.373)	6.106	23.917	10.649	(317.520)	299.192	–	(18.328)
Saldo al								
Costo	490.395	600.206	23.917	1.114.517	509.768	594.100	0	1.103.868
di cui:				–				
Costo Storico	1.549.743	1.628.639	23.917	3.202.299	1.575.433	1.540.814	–	3.116.248
Fondo Ammortamento	–	(540.784)	–	(540.784)	–	(539.339)	–	(539.339)
Contributi	(18.956)	(251.432)	–	(270.388)	(18.906)	(170.878)	–	(189.784)
Rivalutazioni - Svalutazioni	(1.040.392)	(236.217)	–	(1.276.609)	(1.046.759)	(236.497)	–	(1.283.257)
Valore a bilancio	490.395	600.206	23.917	1.114.517	509.768	594.100	0	1.103.868

10. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle Attività Immateriali ad inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

	valori in migliaia di euro			
	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	114.412	580.990	487.206	1.182.609
Ammortamenti e perdite di valore	(80.380)	(145.011)	(4.746)	(230.136)
Contributi	(13.851)	(288.871)	(18.570)	(321.291)
Consistenza al 31.12.2018	20.181	147.108	463.891	631.181
Investimenti/acquisizioni	-	-	113.051	113.051
<i>Costo storico investimenti/acquisizioni</i>	-	-	<i>113.051</i>	<i>113.051</i>
<i>F.do Ammortamento investimenti/acquisizioni</i>	-	-	-	-
Passaggi in esercizio	9.502	23.730	(33.231)	-
Ammortamenti	(480)	(3.326)	-	(3.806)
Perdite di valore	-	-	-	-
Variazioni e contributi	(8.884)	(23.673)	32.557	-
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	(4.233)	-	(4.233)
<i>Variazioni costo storico per operazioni straordinarie</i>	-	<i>(46.855)</i>	-	<i>(46.855)</i>
<i>Variazioni F.do Ammortamento per operazioni straordinarie</i>	-	<i>1.621</i>	-	<i>1.621</i>
<i>Variazioni rivalutazione/svalutazione per Operazioni Straordinarie</i>	-	<i>1.082</i>	-	<i>1.082</i>
<i>Variazioni contributi per Operazioni Straordinarie</i>	-	<i>39.920</i>	-	<i>39.920</i>
Altre riclassifiche	-	78	(41.015)	(40.937)
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	-	<i>106</i>	<i>(8.458)</i>	<i>(8.351)</i>
<i>Variazioni F.do Ammortamento per altre riclassifiche</i>	-	<i>(23)</i>	-	<i>(23)</i>
<i>Variazioni contributi per altre riclassifiche</i>	-	<i>13</i>	<i>(32.557)</i>	<i>(32.544)</i>
<i>Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche</i>	-	<i>(20)</i>	-	<i>(20)</i>
Totale variazioni	137	(7.424)	71.362	64.076
Costo storico	123.914	557.971	558.568	1.240.453
Ammortamenti e perdite di valore	(80.860)	(145.676)	(4.746)	(231.281)
Contributi	(22.735)	(272.611)	(18.570)	(313.916)
Consistenza al 31.12.2019	20.319	139.684	535.253	695.256

11. Partecipazioni

Si riportano di seguito le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni raggruppate per categoria.

valori in migliaia di euro

	Valore netto 31.12.2019	Valore netto 31.12.2018
Partecipazioni in:		
Imprese controllate	85.467	79.567
Imprese collegate	7.077	7.077
Altre imprese	49.012	49.012
Totale	141.556	135.656

valori in migliaia di euro

Valore Netto 31.12.2018	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2019	
	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni / rimborsi		
Partecipazioni in imprese controllate						
Blu Jet S.r.l.	200	-	-	-	-	200
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	48.455	-	-	-	-	48.455
Terminal Italia S.r.l.	6.538	2.700	-	-	-	9.238
Bluferries S.r.l.	21.229	-	-	-	-	21.229
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	3.145	-	-	-	-	3.145
UM Ferro Srl	-	308	-	-	(308)	-
Infrarail Firenze S.R.L.	-	3.200	-	-	-	3.200
Partecipazioni in imprese collegate						
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.077	-	-	-	-	7.077
Altre Imprese						
Isfort S.p.A.	48	-	-	-	-	48
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	48.882	-	-	-	-	48.882
Interporto Marche S.p.A.	82	-	-	-	-	82
Totale	135.656	6.208	-	-	(308)	141.556

valori in migliaia di euro

Valore Netto 31.12.2017	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2018	
	Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni / rimborsi		
Partecipazioni in società controllate						
Blu Jet S.r.l.	-	200	-	-	-	200
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	48.455	-	-	-	-	48.455
Terminal Italia S.r.l.	6.538	-	-	-	-	6.538
Bluferries S.r.l.	21.229	-	-	-	-	21.229
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	-	3.145	-	-	-	3.145
Partecipazioni in imprese collegate						
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.077	-	-	-	-	7.077
Altre Imprese						
Isfort S.p.A.	48	-	-	-	-	48
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	48.882	-	-	-	-	48.882
Interporto Marche S.p.A.	82	-	-	-	-	82
Totale	132.311	3.345	-	-	-	135.656

Le partecipazioni, che ammontano a 141.556 mila euro, nel corso del 2019 hanno registrato un incremento di 5.900 mila euro, dovuto alla costituzione della società Infrarail Firenze S.r.l. totalmente controllata da RFI, all'acquisizione di una partecipazione minoritaria di Terminali Italia S.r.l. detenuta da Mercitalia Intermodal S.p.A. Nel corso dell'esercizio, si è registrata la fusione per incorporazione della società UM Ferro S.r.l. in RFI. È stato contabilizzato, inoltre, l'incremento della partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero-Società di Partecipazioni S.p.A., pari a 112.344 mila euro, che non risulta in evidenza in quanto interamente compensato

dall'incremento dei contributi in conto impianti, ricevuti dal MEF e riversati alla controllata a valere sul capitolo 7122.

Si riporta di seguito l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e collegate, ed 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								
Blu Jet S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	200	97	1.252	100,00%	1.252	200	(1.052)
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	825.791	62	827.837	88,99%	736.708	48.455	(688.254)
Terminali Italia S.r.l.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	7.346	3.210	21.777	100,0%	21.777	9.238	(12.540)
Bluferries S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	20.100	2.173	31.781	100,0%	31.781	21.229	(10.552)
Grandi Stazioni Rail S.p.A.*	Roma, Via Giolitti 34	4.304	5.944	50.060	100,0%	50.060	3.145	(46.915)
Infrarail Firenze S.R.L.	Firenze, Viale Francesco Redi 2	200	(57)	3.143	100,0%	3.143	3.200	57
Partecipazioni in imprese collegate								
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona, Via Sommacampagna 61	16.876	(110)	14.189	50,0%	7.095	7.077	(18)

*La Società adotta i principi contabili internazionali (IAS-IFRS).

valori in migliaia di euro										
	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
31.12.2019										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	1.028	17.208	18.237	1.105	2.942	4.047	1.167	1.277	(110)
31.12.2018										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	964	17.457	18.421	907	3.325	4.232	1.201	1.286	(85)

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

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	489.094	590.326	1.079.420	1.079.420	582.888	1.662.308	(590.326)	7.438	(582.888)
Crediti per finanziamenti	86.824	-	86.824	85.529	-	85.529	1.295	-	1.295
Altri crediti finanziari	-	99.504	99.504	-	90.733	90.733	-	8.771	8.771
Totale	575.918	689.830	1.265.748	1.164.949	673.621	1.838.570	(589.031)	16.209	(572.822)
Fondo svalutazione	(523)	(497)	(1.020)	(998)	(515)	(1.513)	475	18	493
totale netto fondo svalutazione	575.395	689.333	1.264.728	1.163.951	673.106	1.837.057	(588.556)	16.227	(572.329)

I Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere pari a 1.079.420 mila euro sono relativi:

- per 287.386 mila euro ai contributi quindicennali, previsti dall'art.1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per la realizzazione di investimenti ferroviari, acquisiti mediante un'operazione di anticipazione dei flussi attualizzati;
- per 792.034 mila 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.

La variazione in diminuzione dei suddetti crediti verso il MEF, pari a 582.888 mila euro è ascrivibile:

- per 182.889 mila euro alla riduzione netta dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 84 della Legge Finanziaria 2006, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 17.111 mila euro relativo agli interessi maturati nel 2019 e della riduzione a seguito dell'incasso di 200.000 mila euro del contributo annuo da parte dell'Istituto finanziatore in virtù della delega all'incasso a questo conferita;
- per 400.000 mila euro alla riduzione dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007 a seguito dell'incasso del contributo annuo.

I crediti per finanziamenti non correnti pari a 86.824 mila euro riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso Unicredit (81.810 mila euro); le somme iscritte in tale posta risultano generalmente vincolate a seguito di pignoramenti effettuati da fornitori terzi per decreti ingiuntivi/atti di precetto non onorati.

L'incremento pari a 8.771 mila euro della posta "Altri crediti finanziari" è relativo all'incremento rispetto al 31 dicembre 2018 del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario.

13. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in migliaia di euro									
	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	16.205	49.315	65.520	160.899	30.640	191.539	(144.694)	18.675	(126.019)
Crediti per IVA	9	-	9	9	-	9	-	-	-
MEF e MIT	4.020.967	1.752.388	5.773.355	3.277.875	2.465.380	5.743.255	743.092	(712.992)	30.100
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	-	11.636	11.636	-	65.199	65.199	-	(53.563)	(53.563)
Altre Amministrazioni dello Stato	-	51.334	51.334	-	96.653	96.653	-	(45.319)	(45.319)
Debitori diversi	3.344	290.126	293.470	3.202	215.240	218.442	142	74.886	75.028
Ratei e risconti attivi	-	9.825	9.825	-	7.743	7.743	-	2.082	2.082
Totale	4.040.525	2.164.624	6.205.149	3.441.985	2.880.855	6.322.840	598.540	(716.231)	(117.691)
Fondo svalutazione	(2.946)	(39.180)	(42.126)	(2.692)	(40.622)	(43.314)	(254)	1.442	1.188
Totale netto fondo svalutazione	4.037.579	2.125.444	6.163.023	3.439.293	2.840.233	6.279.526	598.286	(714.789)	(116.503)

Il decremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo" pari a 126.019 mila euro è imputabile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento della quota dei crediti IVA verso la controllante oltre l'esercizio per 22.860 principalmente per l'IVA dell'anno 2019;
- incasso del credito IVA 2017 verso la controllante entro l'esercizio per 109.327 mila euro;
- incremento degli altri crediti non commerciali verso le altre Società del gruppo per 6.170 mila euro dovuto principalmente ad un aumento dei crediti per prestazioni legate al pedaggio e sicurezza (3.899 mila euro) e per penalità per *performance regime* (2.061 mila euro).

I Crediti verso il MEF e verso il MIT al 31 dicembre 2019 sono di seguito analizzati:

valori in migliaia di euro					
	31.12.2018	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2019
Contributi in c/ esercizio:					
- MEF: cap. 1541	-	1.015.557	(1.015.557)		-
- MIT: cap. 7255		7.100			7.100
Contributo merci:					
- MIT: cap. 1274 - 7302	115.000	104.811	(99.905)		119.906
Contributi in c/ impianti e investimenti:					
- MEF: cap. 7122-7123-8000	4.031.535	2.932.119	(2.552.116)		4.411.538
- MIT: cap. 7060-7514-7515-7518-7540-7532-7549-7550-7563 -1274	1.596.721	40.990	(402.900)		1.234.811
Totale	5.743.256	4.100.577	(4.070.478)	-	5.773.355

Nel 2019 la posta ha subito un incremento netto di 30.099 mila euro dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio, merci e conto impianti e investimenti per 4.100.577 mila euro così suddivisi:
 - 1.015.557 mila euro per contributi in conto esercizio a valere sul capitolo 1541 del MEF come stanziato dalla Legge del 30 dicembre 2018 n. 145 (Legge di Bilancio 2019).

- 104.811 mila euro per contributi merci a valere sul capitolo 1274 del MIT per risorse stanziare dalla Legge n. 190/2014 art. 1 comma 294, attribuite al MIT con Decreto Legge n.185 art. 11 2-ter del 25 novembre 2015 da girare alle IF di cui 99.906 mila euro relativa all'annualità 2019 e 4.905 mila euro relativi all'annualità 2018;
- 7.100 mila euro a valere delle risorse stanziare sul capitolo 7255 destinato a "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina" il cui servizio è stato reso nel corso del 2019 da RFI dapprima per il tramite della società controllata Blufferries S.r.l. ed a partire dal 1 maggio 2019 per il tramite della società neocostituita Blu Jet S.r.l. (anch'essa interamente controllata da RFI);
- 2.932.119 mila euro per contributi in conto impianti a valere sui capitoli del MEF di cui:
 - 120.400 mila euro relativi all' annualità 2019 delle risorse attribuite dalla Legge di Bilancio 2017 art.1 c. 140 e stanziare sul capitolo 7122-PG2 dal Decreto MEF n. 177410 del 16 ottobre 2017;
 - 120.000 mila euro rinvenienti dal capitolo 7518 del MIT e rimodulati mediante la legge di assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2019;
 - 460.000 stanziati dal DL n. 124 del 29/10/2019 (cd. Decreto Fiscale) convertito dalla L. 157 del 19/12/2019 a valere del capitolo 7122 PG2;
 - 750.000 mila euro (capitolo 7122 – PG5) relativi all'annualità 2019 stanziata dalla Legge n.147/2013 art.1 comma 73 (Legge di Stabilità 2014) per le attività di manutenzione straordinaria in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - Parte Servizi 2016- 2021 attualmente vigente e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015);
 - 120.000 mila euro (capitolo 7122 – PG7) relativi all'annualità 2019 stanziata dalla Legge 147/2013 art. 1 c. 76 (Legge di Stabilità 2014) per la Brescia Verona Padova – Apice Orsara e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) e rimodulati per cassa a valere del capitolo 7122 PG2;
 - 42.000 mila euro (capitolo 7122 – PG9) relativi all'annualità 2019 stanziati dalla Legge n. 232/2016 (Legge di Bilancio 2018) art. 1 c. 591 per la realizzazione della nuova linea ferroviaria "Ferrandina – Matera la Martella" e rimodulati per cassa a valere del capitolo 7122 PG2;
 - 7.000 mila euro (capitolo 7122 – PG10) relativi all'annualità 2019 delle risorse attribuite dalla Legge di Bilancio 2018 art.1 comma 1072 e stanziare sul capitolo 7122-PG10;
 - 1.915 mila euro (capitolo 7123) relativi all'annualità 2019 presente nella Legge del 30 dicembre 2018 n. 145 (Legge di Bilancio 2019);
 - 895.313 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziare dal capitolo 7122 PG2 a valere delle risorse stanziare per il triennio 2020-2022 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2019;
 - 369.139 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziare dal capitolo 7122 di cui 123.864 mila euro relativi al PG 10 e 245.275 mila euro relativi al PG 11 a valere delle risorse stanziare per il triennio 2020-2022 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2019.
- 46.352 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziare dal capitolo 7122 relativi al PG4 a valere delle risorse stanziare per il triennio 2020-2022 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2019.

- 40.990 mila euro a valere su capitoli del MIT di cui:
 - 25.990 mila euro (capitolo 7564) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per l'anno 2019 per i lavori connessi al Quadruplicamento Pistoia- Lucca;
 - 15.000 mila euro (capitolo 7549) stanziati dalla Legge n.164/2014 per l'anno 2019 per gli interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce;
- decrementi per incassi per 4.070.478 mila euro così suddivisi:
 - 1.015.557 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio);
 - 2.552.116 mila euro (capitolo 7122/7123 MEF) a valere su diversi piani gestionali (PG1-PG2-PG4-PG5-PG7-PG8) di cui 460.000 mila euro rinvenienti dal DL n. 124 del 29/10/2019 (cd. Decreto Fiscale);
 - 60.312 mila euro (capitolo 7540 MIT) relativi alle risorse assegnate dal Decreto legge n. 69/2013 per interventi di miglioramento della rete ferroviaria (cd. "DL del fare");
 - 24.307 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;
 - 127.377 mila euro (capitolo 7518 MIT) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd "Sblocca Italia");
 - 69.680 mila euro (capitolo 7518 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 86/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del Decreto Legge n.98/2011 assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi - III Lotto costruttivo;
 - 50.660 mila euro (capitolo 7515 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 85/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art. 32 del decreto Legge n. 98/2011 (Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali) assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio Brescia – II lotto costruttivo;
 - 44.574 mila euro (capitoli 7549 MIT) a valere sulle risorse stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia");
 - 25.990 mila euro (capitoli 7564 MIT) a valere sulle risorse stanziati dall'art. 3, comma 2, lettera b) del decreto legge n. 133/2014 (cd. "Sblocca Italia") convertito dalla L. 164/2014, (cd. "Sblocca Italia") destinati al "Quadruplicamento della Linea ferroviaria Pistoia - Lucca";
 - 99.905 mila euro (capitolo 1274 MIT) risorse stanziati per l'incentivazione al trasporto merci relative all'anno 2018 e girate alle IF;

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" pari a 11.636 mila euro accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti.

I "Debitori diversi e Ratei/Risconti attivi" sono di seguito dettagliati:

valori in migliaia di euro			
Debitori diversi e Ratei e Risconti Attivi	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	202.582	117.718	84.864
Personale	6.676	6.713	(37)
Istituti previdenziali	7.468	5.285	2.183
Crediti in corso di recupero	497	497	–
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	279	266	13
Altri crediti non commerciali	75.968	87.963	(11.995)
	293.470	218.442	75.028
Ratei e risconti	9.825	7.743	2.082
Totale	303.295	226.185	77.110

L'incremento della voce "Debitori diversi e ratei/risconti" pari a 77.110 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato di:

- maggiori Acconti a fornitori per 84.864 mila euro relativi prevalentemente a fornitori del servizio elettrico;
- maggiori crediti verso Istituti previdenziali per 2.183 mila euro dovuti principalmente agli anticipi del TFR ai dipendenti;
- minori Altri crediti non commerciali per 11.995 mila euro dovuti essenzialmente al *Performance Regime* ed a minori crediti per imposte diverse da recuperare.

In particolare, la Voce Altri crediti non commerciali accoglie principalmente crediti per il recupero di IVA estera (13.597 mila euro), crediti per pedaggio verso IF terze (2.531 mila euro) e crediti per *Performance Regime* (7.045 mila euro).

Si precisa che i crediti verso Cassa per i servizi energetici e ambientali (CSEA) sono stati riclassificati dalla voce "Debitori diversi" alla voce "Amministrazioni dello Stato ed altre Amministrazioni Pubbliche" nelle "Altre attività correnti".

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:

valori in migliaia di euro			
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Nazionali	6.188.268	6.304.416	(116.148)
Paesi dell'area euro	1.000	905	95
Regno Unito	89	270	(181)
Altri paesi europei (UE non Euro)	1	–	1
Altri paesi europei non UE	15.751	17.210	(1.459)
Stati Uniti	5	7	(2)
Altri paesi	35	32	3
	6.205.149	6.322.840	(117.691)

14. Rimanenze

La voce risulta così composta:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	877.094	752.853	124.241
Fondo svalutazione	(13.245)	(11.636)	(1.609)
Totale Rimanenze	863.849	741.217	122.632

L'incremento netto delle materie prime, sussidiarie e di consumo al 31 dicembre 2019, pari a 122.632 mila euro, è relativo a:

- acquisti di materiali pari a 755.883 mila euro;
- consumi di materiali pari a 781.781 mila euro;
- produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 150.139 mila euro per la costruzione di cuori, deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature elettriche;
- incremento netto del Fondo svalutazione pari a 1.609 mila euro a seguito dei provvedimenti di radiazione e rottamazione effettuati nell'anno (1.129 mila euro) e dell'accantonamento del fondo (2.738 mila euro) a fronte delle analisi effettuate sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione.

15. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clients ordinari	97	351.974	352.071	103	349.134	349.237	(6)	2.840	2.834
Amministrazioni dello Stato ed altre Amm. Pubbliche	1.582	68.090	69.672	1.590	59.573	61.163	(8)	8.517	8.509
Ferrovie Estere	-	1.517	1.517	-	1.178	1.178	-	339	339
Ferrovie in concessione	-	2	2	-	2	2	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	-	355.354	355.354	-	377.763	377.763	-	(22.409)	(22.409)
Totale	1.679	776.937	778.616	1.693	787.650	789.343	(14)	(10.713)	(10.727)
Fondo svalutazione	(2)	(150.511)	(150.513)	(3)	(148.302)	(148.305)	1	(2.209)	(2.208)
Totale netto fondo svalutazione	1.677	626.426	628.103	1.690	639.348	641.038	(13)	(12.922)	(12.935)
Contratti di costruzione	-	50.690	50.690	-	45.132	45.132	-	5.558	5.558
Fondo svalutazione	-	(260)	(260)	-	(456)	(456)	-	196	196
Totale contratti in costruzione	-	50.430	50.430	-	44.676	44.676	-	5.754	5.754
Totale dei crediti commerciali correnti e non correnti	1.677	676.856	678.533	1.690	684.024	685.714	(13)	(7.168)	(7.181)

L'incremento dei crediti correnti verso Clienti ordinari di 2.840 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente dai seguenti fattori:

- incremento dei crediti per fatture emesse di 9.714 mila euro derivante principalmente da maggiori crediti commerciali verso Clienti Appaltatori per penali relative allo smaltimento ballast (5.300 mila euro) e per canoni di manutenzione e teleconduzione delle linee di alta tensione (circa 1.800 mila euro), nonché

dall'incremento dei crediti immobiliari (circa 8.800 mila euro) relativi a canoni di locazione, compensati in parte dal decremento dei crediti per canoni di retrocessione (circa 6.300 mila euro);

- incremento delle Note credito da emettere di 5.700 mila euro relative principalmente a trazione elettrica per 4.045 mila euro e al pedaggio per 1.667 mila euro;
- decremento crediti per interessi di mora di 6.146 mila euro dovuto principalmente alla diminuzione di circa 4.300 mila euro sull'immobiliare e 1.800 su crediti di natura non immobiliare.
- incremento dei crediti per fatture da emettere di 4.972 mila euro.

L'incremento della posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche correnti di 8.517 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato dall'effetto combinato di:

- incremento dei crediti per fatture emesse pari a 1.436 mila euro dovuto principalmente a incremento dei crediti immobiliari per attraversamenti e parallelismi (1.200 mila euro);
- incremento crediti per interessi di mora di 1.867 mila euro dovuto principalmente dall'incremento di circa 2.200 mila euro relativo a crediti commerciali non immobiliari compensato in parte dalla diminuzione di circa 300 mila euro degli interessi sui crediti immobiliari.
- incremento delle fatture da emettere di 5.214 mila euro.

I Crediti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto di 22.409 mila euro, derivante principalmente dai seguenti fattori:

- incremento dei Crediti verso la controllante pari a 3.903 mila euro;
- decremento dei crediti verso consociate pari a 24.124 determinato prevalentemente dall'incasso della fattura verso TELT S.a.s. (27.000 mila euro) relativa ad anticipazioni su lavori della tratta Torino-Bussoleno, incremento delle note di credito da emettere (8.230 mila euro) compensate in parte dall'incremento dei crediti verso Ferrovie del Sud Est S.r.l. (10.581 mila euro) relativi ai lavori sulla linea ferroviaria pugliese e al riaddebito del personale distaccato;
- decremento dei crediti verso controllate per 1.592 mila euro dovuto principalmente agli incassi e alle compensazioni delle fatture di Terminali Italia S.r.l.;
- decremento dei crediti verso collegate per 596 mila euro.

L'importo relativo ai "Contratti di costruzione", pari a 50.690 mila euro, rappresenta l'ammontare dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso. La variazione in aumento pari a 5.558 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018 è da imputare essenzialmente all'avanzamento dei lavori rispetto alla fatturazione degli ordini interni di riferimento.

Al fine di evidenziare l'avanzamento dei lavori rispetto agli importi già fatturati per Contratti di costruzione la voce correlata con la corrispondente posta del passivo Debiti per Contratti di costruzione. L'importo pari a 11.585 mila euro, con variazione in aumento pari a 2.948 mila euro, è da imputare sostanzialmente al minor valore delle fatture emesse rispetto all'avanzamento dei lavori in corso su ordinazione degli ordini interni di riferimento.

Crediti e debiti per contratti di costruzione	31.12.2019		31.12.2018	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Lavori in corso su ordinazione	183.906	32.478	151.430	28.836
Acconti da clienti	(133.216)	(44.063)	(106.298)	(37.473)
Totale complessivo	50.690	(11.585)	45.132	(8.637)

I valori sono al lordo del fondo svalutazione

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

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Nazionali	822.416	828.838	(6.422)
Paesi dell'area euro	4.228	3.466	762
Regno Unito	7	7	-
Altri paesi europei			-
Altri paesi europei (UE non Euro)	100	150	(50)
Altri paesi europei non UE	2.539	1.998	541
Stati Uniti			-
Altri paesi	16	16	-
	829.306	834.475	(5.169)

16. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Depositi bancari e postali	3.173	3.021	152
Denaro e valori in cassa	452	168	284
Conti correnti di tesoreria	536.987	716.987	(180.000)
Altri	111	111	-
Totale	540.723	720.287	(179.564)
Fondo svalutazione	(389)	(544)	155
totale netto fondo svalutazione	540.334	719.743	(179.409)

Il decremento complessivo della voce rispetto al 31 dicembre 2018 è dovuto essenzialmente alla riduzione del saldo del conto corrente di tesoreria nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma ed i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa. Per i dettagli relativi alle motivazioni sottostanti le movimentazioni delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti si rimanda allo schema di Rendiconto Finanziario. Risultano, inoltre, in essere pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità (contenziosi di natura giuslavoristica) per 11.359 mila euro e pignoramenti per 1.773 mila euro che costituiscono "somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali".

17. Crediti tributari

I crediti tributari al 31 dicembre 2019 ammontano a 16.516 mila euro. La voce comprende principalmente:

- il credito d'imposta per autotassazione IRAP, pari a 16.250 mila euro, chiesto a rimborso all'Agenzia delle Entrate, derivante da acconti versati per il periodo d'imposta 2014 non utilizzati in compensazione con futuri debiti IRAP;
- il credito d'imposta IRES per ritenute d'acconto subite (nei periodi d'imposta precedenti all'adesione al regime di consolidato fiscale di Gruppo), per 265 mila euro.

18. Patrimonio Netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2019 per le principali voci del Patrimonio Netto sono esposte analiticamente nell'apposito schema di bilancio a cui si rinvia.

Capitale Sociale

Il Capitale Sociale della Società al 31 dicembre 2019, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 31.528.425.067 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 31.528.425.067 euro.

Riserva Legale

La riserva legale al 31 dicembre 2019 ammonta a 83.630 mila euro, a seguito dell'attribuzione a quest'ultima di una quota dell'utile 2018 per un importo pari a 13.710 mila euro.

Altre Riserve

La riserva straordinaria al 31 dicembre 2019 ammonta a 73.859 mila euro con una variazione pari a 4.689 rispetto al 31 dicembre 2018 derivante dell'Atto di scissione del Ramo ICT alla società FS Technology S.p.A..

Riserve di valutazione

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

La riserva di copertura dei flussi finanziari (*Cash Flow Hedge*), include la quota efficace della variazione netta accumulata dal *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relative 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 e pari a 42.266 mila euro, registrando una variazione positiva rispetto al 31 dicembre del 2018 per 17.366 mila euro. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

- valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura in essere al 31 dicembre 2019, che ha determinato una variazione positiva pari a 3.874 mila euro;
- rilascio della quota del 2018, riferita agli strumenti finanziari per i quali è stata esercitata nel 2012 l'opzione di *early termination* precedentemente menzionata, che ha determinato una variazione positiva pari a 13.492 mila euro.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2019 il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo e pari a 141.909 mila euro registrando una variazione positiva rispetto a dicembre 2018 per effetto della movimentazione avvenuta nel corso dell'esercizio 2019, che presenta una perdita attuariale complessiva pari a 11.521 mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2019 ammontano a 1.911.631 mila euro e presentano un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari a 160.486 mila euro derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2018 deliberato dall'Assemblea del 5 aprile 2019.

Risultato di periodo

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 presenta un utile pari a 301.933 mila euro.

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

Origine	Importi al 31.12.2019 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di utilizzo ***	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti**				
						Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (Scissioni)	
Capitale:										
Capitale Sociale	31.528.425	31.528.425								-
Riserve di utili:										
Riserva legale	83.630	83.630	B							
Utili portati a nuovo *	1.911.631	(65.342)	A, B, C	1.976.973	946.616					
Altre Riserve:										
Riserva di copertura flussi finanziari	(42.266)	(42.266)								
Riserva da utili e perdite attuariali	(141.909)	(141.909)								
Riserva da operazioni straordinarie	73.859		A,B,C	73.859	73.859					
TOTALE	33.413.370	31.362.538	-	2.050.832	1.020.475	-	-	-	-	-

* il patrimonio netto totale è al netto del risultato dell'esercizio 2019 (pari a 301.933 mila euro)

** esercizi 2016-2017-2018

*** A = Aumento di Capitale; B = Copertura Perdite; C = Distribuzione di Dividendi

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

valori in migliaia di euro

Finanziamento a medio/lungo termine	31.12.2019	Valore Contabile	
		31.12.2018	Variazione
Finanziamenti da banche	999.965	1.195.444	(195.479)
Debiti verso altri finanziatori	56.036	86.094	(30.058)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	1.441.188	1.741.502	(300.314)
Totale	2.497.189	3.023.040	(525.851)

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. a medio - lungo termine*	31.12.2019	Valore Contabile	
		31.12.2018	Variazione
Finanziamenti da banche (breve termine)	199.901	196.476	3.425
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	30.057	29.130	927
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	1.510.238	458.654	1.051.584
Totale	1.740.196	684.260	1.055.936

*: La posta riguarda principalmente la quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine

valori in migliaia di euro

Finanziamenti	31.12.2019	Valore Contabile	
		31.12.2018	Variazione
Finanziamenti da banche	1.199.866	1.391.920	(192.054)
Debiti verso altri finanziatori	86.093	115.224	(29.131)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.951.426	2.200.156	751.270
Totale Finanziamenti	4.237.385	3.707.300	530.085

I "Finanziamenti da banche" a medio/lungo termine ed a breve termine per 1.199.866 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 4.421 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI); il relativo decremento pari a 192.054 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018 è relativo al decremento per 191.152 mila euro dovuto ai rimborsi di quote capitale effettuati nel 2019 ed al decremento per 903 mila euro dei ratei esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti verso altri finanziatori" a medio/lungo termine ed a breve termine, pari a 86.093 mila euro, rappresentano interamente i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP); il relativo decremento, pari a 29.131 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018, è dovuto al rimborso nel 2019, di pari importo, delle quote capitale.

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine ed a breve termine per 2.951.426 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 9.067 mila euro. In particolare, essi si riferiscono ai debiti verso la Capogruppo a valere sui due contratti *intercompany* siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti dalla Capogruppo rispettivamente con CDP e BEI per il finanziamento di investimenti ed ai finanziamenti collegati alle *tranches* dell'emissione obbligazionaria che Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha collocato sul mercato nel 2013, nel 2017, nel 2018 e nel 2019 nell'ambito del "FS EMTN Programme".

Si evidenzia, in particolare, che nel 2019 sono stati perfezionati con la Capogruppo 2 nuovi contratti *intercompany* per un ammontare complessivo di 240.000 mila euro a valere sul "*FS EMTN Programme*" di durata di 10 anni, rispecchiandone nella sostanza vincoli e condizioni contrattuali assunte dalla Capogruppo con i Mercati Finanziari. Entrambi i finanziamenti sono destinati alla copertura dei fabbisogni 2018 e 2019 connessi agli investimenti dell'AC/AV Torino-Milano-Napoli.

Si evidenzia inoltre che nel corso del 2019, al fine di garantire l'operatività della società, sono state ampliate le linee di credito a breve in essere con la Capogruppo fino ad un totale massimo di 1.100.000 mila euro. A valere su tali linee, nel corso dell'anno, sono stati effettuati tiraggi per un totale di 960.000 mila euro.

L'incremento di tali debiti pari a 751.270 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento per 239.811 mila euro per la sottoscrizione del nuovo contratto *intercompany* stipulato nell'ambito del "*FS EMTN Programme*";
- incremento per 790.000 mila euro per il tiraggio delle linee di credito rotative a disposizione della società;
- incremento per 1.034 mila euro dei ratei relativi al costo ammortizzato;
- decremento per 279.495 mila euro dovuto ai rimborsi di quote capitale dei debiti finanziari verso Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per Cassa Depositi e Prestiti (Rete Convenzionale e Rete AV/AC) avvenuti nel 2019, speculari alla variazione dei corrispondenti crediti verso il MEF per i quali si fa rimando alla sezione relativa alle attività finanziarie;
- decremento per 79 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine;

I termini e le condizioni dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere, al netto della relativa quota di rateo per interessi, sono i seguenti:

valori in migliaia di euro

Tipologia opere finanziate	Creditore	Valuta	Note	Tasso di Interesse Nom.	Anno di Scadenza	31.12.2019		31.12.2018	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
AV/AC	BEI 1	euro		Fisso	2023	99.955	99.955	125.230	125.230
AV/AC	BEI 2	euro		Fisso	2023	78.448	78.448	95.644	95.644
AV/AC	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	250.000	250.000	305.556	305.556
AV/AC	BEI 4	euro	(3)	Fisso/Var	2030	319.544	319.544	340.624	340.624
AV/AC	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	10.667	10.667	12.444	12.444
AV/AC	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	138.481	138.481	146.323	146.323
AV/AC	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	198.349	198.349	210.775	210.775
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	36.094	36.094	52.724	52.724
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	50.000	50.000	62.500	62.500
AV/AC	INTERCOMPANY CDDPP/FS AV	euro	(7)	Fisso	2021	97.060	97.060	190.326	190.326
Rete Conv.	INTERCOMPANY CDDPP/FS RT	euro	(7)	Fisso	2021	190.326	190.326	279.949	279.949
AV/AC	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	207.002	207.002	303.608	303.608
						1.675.925	1.675.925	2.125.702	2.125.702
AV/AC	BEI 300	euro	(5) (6)	Variabile	2021	100.000	100.000	150.000	150.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 1 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2020	250.000	249.701	250.000	249.204
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 2 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2021	500.000	499.156	500.000	498.748
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 6 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2025	300.000	299.286	300.000	299.163
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 9 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2030	200.000	200.000	200.000	200.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 11 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2029	100.000	99.816		
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 12 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2029	140.000	140.000		
						1.590.000	1.587.960	1.400.000	1.397.115
TOTALE						3.265.925	3.263.885	3.525.702	3.522.816

(1) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso.
(2) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.
(3) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.
(4) Finanziamento ceduto dalla Cassa Depositi e Prestiti alla CPG Società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999
(5) Finanziamento oggetto di operazioni di copertura del rischio di tasso (collar)
(6) Le relative coperture finanziarie saranno garantite dai pedaggi

Il debito finanziario BEI 300 contiene impegni ("covenant") tipici della prassi internazionale, in quanto è previsto il rispetto di una serie di parametri finanziari per tutta la durata del contratto stesso.

Tali parametri riguardano in particolare:

- il rapporto tra il Debito Finanziario ed il Patrimonio Netto che dovrà mantenersi al di sotto del 30%;
- il Patrimonio Netto che dovrà essere pari ad almeno 26 miliardi di euro;
- il Totale Attivo che dovrà essere pari ad almeno 36,5 miliardi di euro.

Nessuno di tali impegni risulta ad oggi disatteso.

Nella seguente tabella si riporta la composizione della Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2019 confrontata con il dato al 31 dicembre 2018, che evidenzia un peggioramento complessivo pari a 1.334.462 mila

euro determinato dal peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a breve (1.232.257 mila euro) e dal peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a medio/lungo (102.206 mila euro).

valori in migliaia di euro			
Posizione finanziaria netta	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Posizione finanziaria netta a breve	523.924	(708.333)	1.232.257
Conti correnti di Tesoreria	(536.600)	(716.445)	179.845
Altri (crediti)/debiti finanziari	(99.432)	(90.663)	(8.769)
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(589.901)	(582.443)	(7.458)
Finanziamenti da banche	199.901	196.476	3.425
Debiti verso altri finanziatori	30.057	29.130	927
Debiti finanziari verso Società del Gruppo	1.510.238	458.654	1.051.585
Debiti finanziari IFRS 16 < 12	13.032	-	13.032
Altro	(3.371)	(3.041)	(329)
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	1.961.294	1.859.089	102.206
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(488.741)	(1.078.594)	589.853
Crediti per finanziamenti	(86.654)	(85.357)	(1.297)
Finanziamenti da banche	999.965	1.195.444	(195.479)
Debiti verso altri finanziatori	56.036	86.094	(30.058)
Debiti finanziari verso Società del gruppo	1.441.188	1.741.502	(300.314)
Debiti finanziari IFRS 16 > 12	39.500	-	39.500
Totale complessivo	2.485.218	1.150.755	1.334.462

La tabella di seguito riportata fornisce una rappresentazione delle movimentazioni delle poste finanziarie con indicazione separata di quelle che hanno generato/assorbito flusso di cassa.

	Valori 31.12.18	Flusso non monetario						Valori 31.12.19
		Flusso monetario	Variazione Ratei	Altri movimenti non monetari	Variazione Leasing (IFRS 16)	Variazione Fair Value Clean (IFRS 13)	Variazione Time Value (IFRS13)	
Erogazione/rimborso finanziamenti	3.707.300	530.034	(982)	1.034	-	-	-	4.237.386
Variazione attività finanziarie	(1.746.394)	598.504	201	-	-	(17.111)	(496)	(1.165.296)
Variazione passività finanziarie (Strumenti Derivati di copertura)	18.860	(13.065)	(44)	-	65.702	(3.874)	(2)	67.577

20. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

valori in migliaia di euro		
	31.12.2019	31.12.2018
Valore attuale obbligazioni TFR	480.510	567.084
Valore attuale obbligazioni CLC	33.615	27.772
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(162)	(151)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)	-	30
Totale valore attuale obbligazioni	513.963	594.735

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

	valori in migliaia di euro	
TFR e CLC	31.12.2019	31.12.2018
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	594.856	673.695
<i>Service Cost</i>	182	165
<i>Interest cost (*)</i>	2.945	3.746
Benefici erogati	(94.722)	(71.998)
Trasferimenti infragruppo	1.731	1.294
<i>Altre variazioni (Estimated benefits payments)</i>	(2.388)	(2.397)
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	11.521	(9.649)
Obbligazioni a benefici definiti	514.125	594.856
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(162)	(151)
Altre variazioni		30
TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)	513.963	594.735

(*) con rilevazione a Conto Economico

Nel rispetto di quanto previsto dai principi contabili internazionali, il TFR (per le quote maturate fino al 1 gennaio 2007) e le CLC sono stati considerati come *post employment-benefit* a prestazione definita per i quali è previsto, ai fini contabili, che il valore venga determinato mediante metodologie di tipo attuariale.

L'utilizzo complessivo del TFR nel 2019, pari a 95.379 mila euro (benefici erogati, trasferimenti infragruppo, altre variazioni - *Estimated benefits payments*) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2019, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre Società del Gruppo.

Nel corso del 2019 sono state rilevate perdite attuariali generate per il TFR e per le CLC complessivamente pari a 11.521 mila euro, che si confrontano con l'utile attuariale del 2018 pari a 9.649 mila euro. L'ammontare della perdita attuariale è imputabile al tasso di attualizzazione che è diminuito significativamente passando dallo 0,77% del 2018 allo 0,17% del 2019 per il TFR e dall'1,57% dell'esercizio 2018 allo 0,77% del 2019 per le CLC.

In particolare, le relazioni attuariali del TFR e delle CLC evidenziano una perdita complessiva legata ad ipotesi finanziarie (incluso il tasso di attualizzazione) pari a circa 17.258 mila euro ed un utile relativo alle ipotesi attuariali residue pari a circa 5.737 mila euro, la cui somma algebrica determina la perdita attuariale complessiva di 11.521 mila euro.

La voce "Altri fondi" accoglie fondi di entità modesta che non sono stati oggetto di valutazione attuariale poiché non presentano le caratteristiche delle obbligazioni a benefici definiti richieste dallo IAS 19 e che per tale ragione sono stati esposti separatamente.

Ipotesi attuariali

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

	31.12.2019	31.12.2018
Tasso di attualizzazione TFR	0,17%	0,77%
Tasso di attualizzazione CLC	0,77%	1,57%
Incrementi futuri delle pensioni	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali
<i>Tasso atteso di turnover dei dipendenti</i>	4,00%	4,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tablette di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	Tablette di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato

Le ipotesi relative alla mortalità attesa si basano su statistiche pubblicate e tabelle di mortalità.

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili. Nelle tabelle seguenti è fornita l'indicazione del contributo previsto per l'esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

ANALISI DI SENSITIVITA' TFR E CLC

31.12.2019	valori in migliaia di euro	
	TFR	CLC
Tasso di turnover +1,00%	478.026.738	
Tasso di turnover -1,00%	483.246.112	
Tasso di inflazione +0,25%	484.581.635	34.101.010
Tasso di inflazione -0,25%	476.501.076	33.144.815
Tasso di attualizzazione +0,25%	474.174.159	32.842.214
Tasso di attualizzazione -0,25%	487.046.017	34.421.298
Service cost pro futuro	–	219.406
Duration del piano (anni)	6	9
Totale dipendenti a fine periodo		

Anni erogazioni previste TFR E CLC

31.12.2019	valori in migliaia di euro	
	TFR	CLC
Erogazione 1° anno	143.220.669	2.957.793
Erogazione 2° anno	57.550.212	2.789.416
Erogazione 3° anno	18.341.268	2.630.438
Erogazione 4° anno	28.890.958	2.482.878
Erogazione 5° anno	33.347.310	2.339.614

21. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio e le movimentazioni dell'esercizio 2019 dei fondi per rischi ed oneri, ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico delle Società.

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2018	Fusione	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2019
Fondo imposte	20.137		700	(450)	(139)	20.248
Altri	504.765		72.984	(101.888)	(22.395)	453.466
TOTALE	524.902	-	73.684	(102.338)	(22.534)	473.714

Fondo imposte

Il Fondo imposte accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31 dicembre 2019 il fondo è sostanzialmente in linea con l'anno precedente.

Per l'analisi dei contenziosi fiscali in corso, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Il contenzioso fiscale" della Relazione sulla gestione.

Altri Fondi

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie la cui movimentazione è riportata nella tabella sotto indicata:

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2018	Fusione	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2019
Oneri nei confronti						
- del personale	47.767		14.668	(16.786)		45.649
- dei terzi	233.703		17.632	(17.647)	(6)	233.682
Bonifica asset dismessi/da dismettere	51.114			(1.756)		49.358
Partecipazioni	48.882					48.882
Altri rischi ed oneri	123.299		40.684	(65.699)	(22.389)	75.895
TOTALE	504.765	-	72.984	(101.888)	(22.395)	453.466

Fondi relativi ad oneri nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo relativo al personale è costituito dall'ammontare dei probabili oneri che verranno sostenuti con riferimento a rivendicazioni economiche e di carriera, nonché per il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali, ed è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti Preture del Lavoro.

A tale titolo, nel corso dell'esercizio 2019, il fondo è stato utilizzato per 16.786 mila euro a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze (giudiziali ed extra-giudiziali) nei confronti del personale, ed è stato complessivamente incrementato di 14.668 mila euro per far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2019.

Per quanto riguarda il fondo relativo ai terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso extra-giudiziale relativo a riserve avanzate da fornitori.

Nel corso dell'esercizio 2019, il fondo è stato utilizzato per 17.647 mila euro a seguito della risoluzione di cause che si sono concluse con giudizio sfavorevole per la Società, e sono state accantonate somme per 17.632 mila euro per far fronte alle esigenze complessive sui contenziosi in essere.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti.

Fondo Bonifica *asset* dismessi/da dismettere

Tale fondo è stato istituito e viene utilizzato a copertura di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati relativi a opere dismesse/da dismettere. Nella determinazione iniziale di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

Fondo Partecipazioni

Il fondo, istituito al 31 dicembre 2013 a copertura del valore della partecipazione Stretto di Messina S.p.A. posta in liquidazione, non ha subito movimentazioni.

Fondi relativi ad altri rischi ed oneri

Trattasi di fondi per altri rischi ed oneri quali il fondo per il sostegno al reddito e all'occupazione, i fondi per incentivi all'esodo, il fondo per *performance* regime ed i fondi per indennizzi assicurativi.

Nel corso dell'esercizio 2019, relativamente al fondo per il sostegno al reddito e all'occupazione, sono stati effettuati utilizzi per 53.365 mila euro e rilasci per 12.178 mila euro a fronte di passività stimate risultate poi eccedenti.

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

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	14.071	611	14.682	17.948	655	18.603	(3.877)	(44)	(3.921)
Altre passività finanziarie	–	363	363	–	257	257	–	106	106
Passività del leasing	39.500	13.032	52.532	–	–	–	39.500	13.032	52.532
Totale	53.571	14.006	67.577	17.948	912	18.860	35.623	13.094	48.717

L'incremento delle Passività finanziarie non correnti e correnti, pari a 48.717 mila euro, risente principalmente dell'iscrizione delle passività per *leasing* per l'applicazione dell'IFRS16, determinate al valore attuale dei relativi pagamenti residui.

Il decremento della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura", pari a 3.877 mila euro, è imputabile alla valutazione al 31 dicembre 2019 degli strumenti derivati (delta *FV* 31 dicembre 2019 – 31 dicembre 2018). In particolare l'effetto è dovuto:

- alla variazione positiva della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*) per 3.874 mila euro determinata dalla valutazione al *fair value* degli *swap* e dei *forward rate agreement* e della quota di *intrinsic value* dei *collar*;
- all'impatto positivo a conto economico della quota di *time value* dei *collar* pari a 3 mila euro.

La parte corrente esprime principalmente il valore netto dei ratei connessi agli strumenti derivati.

Le passività finanziarie valutate al *fair value* sono i derivati di copertura e sono classificati al livello 2, come descritto nel paragrafo 17 "Gestione dei rischi finanziari" a cui si fa rimando anche per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value*.

Opzioni di proroga/risoluzione

I *leasing* relativi ai contratti immobiliari contengono delle opzioni di proroga/risoluzione. RFI, alla data di decorrenza del *leasing* valuta la ragionevole certezza di esercitare o meno le opzioni di proroga/risoluzione e le rivaluta nuovamente ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto il suo controllo.

Da tale analisi RFI ha ritenuto che il contratto di locazione dell'immobile di Villa Patrizi verrà ragionevolmente prorogato alla data della scadenza.

La tabella riporta i pagamenti potenziali futuri:

Passività del <i>leasing</i> rilevate	Pagamenti potenziali futuri per i <i>leasing</i>	Tasso storico di esercizio delle opzioni di proroga/risoluzione
52.532	31.936	50%

23. Altre passività non correnti e correnti

La voce è di seguito dettagliata:

	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	2.731.347	2.731.347	-	3.493.006	3.493.006	-	(761.659)	(761.659)
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	30.127	101.714	131.841	36.152	97.798	133.950	(6.025)	3.916	(2.109)
Altri debiti verso società del gruppo	196	80.282	80.478	227	19.658	19.885	(31)	60.624	60.593
Altri debiti	92.399	352.419	444.818	72.560	374.483	447.043	19.839	(22.064)	(2.225)
Ratei e risc. pas.	157	16.387	16.544	2.539	16.872	19.411	(2.382)	(485)	(2.867)
Totale	122.879	3.282.149	3.405.028	111.478	4.001.817	4.113.295	11.401	(719.668)	(708.267)

Gli Acconti per contributi in conto impianti al 31 dicembre 2019 ammontano a 2.731.347 mila euro e sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2019
Acconti per contributi:					
Ministero dell'Economia e Finanze	1.212.906	2.949.229	(3.624.536)	154.278	691.878
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.676.158	40.990	(187.171)		1.529.977
FESR	125.036	137.302	(113.732)	(99.435)	49.171
TEN	186.882	12.164	(9.097)	(167.187)	22.762
Altre PA	287.759	334.878	(189.158)		433.479
Altri TERZI	4.265		(185)		4.080
Totale	3.493.006	3.474.563	(4.123.878)	(112.344)	2.731.347

Il decremento netto degli acconti pari a 761.659 mila euro deriva dall'effetto congiunto degli incrementi relativi alle nuove iscrizioni di crediti verso MIT, MEF ed altri enti, esposti tra le Altre attività non correnti e correnti e le Attività finanziarie non correnti e correnti, dei decrementi derivanti dall'utilizzo tramite allocazione sulle immobilizzazioni in corso e per la copertura degli oneri finanziari, nonché del decremento netto pari a 112.344 mila euro esposto nelle "Altre variazioni" relativo agli aumenti di capitale sociale erogati alla Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. come riportato nella sezione "Partecipazioni" cui si fa rimando.

Inoltre nel corso del 2019 è stata operata una riclassifica per 266.622 mila euro da anticipi per contributi in conti impianti rinvenienti da fondi comunitari FESR, TEN ad anticipi verso il MEF. Tale riclassifica è stata effettuata nell'ambito del processo di ottimizzazione dell'allocazione delle fonti di finanziamento sui progetti di investimento per tener conto dei conseguenti cambi fonte.

Gli Altri debiti correnti verso società del Gruppo pari a 80.282 mila euro subiscono un incremento rispetto al 31 dicembre 2018 pari a 60.624 mila euro derivante principalmente dall'iscrizione dei debiti relativi al contributo merci 2019 pari a 54.230 mila euro e da una riduzione di 6.500 mila euro dei debiti relativi al *Performance Regime*.

Gli Altri debiti correnti sono relativi principalmente a Debiti verso il personale (119.947 mila euro), Depositi cauzionali (40.634 mila euro), Debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (30.970 mila euro), Debiti verso il personale relativi al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (17.970 mila euro), altri Debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (40.248 mila euro), anticipi per contributo merci anno 2019 (20.000 mila euro), debiti verso IF per contributo merci 2019 (45.601 mila euro).

La voce dei Ratei e Risconti passivi al 31 dicembre 2019 complessivamente pari a 16.544 mila euro subiscono un decremento di 2.867 mila euro principalmente attribuibile a minori risconti commerciali nel settore immobiliare.

24. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro									
	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	12.553	2.528.337	2.540.890	12.776	2.621.403	2.634.179	(223)	(93.066)	(93.289)
Acconti commerciali	6.129	55.620	61.749	5.946	57.318	63.264	183	(1.698)	(1.515)
Debiti commerciali v.so società del Gruppo	-	585.365	585.365	-	512.570	512.570	-	72.795	72.795
Debiti per contratti di costruzione	-	11.586	11.586	-	8.637	8.637	-	2.949	2.949
Totale	18.682	3.180.908	3.199.590	18.722	3.199.928	3.218.650	(40)	(19.020)	(19.060)

Il decremento dei debiti correnti verso fornitori rispetto al valore al 31 dicembre 2018 è pari a 93.289 mila euro ed è sostanzialmente riconducibile ai pagamenti effettuati nel corso dell'anno, principalmente per lavori d'investimento.

Gli Acconti commerciali correnti e non correnti sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari e da società del Gruppo per un totale di 55.620 mila euro, in leggera diminuzione rispetto al saldo al 31 dicembre 2018 per 1.698 mila euro.

I Debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un incremento netto pari a 72.795 mila euro, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori debiti verso la Capogruppo per 2.429 mila euro;
- maggiori debiti verso le imprese controllate per 1.007 mila euro (principalmente verso GS Rail S.p.A.);
- minori debiti per fatture da ricevere verso le imprese consociate per 14.669 mila euro;
- incremento dei debiti verso la consociata Fercredit S.p.A. per 43.689 mila euro per cessioni di credito da parte di fornitori terzi e gruppo;
- incremento di 44.438 mila euro dei debiti relativi a fatture ricevute verso le consociate principalmente riferiti ad Italferr S.p.A., Mercitalia Rail S.p.A. e la consociata di nuova costituzione FS Technology S.p.A..

La voce Debiti per contratti di costruzione pari a 11.586 mila euro rappresenta l'ammontare lordo dovuto ai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali la fatturazione ad avanzamento, al netto dei margini rilevati, eccede i costi. La voce va correlata con la relativa voce dell'attivo "Contratti di costruzione" ricompresa tra i crediti commerciali alla quale si rinvia.

NOTE SUL CONTO ECONOMICO**25. Ricavi delle vendite e delle prestazioni**

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

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	–	–	–
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.194.648	1.185.280	9.368
✓ <i>Ricavi da servizi in concessione</i>	2.500	–	2.500
✓ <i>Pedaggio</i>	1.182.105	1.175.396	6.709
✓ <i>Servizi di traghettamento</i>	10.043	9.884	159
Altri ricavi da servizi	308.650	331.912	(23.262)
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	203.658	222.722	(19.064)
Ricavi da servizi diversi	57.121	57.562	(441)
✓ <i>Prestazioni sanitarie</i>	39.553	40.570	(1.017)
✓ <i>Ricavi GSM-R</i>	3.387	3.967	(580)
✓ <i>Altri ricavi diversi</i>	14.181	13.025	1.156
Lavori conto terzi	42.985	46.263	(3.278)
Vendita materiale	4.886	5.365	(479)
Ricavi da contratti con i clienti	1.503.298	1.517.192	(13.894)
Ricavi diversi	1.033.152	1.004.195	28.957
✓ <i>Contributi da Stato</i>	1.022.656	1.015.557	7.099
✓ <i>Contributi UE</i>	238	671	(433)
✓ <i>Noli e altri accantonamenti o rilasci</i>	10.258	(12.033)	22.291
Ricavi da Gestione Immobiliare	113.746	111.920	1.826
✓ <i>Canoni di locazione</i>	94.892	97.004	(2.112)
✓ <i>Riaddebito oneri condominiali e IRE</i>	14.243	10.114	4.129
✓ <i>Vendita spazi pubblicitari</i>	4.611	4.802	(191)
Altri ricavi vendite e prestazioni	1.146.898	1.116.115	30.783
Totale dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.650.196	2.633.307	16.889

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" subiscono un incremento pari a 9.368 mila euro attribuibile ai seguenti fattori:

- aumento dei ricavi da pedaggio per 6.709 mila euro dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in termini di treni/Km e all'incidenza delle modifiche del sistema tariffario approvato con Delibera ART n. 43/2019. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Rapporti con i clienti" della Relazione sulla Gestione;
- aumento dei ricavi per servizi in concessione per 2.500 mila euro relativi alla fatturazione verso la Regione Umbria a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione di UMFERRO in RFI;
- lieve incremento dei ricavi per servizi di traghettamento per 159 mila euro.

La voce "Altri ricavi da servizi" registrano un decremento pari a 23.262 mila euro derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- riduzione dei ricavi per servizi accessori alla circolazione di 19.064 mila euro dovuto a:
 - ✓ riduzione dei ricavi per vendita trazione elettrica di 20.545 mila euro a seguito della discesa dei prezzi dell'energia avvenuta nel 2019;

- ✓ maggiori ricavi per le prestazioni legate al trasporto per 2.077 mila euro derivante principalmente da un incremento dei ricavi per assistenza alle PRM (387 mila euro) e dei ricavi per servizi ausiliari (1.293 mila euro);
 - ✓ minori ricavi per servizi di manovra (964 mila euro) derivanti sostanzialmente dalla riduzione dei servizi di manovra nei valichi nell'ambito del processo che prevede progressivamente l'effettuazione del servizio in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie;
 - ✓ maggiori ricavi per binari di raccordo (123 mila euro) e per gestione terminali merci (245 mila euro);
- minori ricavi per lavoro conto terzi pari a 3.278 mila euro dovuto sostanzialmente a un rallentamento dei lavori relativi alla Metroferrovia di Palermo correlati alla riduzione dei relativi costi;
 - minori ricavi per vendita di materiali pari a 479 mila euro derivanti dalla vendita di materiali di scorta e materiali diversi;
 - decremento dei ricavi da servizi diversi per a 441 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato di minori ricavi per prestazioni sanitarie (1.017 mila euro), minori ricavi GSM-R (580 mila euro) in parte compensati da maggiori altri ricavi diversi (1.156 mila euro).

I ricavi diversi si incrementano di 28.957 mila euro principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori stanziamenti dei contributi da Contratto di Programma pari a 7.099 mila euro;
- variazione positiva pari a 22.239 mila euro conseguente all'effetto congiunto degli accantonamenti 2018 e dei rilasci 2019;
- minori contributi verso UE per 433 mila euro.

La posta "Ricavi da Gestione Immobiliare" subisce un incremento di 1.826 mila euro attribuibile alle seguenti variazioni:

- ✓ decremento dei Canoni per locazione per 2.112 mila euro derivante principalmente da minori ricavi per attraversamenti ed accessi speciali (1.853 mila euro) nonché dagli effetti della fusione per incorporazione di Centostazioni SpA che ha generato maggiori canoni di locazione (7.893 mila euro) e minori canoni di retrocessione (7.654 mila euro);
- ✓ incremento dei ricavi per riaddebito oneri condominiali 4.129 mila euro dovuto sostanzialmente al ribaltamento dell'imposta di registro;
- ✓ minori ricavi per vendita spazi pubblicitari pari a 191 mila euro.

Il dettaglio delle voci che costituiscono i "Ricavi da contratti con i clienti" è illustrato nella tabella di seguito esposta:

	Valori in migliaia di euro	
	2019	2018
Mercato geografico		
Nazionale	1.498.782	1.513.303
UE	2.909	2.636
Extra UE	1.607	1.253
Totale ricavi contratti con i clienti	1.503.298	1.517.192
Linee di prodotti/servizi*		
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.194.648	1.185.280
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	203.658	223.860
Ricavi da servizi diversi	57.121	56.424
Lavori conto terzi	42.985	46.263
Vendita di materiali	4.886	5.365
Totale ricavi contratti con i clienti	1.503.298	1.517.192
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti in un determinato momento	44.499	45.991
Servizi trasferiti nel corso del tempo	1.458.799	1.471.201
Totale ricavi contratti con i clienti	1.503.298	1.517.192

Con riferimento ai servizi elencati la società presenta una struttura mono-settoriale.

La tabella seguente fornisce 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	322.290	325.245
Attività da contratto	121.109	137.732
Passività da contratto	(11.586)	(8.637)

I valori dei crediti per contratti con i clienti e le fatture da emettere sono al lordo del fondo svalutazione

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso del periodo:

	Valori in migliaia di euro	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Incremento passività da contratto al netto importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio		(2.949)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(75.453)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	58.830	
Attività / Passività Movimentazione	(16.623)	(2.949)

Altri ricavi delle vendite e prestazioni

Tra gli altri ricavi delle vendite e prestazioni sono ricompresi proventi da locazioni e sub-locazioni per un importo pari a 113.746 mila euro.

La tabella seguente mostra l'analisi delle scadenze relative ai pagamenti da ricevere nei prossimi anni per i beni concessi della 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	114.957	116.181	117.418	118.669	119.932	121.209	708.366

26. Altri proventi

Il dettaglio degli "Altri proventi" è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Proventi diversi			
Proventi e prestazioni diverse	79.564	95.988	(16.424)
Plusvalenze	69.597	61.184	8.413
Totale	149.161	157.172	(8.011)

La riduzione della posta "Proventi diversi" di 8.011 mila euro è attribuibile all'effetto di:

- minori proventi da prestazioni diverse dovute pari a 16.424 dovuti principalmente a:
 - ✓ aumento dei ricavi per proventi diversi pari a 5.202 mila euro per effetto dell'incameramento della fidejussione rilasciata da Astaldi S.p.A.;
 - ✓ aumento dei ricavi per servizi di pulizia pari a 422 mila euro e per prestazioni per sperimentazioni per 624 euro;
 - ✓ aumento dei ricavi da rimborsi dal personale pari a 84 mila euro;
 - ✓ decremento dei ricavi per altre penali pari 6.569 mila euro;
 - ✓ decremento delle penalità attive per *performance regime* pari a 6.083 mila euro;
 - ✓ decremento dei ricavi per indennizzi assicurativi 6.456 mila euro;
 - ✓ decremento dei ricavi per prestazioni diverse 3.592 mila euro;
- maggiori plusvalenze pari 8.413 mila euro relative ad alienazioni di beni immobili per 1.288 mila euro e plusvalenze ordinarie per 7.125 mila euro.

27. Costo del personale

La composizione del "Costo del personale" è rappresentata nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Personale a ruolo	1.485.623	1.465.437	20.186
✓ <i>Salari e stipendi</i>	1.103.847	1.080.578	23.269
✓ <i>Oneri sociali</i>	297.311	303.855	(6.544)
✓ <i>Altri costi del personale a ruolo</i>	(1.266)	(1.021)	(245)
✓ <i>Trattamento di fine rapporto</i>	71.730	71.625	105
✓ <i>Accantonamenti e Rilasci</i>	14.001	10.400	3.601
Personale Autonomo e Collaborazioni	98	106	(8)
✓ <i>Salari e stipendi</i>	66	74	(8)
✓ <i>Oneri sociali</i>	32	32	-
Altri costi	34.703	31.892	2.811
✓ <i>Lavoro inter. Pers distaccato e Stage</i>	4.223	3.579	644
✓ <i>Altri costi collegati al personale</i>	30.480	28.313	2.167
Totale	1.520.424	1.497.435	22.989

Il "Costo del personale" subisce un incremento pari a 22.989 mila euro rispetto all'esercizio 2018. La variazione deriva principalmente da un incremento dei costi del Personale a ruolo (20.186 mila euro), da un aumento degli altri costi (2.811 mila euro) in parte compensati da minori costi per personale autonomo e collaborazioni (8 mila euro).

Si riportano di seguito le consistenze medie del periodo.

Consistenza media	2019	2018	Variazione
Dirigenti	246	230	16
Quadri	5.615	5.794	(179)
Altro personale	20.466	20.018	448
TOTALE	26.327	26.042	285

28. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Materiali e materie di consumo	678.804	793.774	(114.970)
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	152.225	169.405	(17.180)
Illuminazione e forza motrice	55.322	47.385	7.937
Accantonamenti/Rilasci	2.739	(191)	2.930
Totale	889.090	1.010.373	(121.283)

Il decremento complessivo della voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di 121.283 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori consumi di materiali per 79.457 mila euro dovuto a:
 - minori impieghi in conto investimento pari a 88.968 mila euro;
 - maggiori impieghi in conto esercizio per 9.511 mila euro;
- incremento dei prezzi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 1.172 mila euro;
- maggiori costi per l'acquisto di materiali di consumo per euro 618 mila;

- maggiori ricavi per lavori in economia pari a 37.303 euro dovuti ad un incremento della produzione effettuata dall'Officina Nazionale Infrastrutture e Apparecchiature Elettriche (impianti di Bari, Pontassieve e di Bologna) di cuori, deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature;
- minori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni pari ad euro 17.180 a seguito della discesa dei prezzi dell'energia avvenuta nel 2019;
- maggiori costi per Illuminazione e forza motrice pari a 7.937 mila euro;
- maggiori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino per 2.930 mila euro a seguito dell'analisi effettuata sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione da avviare ai processi di svalutazione o radiazione.

29. Costi per servizi

Il saldo è dettagliato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Prestazioni per il trasporto	16.548	9.801	6.747
Altre prestazioni collegate al Trasporto	(26)	(64)	38
Servizi di manovra	559	512	47
Servizi di traghettamento	10.799	5.021	5.778
Servizi trasporto Merci	5.216	4.332	884
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	390.525	370.676	19.849
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	23.926	32.890	(8.964)
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	108.582	98.971	9.611
Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	258.017	238.815	19.202
Manutenzioni accanton.e rilasci	-	-	-
Servizi immobiliari e utenze	102.961	113.852	(10.891)
Servizi amministrativi ed informatici	78.304	80.146	(1.842)
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	982	1.590	(608)
Diversi	155.024	119.438	35.586
✓ Consulenze	382	750	(368)
✓ Assicurazioni	7.938	7.227	711
✓ Prestazioni professionali	8.961	8.750	211
✓ Provvigioni alle agenzie	3	1	2
✓ Costi comuni di Gruppo	2.111	1.982	129
✓ Altro	118.003	108.054	9.949
✓ Accantonamenti e rilasci Altro	17.626	(7.326)	24.952
Totale	744.344	695.503	48.841

L'incremento complessivo della voce "Costi per servizi" di 48.841 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori costi per servizi e lavori appaltati c/terzi per 8.964 mila euro riconducibile al rallentamento dei lavori per la realizzazione della Metroferrovia di Palermo;
- maggiori costi per servizi di traghettamento per 5.778 mila euro derivanti dall'incremento dei servizi di navi veloci sulle tratte Messina – Reggio di Calabria e Villa San Giovanni – Messina erogati da Blujet Srl;
- maggiori costi per servizi di pulizia e altri servizi appaltati 9.611 mila euro dovuti a maggiori costi per servizi appaltati 12.923 mila euro in parte compensati da minori costi per il mantenimento del decoro 1.842 mila euro e minori costi per pulizia impianti 1.426 mila euro;
- maggiori costi per manutenzione e riparazione beni mobili ed immobili per 19.202 mila euro derivanti da maggiori costi per: manutenzione eccezionale beni immobili (6.659 mila euro), manutenzione fabbricati

(11.834 mila euro), manutenzione linea (6.351 mila euro), in parte compensati da minori manutenzioni su beni mobili per 5.654 mila euro;

- minori costi per servizi immobiliari ed utenze per 10.891 mila euro derivante principalmente da minori costi per oneri condominiali generati a seguito della fusione per incorporazione di Centostazioni (9.543 mila euro) e da minori costi per utenze (1.181 mila euro);
- minori costi per servizi amministrativi ed informatici per 1.842 mila euro derivanti dall'effetto combinato tra minori costi per servizi amministrativi (3.674 mila euro) in parte compensati da minori costi per servizi informatici (1.832 mila euro);
- maggiori costi diversi per 35.586 mila euro derivanti principalmente da maggiori accantonamenti (17.247 mila euro) e minori rilasci (7.705 mila euro) per un totale di 24.952 mila euro, maggiori costi per sgombero infrastruttura (12.093 mila euro) in parte compensati da minori costi per consulenze (368 mila euro), minori costi per sperimentazioni (529 mila euro) e minori altre prestazioni di terzi (741 mila euro).

30. Costi per godimento beni di terzi

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

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	25.893	40.831	(14.939)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	5.616	2.653	2.963
Servizi informatici e Altro	1.116	10.237	(9.121)
Totale	32.625	53.721	(21.096)

I "Costi per godimento beni di terzi" presentano un decremento di 21.096 mila euro, dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori costi per canoni di locazione pari a 14.939 mila euro, dovuto principalmente all'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16 (13.170 mila euro);
- maggiori costi per noli e indennizzi di materiale rotabile e altro per 2.963 mila euro;
- minori costi per servizi informatici e altro pari a 9.121 mila euro per riduzione dei canoni di utilizzo del marchio.

31. Altri costi operativi

Il dettaglio degli "Altri Costi operativi" è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Altri costi	123.118	132.375	(9.257)
Minusvalenze	426	2.091	(1.665)
Accantonamenti/rilasci	1.026	3.068	(2.042)
Totale	124.570	137.534	(12.964)

Gli "Altri Costi Operativi" subiscono un decremento di 12.964 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- minori costi per Carte di Libera Circolazione pari a 16.306 mila euro;
- incremento delle penali contrattuali per 2.038 mila euro;

- decremento degli "accantonamenti e rilasci" per 2.042 mila euro derivante dalla combinazione di maggiori accantonamenti effettuati in esercizi precedenti e rilasciati nell'esercizio 2019 e per accantonamenti per *Performance Regime*.

32. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 992.525 mila euro si riferiscono a costi interni per impiego di personale e spese generali per 360.319 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 632.206 mila euro.

Le minori capitalizzazioni registrate nel corso dell'esercizio 2019, rispetto all'esercizio precedente, pari a 60.518 mila euro, sono attribuibili principalmente ad un minore impiego di materiali.

33. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Ammortamento attività immateriali	3.806	3.955	(149)
Ammortamento attività materiali	112.564	100.388	12.176
Ammortamento investimenti immobiliari	2.369	1.686	683
Totale	118.739	106.029	12.710

L'incremento dell'ammortamento pari a 12.710 mila euro è principalmente riconducibile agli effetti dell'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16, che ha generato ammortamenti per 12.588 mila euro.

34. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	6	-	6
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	16.853	4.027	12.826
Rettifiche e riprese di valore su crediti	6.961	1.372	5.589
Svalutazione delle disponibilità liquide	(155)	(337)	182
Totale	23.665	5.062	18.603

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un incremento di 18.603 mila euro rispetto all'esercizio 2018, derivante dai seguenti fattori:

- maggiori Svalutazioni degli immobili, impianti e macchinari per 12.826 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato di maggiori svalutazioni di investimenti immobiliari (16.027 mila euro) compensate da minori svalutazioni di navi traghetto (2.282 mila euro), di impianti e macchinari (553 mila euro) e di immobilizzazioni in corso (366 mila euro);
- maggiori Rettifiche e riprese di valore su crediti per 5.589 mila euro derivanti dall'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9 (3.411 mila euro) compensata dalla svalutazione dei crediti (8.857 mila euro).

35. Accantonamenti

La voce "Accantonamenti" subisce un incremento di 38.178 mila euro derivante dall'effetto congiunto degli accantonamenti effettuati nel 2018 (26.000 mila euro) e dei rilasci 2019 (12.178 mila euro) riguardanti la parte straordinaria del Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione.

36. Proventi finanziari

Il dettaglio dei "Proventi finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Proventi finanziari diversi	6.772	545	6.227
Utili su cambi	1.596	172	1.424
Dividendi	145	-	145
Totale	8.513	717	7.796

Nell'esercizio 2019 la posta ha registrato un incremento di 7.796 mila euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente alla plusvalenza da cessione della partecipazione in CS Retail S.p.A. (6.245 mila euro) e maggiori utili su cambi (1.424 mila euro).

37. Oneri finanziari

Il dettaglio degli "Oneri finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Oneri finanziari su debiti	40.542	38.774	1.768
Svalutazioni di attività finanziarie	(494)	(503)	9
Perdite su cambi	2.011	116	1.895
Oneri finanziari sulle passività per leasing	856	-	856
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	-	-	-
Totale	42.915	38.387	4.528

Gli "Oneri finanziari" subiscono un incremento pari a 4.528 mila euro, attribuibile prevalentemente ai seguenti fattori:

- maggiori oneri finanziari su debiti per 1.768 mila euro derivanti dall'effetto combinato di maggiori interessi ed altri oneri verso altri (1.886 mila euro), verso la Controllante (992 mila euro) e verso le altre società del Gruppo (128 mila euro) e minori *interest cost* relativi al TFR (1.340 mila euro);
- maggiori oneri finanziari sulle passività per *leasing* per 856 mila euro derivante dall'applicazione del principio contabile IFRS 16;
- maggiori perdite su cambi per 1.895 mila euro.

38. Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati sulla base della quota di finanziamento allocata sulle Immobilizzazioni in corso ed ammontano a 16.814 mila euro.

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

La variazione di 14.268 mila euro è relativa alle rettifiche in materia di Imposta Regionale sulle Attività Produttive conseguenti alla definizione del contenzioso fiscale instaurato con l'Agenzia dell'Entrate per il periodo 2010-2014, concernenti l'indebita deduzione dalla base imponibile IRAP dei contributi in conto esercizio pagati da RFI a Trenitalia S.p.A. per il servizio di trasporto gratuito dei titolari della carta di libera circolazione.

Nella tabella che segue si rappresenta la composizione del costo ammortizzabile fiscale che, per effetto dell'applicazione delle speciali disposizioni normative *IAS compliant* di cui all'art. 1, commi 86 e 87, della Legge 266/2005, è assunto al lordo dei relativi contributi in conto impianti che lo Stato eroga al Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale.

	valori in migliaia di euro
	2019
Costo ammortizzabile civilistico	4.886.840
Contributi c/impianti da Stato fino al 2019	44.027.903
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2019	3.560.344
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	40.153.921
Svalutazione da <i>Impairment</i> IAS a riduzione del costo storico	3.580.321
Totale costo ammortizzabile fiscale	96.209.330
Totale Quota amm. Fiscale	2.155.966

40. PASSIVITA' E ATTIVITA' POTENZIALI

Le passività potenziali riguardano principalmente i contenziosi in corso riportati nel paragrafo Procedimenti e contenziosi della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

Si riportano di seguito rispettivamente le principali passività e attività potenziali in capo alla Società che hanno avuto evoluzioni nell'esercizio 2019.

RFI - Gruppo COSIAC S.p.A.

Nel 2011 il Gruppo COSIAC S.p.A. ha incardinato innanzi al Tribunale Civile di Roma una azione risarcitoria dei danni (circa 1,039 miliardi 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, ed al collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi. Con sentenza n. 9769/2015 il Tribunale di Roma, in totale accoglimento delle difese di RFI e con condanna di COSIAC S.p.A. alla rifusione delle spese di lite, ha dichiarato la propria carenza di giurisdizione in favore del giudice amministrativo ed ha rigettato tutte le domande di responsabilità (contrattuale, precontrattuale ed extracontrattuale). COSIAC S.p.A. 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 S.p.A., ha rimesso la causa al Tribunale riconoscendo la giurisdizione del giudice ordinario sul presupposto che la domanda esercitata in giudizio da COSIAC S.p.A. sia espressione di un diritto soggettivo nascente da un contratto di diritto privato. Contro tale sentenza RFI 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 S.p.A. ha riassunto la causa avanti il Tribunale Civile di Roma: l'udienza di prima comparizione (inizialmente indicata al 20 settembre 2019), è stata fissata dal Tribunale alla data del 5 marzo 2020. 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.

Sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 in parziale annullamento della Delibera ART n. 70/2014

Con la sentenza n. 6108 pubblicata il 09 settembre 2019 il Consiglio di Stato, accogliendo l'appello di RFI avverso la sentenza del Tar Piemonte n. 541/2017, ha annullato la Delibera ART n.70/2014 nella parte in cui, le misure relative al canone per l'accesso all'infrastruttura ivi contenute, non prendendo adeguatamente in considerazione il diritto del Gestore alla piena remunerazione del capitale investito, non hanno consentito - per il periodo di vigenza della indicata Delibera- il pieno recupero dei costi.

Nell'ambito del predetto giudizio presso il Consiglio di Stato, RFI ha depositato un documento attraverso il quale ha quantificato l'importo oggetto di mancato recupero per il periodo di vigenza della Delibera 70/2014 (6 novembre 2014-31 dicembre 2015) in 101 milioni di euro ovvero in 140 milioni di euro, a seconda della metodologia di calcolo relativa alla determinazione della voce di costo della remunerazione del capitale investito.

La sentenza in questione, nell'evidenziare il carattere retroattivo dell'annullamento della Delibera ART. 70/2014, ha imposto all'Autorità di "rinnovare il procedimento [istruttorio] relativamente al periodo [...] dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015" onde "colmare ora per allora" il vuoto regolatorio determinato dall'anzidetta ablazione [...]"

Per completezza si evidenzia che l’Autorità ha intrapreso due distinte iniziative giudiziarie avverso la sentenza in oggetto, consistite nella proposizione di (i) un ricorso per revocazione al Consiglio di Stato, con istanza di inibitoria, proposto in via incidentale nell’ambito del giudizio principale instaurato dall’impresa ferroviaria Italo Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. e di (ii) un ulteriore autonomo ricorso dinnanzi alla Suprema Corte di Cassazione.

I giudizi sono attualmente pendenti.

41. COMPENSO ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Si evidenzia - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D.Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 c.c. - che relativamente all'esercizio 2019 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione ed al suo *network* è pari a 559 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (246 mila euro).

42. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori ed ai membri del Collegio Sindacale, determinati sulla base delle relative delibere, per lo svolgimento delle proprie funzioni.

valori in migliaia di euro			
PERCIPIENTI	2019	2018	Variazioni
Amministratori *	303	303	-
Sindaci	84	84	-
Totale	387	387	-

*In aggiunta a quanto sopra, il compenso riconosciuto nell'esercizio ai membri esterni dell'Organismo di Vigilanza è pari a 45 mila euro.

43. INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

I dati essenziali della Controllante diretta al 31 dicembre 2018 sono disponibili sul sito della Società www.fsitaliane.it e presso la sede sociale di Ferrovie dello Stato Italiane.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2018	31.12.2017
Attività		
Totale attività non correnti	44.848.061	42.774.571
Totale attività correnti	3.894.254	4.661.967
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	22.395	
Totale attività	48.764.710	47.436.538
Patrimonio netto		
Capitale sociale	39.204.174	36.340.433
Riserve	50.721	39.064
Utili (perdite) portati a nuovo	315.334	256.834
Utile (Perdite) d'esercizio	62.397	230.910
Totale Patrimonio Netto	39.632.626	36.867.241
Passività		
Totale passività non correnti	6.369.095	7.241.431
Totale passività correnti	2.762.989	3.327.866
Totale passività	9.132.084	10.569.297
Totale patrimonio netto e passività	48.764.710	47.436.538

	2018	2017
Ricavi operativi	180.129	182.143
Costi operativi	(237.018)	(200.506)
Ammortamenti	(24.453)	(21.377)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(15.770)	(4.889)
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	30.809	166.104
Imposte sul reddito	128.700	109.435
Risultato netto di esercizio	62.397	230.910

44. PARTI CORRELATE**Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche**

Le condizioni generali che regolano le 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.

	valori in migliaia di euro	
	2019	2018
Benefici a breve termine	4.623	4.672
Benefici successivi al rapporto di lavoro	314	307
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	0	0
Totale	4.937	4.979

Ai Benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2020, per un importo indicativamente non superiore a 1.100 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

I dirigenti con responsabilità strategiche, nel periodo, non hanno posto in essere direttamente o tramite stretti familiari, alcuna operazione con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Bluferries S.r.l.	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, prestazioni di servizi, canoni di locazione, rimborsi di costi del personale, organi sociali.	Commerciali e diversi: servizi di traghettamento, combustibili e lubrificanti, canoni diversi.
Blu Jet S.r.l.	Commerciali e diversi: rimborsi per cariche sociali, rimborsi di costi del personale e prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: servizi di traghettamento.
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi: per affitti aree e locali per la gestione dei terminali, rimborsi per distacco di personale ed organi sociali.	Commerciali e diversi: oneri su beni mobili di proprietà. Corsi per servizi (utenze). Costi per godimento di beni terzi (materiale rotabile), illuminazione e forza motrice immobili strumentali.
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	Commerciali e diversi: canoni di retrocessione, ricavi per manutenzione forniture e lavori. Rimborsi da gruppo, ribaltamento costi personale distaccato, assistenza e trasferimento personale.	Commerciali e diversi: oneri per mancata liberazione di alcuni immobili, oneri condominiali, fitti e spese accessorie dei locali. Oneri per manutenzione fabbricati strumentali e servizi appaltati.
Infrarail Firenze S.r.l.	Commerciali e diversi: rimborsi per cariche sociali e rimborsi di costi del personale distaccato.	
Imprese collegate		
Quadrante Europa S.p.A.	Commerciali e diversi: organi sociali. Finanziari: finanziamento soci.	-
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Commerciali e diversi: per prestazioni diverse, prestazioni del personale, formazione, prestazioni sanitarie e canoni di locazione. Finanziari: interessi attivi su credito Iva, conto corrente intersocietario.	Commerciali e diversi: licenze d'uso marchio, personale distaccato fitti e spese accessorie dei locali, oneri condominiali, servizi informativi, legale del lavoro, area finanza, relazioni esterne ed affari istituzionali. Servizi per reclutamento e sviluppo, corsi di istruzione professionale e consulenza.

		Finanziari: commissioni passive non finanziarie, interessi passivi su conto intersocietario, obbligazioni commissioni bancarie e pt.
Altre imprese consociate		
Centostazioni Retail S.p.A.	Commerciali e diversi: canone di retrocessione.	Commerciali e diversi: manutenzione fabbricati.
Sita S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: canoni locazione.	-
Ferservizi S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: canoni di locazione fabbricati strumentali, prestazioni sanitarie e rimborsi cariche societarie, servizi di pulizia e ribaltamento costi utenze.	Commerciali e diversi: attività di global service provider, servizi informatici, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, contabilità e tesoreria, servizi per gli acquisti, facilities, ferrotel, gestione amministrativa della ristorazione, costi per personale distaccato e oneri condominiali.
Italcertifer ScpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, utenze GSM-R, rimborsi per sperimentazione certificazioni, prove e consulenze. Ribaltamento costi di pulizia.	Commerciali e diversi: attività propedeutica e indagini per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari e manutenzione materiale rotabile.
Mercitalia Logistics S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per utenze GSM, prestazioni sanitarie, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: trasporto merci, personale distaccato, canoni di locazione e spese accessorie.
Mercitalia Transport & Services S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: trasporto merci, spedizioni.
Mercitalia Rail S.r.l.	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni; ricavi da utenze GSM, servizi alle IF (vendita energia, serv di traghettamento, serv corrente di trazione); prestazioni sanitari, ricavi per lavori e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi per trasporto e spedizioni, manutenzione materiale rotabile, noleggio carri, servizi appaltati, penali contrattuali da gruppo, penalità passive performance regime.
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer S.p.A.)	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni; ricavi da utenze GSM, servizi alle IF (vendita energia, serv corrente di trazione); prestazioni sanitari, ricavi per lavori e forniture, corsi professionali e pedaggi. Penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: manutenzione materiale rotabile, servizi di terzi, servizi per il trasporto, penalità passive performance regime.
Fercredit S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e servizi; reintegro fondo rischi.	Commerciali e diversi: analisi dei fornitori. Finanziari: interessi di mora.
Italferr S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, rimborsi da gruppo, canoni di locazione fabbricati strumentali, corsi professionali e ricavi utenze GSM-R.	Commerciali: Direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete, corsi di formazione.
Metropark S.p.A.	Commerciali e diversi: locazione di aree e fabbricati, rimborso personale distaccato, prestazioni sanitarie, ricavi per forniture e prestazioni.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato, servizi appaltati.
Mercitalia Intermodal S.p.A. (già Cemta S.p. A.)	Commerciali: canoni locazione terminali merci e prestazioni sanitarie e servizi.	Finanziari: oneri finanziari (sopravvenienze passive).
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A. (b)	-	Commerciali e diversi: canoni e oneri condominiali.
Trenitalia S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: pedaggio, trazione, servizi di traghettamento e manovra, prestazioni sanitarie, rimborso oneri Polfer, canoni locazione, utenze GSM, vendita energia AT, affitti da terreni, servizi accessori per la circolazione, prestazioni e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, noleggio carri, acquisto e manutenzione materiale rotabile, servizi di manovra e spedizione; spese trasferite e personale distaccato, altri servizi e penalità passive performance regime.
Tx Logistik AG	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione, di manovra e accessori alla circolazione, canoni di locazione terminali merci, prestazioni sanitarie e corsi professionali; penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: penali passive per performance regime.
TX Logistik GmbH	Commerciali e diversi: servizi alla IF (pedaggio e servizi di manovra).	-

TX Austria Gmbh	Commerciali e diversi: servizi alla IF (pedaggio).	-
Thello Sas	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni lavori, servizi e forniture, prestazioni sanitarie e rimborsi diversi per cariche sociali.	Commerciali e diversi: fitti e spese accessorie di locali, costi personale distaccato.
Trenord S.r.l.	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione e manovra, prestazioni sanitarie, ricavi utenze GSM, vendita energia AT, servizi accessori alla circolazione, canoni di locazione, prestazioni e forniture, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: penali contrattuali da gruppo, penali passive per performance regime.
BUSITALIA - Sita Nord (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, ricavi per utenze GSM-R, penali attive performance regime, servizi accessori alla circolazione e canoni di locazione.	Commerciali e diversi: canoni di locazione ed emolumenti cda.
BUSITALIA - Campania SpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, affitti terreni.	-
BUSITALIA Rail Service	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni aree strumentali per parcheggio veicoli.	Commerciali e diversi: servizi, spese di trasporto e spedizione.
Busitalia Veneto S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e di servizi.	-
Busitalia Simet	Commerciali e diversi: prestazioni di servizi.	-
SITAF SpA	Commerciali e diversi: attraversamenti ed accessi speciali.	Commerciali e diversi: pedaggi autostradali veicoli.
SITALFA SpA	Commerciali e diversi: attraversamenti ed accessi speciali.	-
ATAF Gestioni S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e servizi.	-
FS Technology SpA	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e di servizi. Ribaltamento costi personale distaccato.	Commerciali: servizi informatici.
Ferport Srl in liquidazione	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Terminal Alptransit	Commerciali e diversi: rimborsi da gruppo.	-
Ferrovie Sud Est S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, corsi professionali, ricavi per prestazioni, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
Gruppo ANAS	Commerciali e diversi: prestazioni di servizi, lavori e forniture; attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: servizi appaltati.
Collegate di controllate		
BBT S.p.A.	Commerciali e diversi: rimborso cariche societarie e personale distaccato; canoni locazione, attraversamenti ed accessi all'IF, prestazioni varie e forniture.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
Terminal Tremestieri S.r.l.	Commerciali e diversi: cariche sociali.	-
Collegate di Gruppo		
Eurogateway S.r.l.	Commerciali e diversi: servizi accessori alla circolazione ed utenze GSM-R.	-
LI-NEA S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e di servizi.	-
FNM S.p.A.	Commerciali: prestazioni sanitarie.	-
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: manutenzione rete AT, attraversamento e accessi speciali, esercizio e teleconduzioni rete; canoni e affitti.	Commerciali e diversi: illuminazione e forza motrice, lavori app.ti verso terzi ed energia elettrica per trazione treni, utenze. Finanziari: mutui
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti terreni, attraversamenti e accessi speciali. Finanziari: interessi depositi cauzionali.	Commerciali e diversi: utenze (acqua, energia, gas), illuminazione e forza motrice ed energia elettrica per trazione treni. Finanziari: interessi convenzionali e moratori verso terzi.
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, affitti terreni ed aree strumentali; corrispettivi per interventi su	Commerciali e diversi: utenze gas e combustibile, impiego autoveicoli ed autocarri di servizio.

	binari di raccordo.	Finanziari: interessi convenzionali e moratori verso terzi.
Gruppo Leonardo	Commerciali e diversi: canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali, utenze GSM-R, penali ed interessi di mora.	Commerciali e diversi: manutenzione linea e servizi per lavori c/terzi; corsi di istruzione professionale.
Gruppo GSE	-	Commerciali e diversi: energia elettrica per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche.
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, prestazioni per lavori c/terzi.	-
Gruppo IstPolZeccaStato	-	Commerciali e diversi: acquisto spazi avvisi legali, pubblicità ed eventi.
Gruppo Poste Italiane	Commerciali e diversi: canoni locazione fabbricati strumentali e non strumentali, affitti da terreni. Finanziari: conti corrente	Commerciali e diversi: spese postali e servizi vari.
Gruppo RAI	Commerciali e diversi: canoni di locazione, attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: canoni.
Gruppo SOGIN	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	-
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	-	Commerciali e diversi: ritenute e contributi previdenziali.
Altri fondi pensione	-	Commerciali e diversi: polizze assicurative, oneri sociali e spese per vertenze/contenziosi.
CONSAP S.p.A.	-	Commerciali e diversi: Rilascio certificati Bunker Oil.
Fondazione FS	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti di terreni, prestazioni di servizi e sanitarie.	Commerciali e diversi: liberalità.
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e servizi, attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: canoni per godimento di beni terzi.
Scarl, associazioni, geie, par	Commerciali e diversi: rimborsi prestazioni di servizi	Commerciali e diversi: quote associative

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta).

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Altre operazioni con parti correlate

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali delle transazioni con parti correlate relativi al 2019.

Si fa presente che i rapporti economici esistenti tra la Società e le parti correlate sono esposti separatamente, ovvero senza effettuare compensazioni tra componenti positive e negative, pur se tali componenti si riferiscono a transazioni equivalenti (per esempio rimborsi).

Pertanto, i dati esposti non necessariamente coincidono con quanto riportato nelle corrispondenti tabelle di Note esplicative al presente bilancio.

Rapporti commerciali e di altra natura

Denominazione	valori in migliaia di euro				
	31 dicembre 2019			2019	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	11.790	19.222	–	89.426	14.201
Blufferies S.r.l.	331	87	–	3.327	293
Blu Jet Srl	60	–	–	7.249	89
Terminali Italia S.r.l.	5.398	2.296	–	1.430	1.662
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	5.964	16.838	–	77.441	12.141
Infrarail Firenze S.r.l.	37	–	–	(21)	16
Imprese collegate	32	–	–	–	32
Quadrante Europa S.p.A.	32	–	–	–	32
Controllanti	31.551	22.791	1.638.659	30.380	4.789
Ferrovie dello Stato S.p.A.	31.551	22.791	1.638.659	30.380	4.789
Altre imprese consociate	388.192	630.090	–	198.998	1.229.479
Centostazioni Retail S.p.A.	–	–	–	–	787
Sita S.p.A. in liquidazione	67	2	–	–	–
Ferservizi S.p.A.	2.030	19.934	–	65.641	1.110
Italcertifer ScpA	508	1.800	–	313	635
Mercitalia Logistics S.p.A.	2.640	2.046	–	544	40
Mercitalia Intermodal (già CEMAT)	1.202	411	–	–	19
Mercitalia Rail S.r.l.	33.772	81.349	–	13.349	69.912
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	5.355	12.161	–	7.436	1.183
Mercitalia Transport & Services S.r.l.	–	(2)	–	(47)	–
Fercredit S.p.A.	15	248.449	–	211	27
Italferr S.p.A.	3.320	184.572	–	526	582
Metropark S.p.A.	776	135	–	187	701
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A.	–	309	–	608	–
Trenitalia S.p.A.	266.626	54.397	–	79.419	1.025.409
Tx Logistik AG	1.431	1.798	–	180	3.438
TX Austria GmbH	52	–	–	–	43
Thello	4	–	–	–	8
FS Sistemi Urbani S.r.l.	6.296	1.507	–	3.343	1.835
Trenord S.r.l.	36.940	1.934	–	1.717	109.408
BUSITALIA Sita Nord S.r.l.	580	33	–	33	941
BUSITALIA Campania SpA	10	–	–	–	127
BUSITALIA Rail Service	8	18	–	26	26
Busitalia Veneto S.p.A.	72	–	–	–	194
Busitalia Simet	15	–	–	–	–
SITAF SpA	27	48	–	4	32
ATAF Gestioni S.r.l.	77	–	–	–	356
Sitalfa SpA	1	1	–	–	–
TELT Sas	–	1.215	–	–	–
Ferport S.r.l. in liquidazione	27	–	–	–	–
FSE S.r.l.	20.382	1.529	–	(1.519)	10.069
Gruppo ANAS	5.906	1.057	–	1	2.592
FS Technology SpA	53	15.389	–	27.025	3
Collegate di controllate	2.366	61	–	(1.196)	2.908
BBT S.p.A.	2.365	57	–	(1.196)	2.907
Terminal Tremestieri S.r.l.	1	–	–	–	1
La Spezia Shunting Railways SpA	–	4	–	–	–
Collegate di Gruppo	12	–	–	–	264
Eurogateway S.r.l.	1	–	–	–	231
F.N.M. Autoservizi S.p.A.	1	–	–	–	–
LI-NEA S.p.A.	10	–	–	–	33
Altre parti correlate	154.571	218.823	191.862	513.527	14.671
Gruppo CDDPP	8.631	100.557	24.510	77.902	10.985
Gruppo ENEL	150.632	150.908	17.245	78.571	1.072
Gruppo ENI	551	2.467	108	2.984	495
Gruppo Leonardo	132	40.447	–	336	159
Gruppo GSE	(2)	209	150.000	340.434	(2)
Gruppo Invitalia	(19)	909	–	–	50
Gruppo IstPolZeccaStato	1	57	–	370	–
Gruppo Poste Italiane	374	11	–	–	475
Gruppo ENAV	14	4	–	–	–
Gruppo RAI	14	5	–	2	10
Gruppo SOGIN	4	3	–	–	1
Gruppo EXPO	5	–	–	–	–
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	4	(3.656)	–	7.113	–
Altri fondi pensione	(6.801)	(74.453)	–	965	–
CONSAP S.p.A.	–	–	–	1	–
Fondazione FS	524	1.013	–	3.709	580
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	117	63	–	10	294
Scarl, associazioni, geie, par	390	280	–	1.131	553
TOTALE	588.514	890.988	1.830.522	831.136	1.266.345

- 1) Relativamente ai rapporti con le partecipate dal MEF di cui all'elenco allegato, le singole società partecipate del MEF, vanno considerate all'interno del proprio Gruppo di appartenenza e sommate con le altre parti correlate presenti nel medesimo Gruppo. Ad esempio eventuali rapporti con TERNA dovranno essere sommati ad altri rapporti con società dello stesso Gruppo, all'interno della voce: Gruppo Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDDPP)
- 2) Eventuali importi negativi, laddove presenti, sono in ogni caso rappresentativi di posizioni non compensate con quelle di segno opposto.

Rapporti finanziari

Denominazione	valori in migliaia di euro				
	31 dicembre 2019			2019	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese collegate	265	-	-	-	-
Quadrante Europa S.p.A.	265	-	-	-	-
Controllanti	99.981	2.970.830	140.131	29.626	12
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	99.981	2.970.830	140.131	29.626	12
Altre imprese consociate	-	7.979	-	278	145
FS Sistemi Urbani	-	3.513	-	74	-
Trenitalia S.p.A.	-	3.686	-	46	-
Mercitalia Logistics	-	780	-	17	-
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	-	-	-	-	-
Fercredit S.p.A.	-	-	-	141	-
Centostazioni Retail SpA	-	-	-	-	145
Altre parti correlate	-	-	-	-	-
Gruppo Poste Italiane	2.313	-	-	-	-
Gruppo CDDPP	-	86.094	-	-	-
Gruppo Enel	-	-	-	2	-
TOTALE	102.559	3.064.902	140.131	29.906	157

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

45. GARANZIE

Garanzie	valori in migliaia di euro	
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
1. RISCHI		
1.1 Fidejussioni	207.146	253.622
Totale 1	207.146	253.622
2. ALTRI		
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	4.687.208	4.786.580
Totale 2	4.687.208	4.786.580

La voce "Rischi" si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate da RFI verso le Amministrazioni Pubbliche (Ministero dell'Ambiente, Regioni e Province) interessate all'attraversamento delle linee AV/AC.

La voce "Fidejussioni rilasciate a favore della Società" si riferisce principalmente alle garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane nell'interesse di RFI a favore di terzi (Erario per crediti IVA, Società GSE per energia, etc.) ed alle garanzie prestate a favore della Società dai *General Contractor*, enti appaltanti e fornitori.

46. IMPEGNI FINANZIARI DI TERZI

Si espone di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2019, relative agli impegni presi da Enti come lo Stato e l'Unione Europea a favore della Società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, così come rappresentato nella seguente tabella:

Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2019:

valori in migliaia di euro

	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	<i>Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare</i>	<i>Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi</i>
Al 31 Dicembre 2018	123.076.782	77.209.233	7.290.565	76.012.903	38.576.984	1.196.330
Al 31 dicembre 2019	130.689.243	80.775.465	7.125.770	80.261.439	42.788.008	514.026
Delta	7.612.461	3.566.232	(164.795)	4.248.536	4.211.024	(682.304)

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2019 ammontano a circa 131 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi di Bilancio che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento *ad hoc*, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2018, le risorse disponibili registrano un incremento di 7.612.461 mila euro, dovuto ai nuovi finanziamenti disposti a favore della Società nel corso del 2019. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2019 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 80.775.465 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Leggi di Bilancio che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2019 a 80.261.439 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2018, registrano un incremento di 4.248.536 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2019 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 7.125.770 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse

per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del MEF e nei confronti del MIT per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

47. Informazioni ex lege n.124/2017

Di seguito si riportano le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 commi 125 e 126, che trovano ulteriori dettagli anche in altre sezioni del presente documento.

I dati economici fanno riferimento alle entrate ed uscite di cassa dell'anno 2019.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 125 della Legge n. 124/2017 con riferimento all'anno 2019:

Soggetto Erogante	Descrizione	2019
MEF	Contributi c/impianti	3.152.115.967,59
MIT	Contributi c/impianti	402.899.547,37
UE	Contributi c/impianti	149.935.729,26
Enti locali	Contributi c/impianti	330.043.804,81
Altro	Contributi c/impianti	54.560.057,67
MEF	Contributi c/esercizio	1.015.556.790,96
MIT cap 1274 - Incentivazione trasporto merci	Contributi passanti*	99.905.000,00
CSEA	Contributi passanti*	335.429.596,64
Fondimpresa	Aiuti alla formazione (art. 31)	1.395.048,19

() si specifica che i beneficiari ultimi dei contributi passanti (MIT cap. 1274 – CSEA) sono le imprese ferroviarie.*

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 126 della Legge 124/2017 con riferimento all'anno 2019:

Importi all'euro		
Soggetto beneficiario	Descrizione	2019
Fondazione Fs Italiane	Contributo	3.000.000
Associazione Nazionale DLF	Contributo	1.209.231
Comuni	Convenzioni	851.727
Ministero Ambiente	Contributo	1.082.436
ART e Fondazione Politecnico	Quote associative	867.055

48. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Febbraio

Incidente ferroviario di Lodi

In data 6 febbraio 2020 si è verificato il deragliamento del treno Frecciarossa Av 9595 Milano-Salerno nei pressi di Ospedaletto Lodigiano, in provincia di Lodi, che ha causato il decesso di due macchinisti ed il ferimento di circa 30 passeggeri. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto più ampiamente descritto nel paragrafo "Procedimenti e contenziosi" della Relazione sulla Gestione.

Diffusione del virus COVID-19

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, nel corso del mese di gennaio 2020, è risultato conclamato l'insorgere della sindrome 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 verosimilmente produrrà effetti sul regolare e ordinario svolgimento delle attività aziendali, pur in presenza delle azioni mitigative già poste in essere o in fase di implementazione dalla Società e volte principalmente a preservare la continuità produttiva, garantendo al contempo la piena tutela della salute e la sicurezza dei lavoratori.

Con il diffondersi in Italia nei primi mesi del 2020 del COVID-19, il mercato dei trasporti ha fatto registrare complessivamente significative flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati. Nella prima fase dell'emergenza, ed in attesa di verificare l'evolversi della situazione, RFI non ha proposto modifiche nella capacità commerciale dell'infrastruttura ferroviaria e ha garantito così la piena normalità dei servizi di accesso all'infrastruttura ferroviaria per la mobilità dei viaggiatori e delle merci. Il perdurare della attuale situazione e le conseguenti misure, anche normative, che si sono rese e che non si può escludere, potranno ulteriormente rendersi necessarie per contrastare l'emergenza potrebbero portare RFI ad adottare decisioni relative alla circolazione diverse dall'attuale gestione operativa della rete infrastrutturale.

Allo stato attuale della conoscenza dell'emergenza sanitaria, è presumibile ipotizzare che il Covid-19 possa avere un impatto principalmente sui seguenti ambiti di attività aziendale:

- servizi di accesso all'infrastruttura;
- attività di investimento, con particolare riferimento ai cantieri in corso;
- gestione delle stazioni ferroviarie;
- servizi sanitari;
- ed in generale tutti gli ambiti caratterizzati da attività ad elevata presenza di personale e di viaggiatori.

La Società sta sviluppando un'ampia e capillare analisi delle azioni di rimodulazione dei servizi di accesso all'infrastruttura e degli altri servizi ferroviari connessi al trasporto passeggeri e merci da parte delle imprese

ferroviarie in funzione degli effetti derivanti dalla minore richiesta di servizi sopra richiamati. Non si possono, al momento, escludere interventi selettivi e temporanei di sospensione parziale e mirata della operatività di tutti quei reparti 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 della Società, 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 alla realtà produttiva e al sistema delle imprese.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il Bilancio della società chiuso al 31 dicembre 2019, evidenzia un utile netto di euro 301.933.002,65.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile netto dell'esercizio 2019 per il 5% pari a euro 15.096.650,13 a riserva legale e per la parte restante pari ad euro 286.836.352,52 ad utili portati a nuovo.

Roma, 4 marzo 2020

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

L'Amministratore Delegato

**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.**

AL 31 DICEMBRE 2019

1. I sottoscritti Maurizio Gentile e Vera Fiorani, rispettivamente “Amministratore Delegato” e “Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari” di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, tenuto conto:
- di quanto previsto dall'art. 22 dello Statuto sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
 - di quanto precisato nel successivo punto 2;

attestano:

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

delle procedure amministrativo - 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 amministrativo – contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 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 Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

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

Roma, 4 marzo 2020

Maurizio Gentile

Amministratore Delegato

Vera Fiorani

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI
AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429, II COMMA, DEL CODICE CIVILE SUL
PROGETTO DI BILANCIO DELLA SOCIETA' RETE FERROVIARIA
ITALIANA S.p.A. (R.F.I.) RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31
DICEMBRE 2019**

Signori azionisti,

il Collegio riferisce in merito all'attività di vigilanza svolta nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

Il progetto di Bilancio della Società per l'anno 2019, che il Consiglio di Amministrazione sottopone al Vostro esame, si articola nella Relazione Finanziaria annuale che comprende lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico, il Rendiconto finanziario, le Note esplicative al Bilancio e la Relazione sulla Gestione.

Il suddetto progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella riunione tenutasi il 4 marzo 2020 e messo a disposizione del Collegio nel corso della stessa riunione.

L'Assemblea per l'approvazione del bilancio è stata indetta, in prima convocazione, per il 31 marzo 2020.

In considerazione di ciò, la Società controllante FS S.p.A., con nota del 18 marzo 2020, a firma dell'Amministratore Delegato Dott. Gianfranco Battisti, dichiara di *rinunciare irrevocabilmente al termine di 15 giorni previsto dall'art. 2429 del codice civile per il deposito presso la sede della Società di copia del progetto di bilancio e degli ulteriori documenti indicati nella suddetta norma, incluse le relazioni del Collegio sindacale e del soggetto incaricato della revisione legale dei conti.*

La Società ha redatto Bilancio separato. Il Bilancio consolidato è predisposto a cura della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Il Collegio Sindacale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di seguito RFI, redige,

ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice Civile, la presente relazione sul bilancio, illustrando in sintesi le attività svolte durante l'esercizio 2019.

L'attività di vigilanza demandata al Collegio Sindacale è stata effettuata in conformità alle norme di legge, del Codice Civile, dello statuto e nel rispetto dei principi di corretta amministrazione, come statuito dall'art. 2403 del Codice Civile nonché, in particolare, delle norme e principi di comportamento emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti contabili.

In particolare, nell'esercizio dell'attività di vigilanza, il Collegio, nel corso del 2019:



- a. ha vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione. A tal fine, si è riunito complessivamente undici volte;
- b. ha partecipato a tutte le riunioni assembleari, consiliari e del Comitato Audit e Controllo e Rischi. In particolare, a tre Assemblee dei Soci, ad undici riunioni del Consiglio di Amministrazione e a 13 riunioni del Comitato. Tutte le riunioni si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle stesse, il Collegio ha avuto modo di approfondire specifici temi inerenti alla gestione e all'organizzazione di RFI;
- c. ha preso visione della relazione dell'Organismo di Vigilanza, dalla quale non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del Modello Organizzativo ex decreto legislativo n. 231/01;
- d. ha preso visione delle relazioni della Direzione Audit ed esaminato le periodiche informative sugli esiti dell'attività di controllo trasmesse al Presidente del Collegio. Da tali documenti si evince che la Società ha

- proceduto costantemente e attivamente alla verifica del rispetto delle procedure aziendali, intervenendo tempestivamente laddove siano state riscontrate azioni suscettibili di correzione e miglioramento, anche attraverso l'adozione di idonei strumenti di monitoraggio;
- e. ha preso atto che le operazioni con le parti correlate sono state regolate applicando criteri analoghi a quelli che sarebbero stati ragionevolmente applicati sul mercato ed eseguite nell'interesse della Società, come risulta dalla descrizione analitica fornita nelle note esplicative al bilancio (punto 44);
 - f. ha acquisito informazioni in ordine all'organizzazione ed alla gestione delle Società controllate;
 - g. ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della società, anche attraverso la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non ha osservazioni particolari da riferire;
 - h. ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, tenuto anche conto delle informazioni ricevute dai responsabili delle rispettive funzioni, nonché della Relazione del Dirigente Preposto del 4/03/2020, rilasciata nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione del 4 marzo 2020. A tale riguardo non ha particolari osservazioni da riferire;
 - i. è stato periodicamente informato dagli amministratori, ai sensi dell'art. 2381, comma 5, nel rispetto delle previsioni statutarie, sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione. Anche in considerazione di ciò, può ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate nel corso delle riunioni del Consiglio di amministrazione sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono



manifestatamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

- j. ha incontrato più volte la Società incaricata della revisione legale dei conti per il consueto scambio di informazioni in merito all'attività svolta e non ha rilevato elementi di criticità;
- k. ha verificato l'indipendenza della suddetta Società, tenuto conto anche della specifica attestazione dalla medesima rilasciata in data 23 marzo 2020;
- l. non ha riscontrato operazioni atipiche e inusuali;
- m. non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice Civile, né esposti;
- n. ha rilasciato un parere sul Piano di Audit per l'anno 2020, nel corso della riunione consiliare del 18 dicembre 2019.

Il Collegio ritiene di evidenziare, di seguito, gli eventi che hanno avuto maggiormente impatto sulla Società nel corso del 2019 e le operazioni di maggiore rilievo poste in essere dalla stessa nel corso dello stesso esercizio, facendo rinvio, per una esaustiva trattazione e per maggiori dettagli, alla Relazione sulla gestione:

- 1) conseguimento della Certificazione Envision con livello "Platinum" per il *progetto* di potenziamento della tratta Frasso Telesino – S. Lorenzo, riconducibile all'itinerario ferroviario AV/AC Napoli-Bari;
- 2) approvazione del Piano di Impresa 2019-2023, parte integrante del Piano Industriale di FS S.p.A.;
- 3) conclusione dell'iter procedurale del nuovo Contratto di Programma – parte investimenti 2017-2021, iniziato nel 2017, con la registrazione del decreto interministeriale MIT/MEF di approvazione del contratto da

- parte della Corte dei Conti, n. 87 del 7 marzo 2019;
- 4) adesione al consolidato fiscale;
 - 5) vendita delle quote di partecipazione della Società Centostazioni Retail S.p.A.;
 - 6) modifica dello statuto con l'ampliamento dell'oggetto sociale di RFI prevedendo: (i) la possibilità di effettuare il collegamento ferroviario via mare tra la Sicilia e la penisola anche attraverso l'impiego di "mezzi navali veloci"; (ii) la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie regionali di cui al D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, ivi inclusi i beni, le aree e gli *asset* strettamente necessari, correlati e funzionali alla gestione, il tutto in attuazione delle previsioni contenute nell'art 47, commi 4 e 11-bis, del D.L 50/2017;
 - 7) acquisizione dell'intera partecipazione in Terminali Italia S.r.l.;
 - 8) adozione degli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo (2030-2050) rappresentati da: Sicurezza, Energia e Mobilità sostenibile;
 - 9) operatività della controllata Blu Jet S.r.l.;
 - 10) aumento del capitale sociale della Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.;
 - 11) incasso del rimborso del credito IVA relativo all'anno 2017 per un importo di 109.327 mila euro;
 - 12) rilascio Autorizzazione di Sicurezza da parte dell'Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF);
 - 13) acquisto dell'intero capitale sociale della società veicolo UM Ferro S.r.l., costituita da Umbria T.P.L. e Mobilità S.p.A. e successiva fusione per incorporazione;



- 14) recepimento del Pilastro Tecnico del IV pacchetto ferroviario in termini di sicurezza e interoperabilità;
- 15) approvazione del progetto definitivo dell'Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della linea Frasso Telesino-Vitulano, terzo lotto funzionale San Lorenzo Maggiore-Vitulano;
- 16) emanazione della Legge n. 55/2019 (c.d. "Sblocca-Cantieri"), 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;
- 17) ammissione di RFI, unitamente a FS e Trenitalia, al regime dell'adempimento collaborativo, introdotto con D.Lgs. n. 128 del 5 agosto 2015, da parte dell'Agenzia delle Entrate;
- 18) scissione parziale da RFI del ramo d'azienda Information Communication Technology in favore di FS Technology S.p.A.;
- 19) ricezione della Certificazione ISO 55001;
- 20) costituzione della Società Infrarail Firenze S.r.l., allo scopo di riprendere i lavori connessi al progetto del passante ferroviario per l'attraversamento sotterraneo di Firenze;
- 21) inclusione di RFI nel perimetro delle Unità istituzionali appartenenti al settore delle Amministrazioni Pubbliche inserite nel conto economico consolidato dello Stato predisposto annualmente dall'ISTAT (Prov. ISTAT pubblicato in GU del 30 settembre 2019 – Serie generale 229);
- 22) approvazione dell'aggiornamento dell'Anti Bribery & Corruption Management System (ABC System) e del Modello Organizzativo e di gestione di cui al D.Lgs. 231/2001.

Il Collegio fa, altresì, presente che, in ottemperanza alle disposizioni di cui agli

artt. 2497 e seguenti del Codice Civile, la Società ha fornito, nella Relazione sulla gestione, informativa in merito alla propria soggezione all'altrui attività di direzione e coordinamento. In particolare, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., unico azionista, titolare del 100% del Capitale sociale, esercita le attività di direzione e di coordinamento.

Relativamente al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, il Collegio riferisce che, non essendo allo stesso demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, ha vigilato sull'impostazione dello stesso, sulla sua conformità alla legge in ordine alla formazione ed alla struttura, e non ha osservazioni particolari da riferire.

Per quanto a conoscenza del Collegio, infatti, gli Amministratori, nella redazione del suddetto Bilancio e nella predisposizione della Relazione sulla gestione, si sono comportati in maniera coerente alle norme di legge vigenti in materia e, in particolare, non hanno derogato alle disposizioni di cui agli articoli 2423 e 2423 bis del Codice Civile.

In particolare, la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge, illustra adeguatamente, unitamente con le note esplicative al bilancio, i fattori di rischio in grado di determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, nonché l'insieme delle attività poste in essere per il loro monitoraggio, e rappresenta in modo esauriente i fatti principali, cui si è fatto cenno, che hanno caratterizzato la gestione 2019.

Per quanto riguarda i fatti intervenuti oltre la chiusura dell'esercizio, nella relazione sono stati evidenziati i seguenti accadimenti:

- incidente ferroviario di Lodi – deragliamento in data 6 febbraio 2020 del treno Frecciarossa AV 9595 Milano-Salerno nei pressi di



Ospedaletto Lodigiano, in provincia di Lodi, che ha causato il decesso di due macchinisti ed il ferimento di circa 30 passeggeri. Tale accadimento trova una più ampia informativa nel paragrafo “Procedimenti e contenziosi” della Relazione sulla Gestione;

- emergenza sanitaria conseguente alla diffusione in Italia, nei primi mesi del 2020, del virus COVID-19 (c.d. “coronavirus”). Tale accadimento ha coinvolto, e continua a coinvolgere, ogni settore economico e amministrativo del Paese e, quindi, non ha mancato di ripercuotersi anche sul mercato dei trasporti, con significative flessioni nei volumi dei passeggeri e delle merci trasportate. Nella relazione è stato evidenziato che nella fase iniziale dell'emergenza, in attesa di verificare l'evolversi della situazione, RFI non ha ritenuto di prevedere modifiche nella capacità commerciale dell'infrastruttura ferroviaria ed ha, quindi, garantito la usuale disponibilità dei servizi di mobilità dei viaggiatori e delle merci. Tuttavia, l'attuale situazione, la sua evoluzione, nonché le conseguenti misure, anche normative, che potranno essere adottate per contrastare l'emergenza, potrebbero essere foriere di diverse ed ulteriori valutazioni da parte della Società, a seguito delle quali potrebbe emergere la necessità di assumere decisioni relative alla circolazione diverse da quelle che riguardano l'attuale gestione operativa della rete infrastrutturale.

Nelle note esplicative risultano adeguatamente indicati i criteri di redazione del Bilancio ed i fondamentali Principi Contabili applicati, con specifica indicazione di quelli di nuova emanazione tra i quali l'IFRS 16, applicabile a partire dal 1° gennaio 2019. L'IFRS 16 ha introdotto una nuova definizione di leasing, introducendo un criterio di distinzione tra il contratto di leasing ed il


contratto di fornitura di servizi basato sull'esistenza o meno del diritto di controllo sull'attività da parte del conduttore.

Gli schemi di bilancio utilizzati sono ricompresi nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del Bilancio".

Lo Stato patrimoniale evidenzia un risultato di esercizio positivo di euro 301.933.002 e si riassume nei seguenti valori:

valori in euro

Attività	45.612.604.460
Passività	(11.897.301.813)
Patrimonio netto (escluso l'utile di esercizio)	33.413.369.645
Utile dell'esercizio	Euro 301.933.002



Il Conto Economico presenta in sintesi i seguenti valori:

valori in euro

Totale ricavi operativi	2.799.357.415
Totale Costi operativi	(2.318.527.877)
Ammortamenti	(118.739.101)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(23.665.447)
Accantonamenti	(12.177.721)
Risultato operativo (EBIT)	350.602.711
Proventi e oneri finanziari	(34.401.342)
Risultato prima delle imposte	316.201.369
Imposte sul reddito	14.268.367
Utile dell'esercizio	301.933.002

L'utile di esercizio è pari ad euro 301.933.002,65, al netto delle imposte, e il Consiglio di Amministrazione propone di destinarlo per euro 15.096.650,13, pari al 5%, a riserva legale e per la restante parte, pari ad euro 286.836.352,52, ad utili portati a nuovo.

Conclusioni

Sulla base dell'attività di vigilanza effettuata, preso atto, altresì, dell'attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, datata 4 marzo 2020, tenuto anche conto della relazione rilasciata il 23 marzo 2020 dalla KPMG S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, dalla quale non risultano elementi di criticità, il Collegio propone all'Assemblea degli Azionisti di approvare il Progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31.12.2019, esprimendo parere favorevole in ordine alla proposta di destinazione dell'utile, pari ad euro 301.933.002,65.

Il Collegio, infine, considerata la scadenza del mandato triennale per l'attività di revisione legale, affidato alla società di revisione KPMG S.p.A., con sede legale in Milano, Via Vittor Pisani, n. 25, codice fiscale ed iscrizione nel Registro delle Imprese CCIAA di Milano n. 00709600159, renderà a codesta Assemblea il proprio parere motivato, ai sensi dell'art.13 del d.lgs. 39/2010, sulla proposta di confermare alla stessa Società l'incarico di revisione legale dei conti per gli esercizi 2020, 2021 e 2022 e cioè fino alla data di approvazione del bilancio dell'esercizio che si chiuderà al 31 dicembre 2022.

Si ricorda, infine, che il mandato triennale del Collegio – al pari di quello del Consiglio di Amministrazione – scade con l'approvazione, da parte dell'Assemblea, del bilancio al 31 dicembre 2019. Pertanto, i Sindaci,

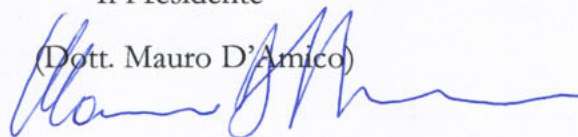
ringraziando per la fiducia loro accordata sino ad oggi, invitano l'Azionista ad assumere i necessari provvedimenti.

Roma, 23 marzo 2020

Per il Collegio Sindacale

Il Presidente

(Dott. Mauro D'Amico)





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 dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

*All'Azionista Unico della
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019, del conto economico e del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto, 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 Rete Ferroviaria Italiana 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.

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 Rete Ferroviaria Italiana 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.

Direzione e coordinamento

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. non si estende a tali dati.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Rete Ferroviaria Italiana 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 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;
- 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.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Gli Amministratori della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2019, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua 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 con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2019 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2019 ed è redatta in conformità alle norme di legge.



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

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, 23 marzo 2020

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gabriele de Gennaro'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'G'.

Gabriele de Gennaro
Socio