



Rete Ferroviaria Italiana SpA

**RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2016**

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 31.525.279.633,00 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 SpA (RFI) è la Società del Gruppo FS Italiane 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 al 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 tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- 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;
- 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;
- 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 ⁽¹⁾
Amministratore Delegato	Maurizio Gentile
Consiglieri	Maurizio Mauri
	Francesca Serra
	Luciano Grazzini ⁽²⁾

⁽¹⁾ Nomina avvenuta con delibera assembleare del 17.05.2016

⁽²⁾ Nomina avvenuta con delibera assembleare del 26.07.2016 in sostituzione di Domenico Maricchiolo

Collegio Sindacale:

Presidente	Paolo Marcarelli
Sindaci effettivi	Serenella Lucà
	Leonardo Quagliata
Sindaci supplenti	Maria Cristina Moretti
	Giuseppe La Regina

Dirigente Preposto:

Vera Fiorani

Società di Revisione:KPMG S.p.A.
(per il periodo 2014-2016)

INDICE

Lettera del presidente.....	7
Relazione sulla gestione	11
Legenda e glossario.....	12
Principali risultati raggiunti nell'esercizio.....	15
I rapporti con lo Stato.....	16
I rapporti con i clienti	27
Principali eventi dell'esercizio	33
Risorse umane.....	37
Politica Ambientale	40
Quadro macroeconomico e andamento dei mercati di riferimento	41
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria.....	45
Investimenti	50
Lo sviluppo della rete	50
Tecnologie integrate	51
Infrastruttura	56
Logistica e magazzini	59
Le stazioni	59
Energia elettrica e altri fattori energetici	65
La sicurezza d'esercizio ferroviario e dell' infrastruttura	68
Attività di ricerca e sviluppo	72
Andamento economico delle società controllate.....	75
Azioni proprie	76
Procedimenti e contenziosi.....	77
Il contenzioso fiscale	84
Informativa relativa all'articolo 2497 ter	88
Fattori di rischio.....	88
Evoluzione prevedibile della gestione	92
Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2016	97
Prospetti contabili.....	97
Situazione patrimoniale - finanziaria	98
Conto Economico.....	99
Conto Economico complessivo	100
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	101
Rendiconto Finanziario.....	102
Note esplicative al bilancio	103
Premessa	104
Principi contabili e criteri di redazione.....	105
Note sullo Stato Patrimoniale	126
Note sul Conto Economico	166

Passività e attività potenziali	177
Compenso alla società di revisione	178
Compensi Amministratori e sindaci	179
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento.....	180
Parti correlate.....	181
Garanzie.....	187
Impegni finanziari di terzi	187
Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio.....	189
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio.....	190

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,

Rete Ferroviaria Italiana (RFI), in continuità con quanto realizzato fin dall'anno 2007, presenta un bilancio con un risultato netto positivo pari a 181 milioni di euro, in costante aumento rispetto al precedente esercizio.

Tale risultato assume particolare rilevanza alla luce del mutato assetto normativo e regolamentare (approvazione da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del nuovo sistema di pedaggio per il Pacchetto Minimo d'Accesso con Delibera n. 75 del 1 luglio 2016 e delle tariffe per i servizi diversi dal Pacchetto Minimo d'Accesso approvate con Delibera n. 80 del 15 luglio 2016) che ha notevolmente influenzato la gestione corrente delle attività societarie.

In specie, l'impegno profuso dalla Società ha consentito di migliorare i risultati, sia attraverso il contenimento dei costi, che non subiscono variazioni di rilievo, sia attraverso l'aumento dei ricavi operativi, come peraltro evidenziato dal superamento degli obiettivi economici previsti nel Budget dell'anno.

Quanto sopra, nel rigoroso rispetto delle prestazioni in termini di sicurezza dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, già attestatesi negli ultimi anni su valori molto elevati se confrontati con quelli dei principali paesi europei. A conferma di ciò, alcuni degli indicatori di sicurezza (CSI) elaborati a livello europeo, evidenziano nel 2016 valori massimi dal 2006 ad oggi.

Il margine operativo lordo della società ha mostrato un sensibile incremento, rispetto al precedente esercizio, dovuto per lo più al corrispondente incremento dei ricavi operativi, solo parzialmente compensato da un corrispondente aumento dei costi operativi.



La Società, efficacemente impiegando i finanziamenti pubblici ad essa destinati, ha conseguito gli obiettivi relativi agli investimenti infrastrutturali finalizzati allo sviluppo e manutenzione della rete ferroviaria.

Ricordiamo che a partire dall'anno 2015, il volume degli stanziamenti da parte dello Stato per investimenti infrastrutturali ferroviari è aumentato sensibilmente raggiungendo, negli esercizi 2015 e 2016, l'importo complessivo di oltre 20.000 milioni di Euro.

In particolare, nell'anno 2016, ha realizzato programmi relativi agli investimenti infrastrutturali per oltre 4.000 milioni di euro, con un incremento del 17% circa rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; detti investimenti sono riferibili ai grandi progetti infrastrutturali e di mantenimento in efficienza della Rete Convenzionale e, in via residuale, ad interventi diffusi sul territorio.

Nel corso del 2016 è stato siglato, dal Ministero delle Infrastrutture e da RFI, l'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Parte Investimenti 2012 – 2016 e l'aggiornamento 2016.

Più in dettaglio, l'aggiornamento 2015 prevede la contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per circa 10.000 milioni di euro ed il recepimento di definanziamenti per circa 1.000 milioni di euro.

L'aggiornamento 2016, con il quale sono state assegnate ulteriori risorse finanziarie recate dalla "Legge di Stabilità 2016", prevede la contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per oltre 9 miliardi di euro ed il recepimento di definanziamenti per circa 338 milioni di euro.

Successivamente alla suddetta sottoscrizione sono state emanate ulteriori disposizioni quali:

- Il Piano Operativo Infrastrutture del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, che prevede investimenti per 11,5 miliardi di euro, di cui per interventi nel settore ferroviario, circa 2 miliardi di euro;
- la Legge n. 232 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019" (c.d. Legge di Bilancio 2017) che ha disposto, tra le altre cose, l'istituzione di un Fondo per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese.



Con il Decreto Legge n. 210/15 è stato definito lo schema del nuovo Contratto di Programma – Parte Servizi 2016-2021, apportando novità, in linea con l'evoluzione del quadro normativo e regolatorio di riferimento (D.Lgs. n. 112/2015 e della Delibera ART n. 96/2015), sia nella regolamentazione del finanziamento delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sia nei rapporti con lo Stato per il finanziamento dei servizi di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità. L'atto è stato esaminato dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016 con parere favorevole ed è in attesa di completare l'iter approvativo.

Nel settembre 2016 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il nuovo Piano d'Impresa che si sviluppa nell'arco temporale del decennio 2017-2026 in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, incentrato su cinque pilastri strategici: integrazione modale passeggeri, logistica integrata, infrastrutture integrate, sviluppo internazionale e digitalizzazione, centralità del cliente.

Il Piano di RFI è principalmente volto alla valorizzazione economico patrimoniale delle proprie attività nonché all'integrazione infrastrutturale con il network europeo per la realizzazione di un mercato unico ferroviario interoperabile ed interconnesso con gli altri sistemi di trasporto (strada, porti, aeroporti) per offrire servizi infrastrutturali integrati.

Nel Piano, inoltre, è prevista la progressiva integrazione delle ex "ferrovie concesse" nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, con l'obiettivo di ottenere maggiore capillarità del servizio ferroviario, maggiore efficienza e, soprattutto, maggiore sicurezza garantita dagli elevati standard tecnologici adottati da RFI.

Per sostenere lo sviluppo del nuovo Piano Industriale, RFI ha pianificato nel decennio 2017-2026 un volume di investimenti pari a circa 56 miliardi di euro al 2026, con volumi medi annui di spesa superiori ai 5 miliardi, ipotizzando lo stanziamento per competenza di coerenti risorse pubbliche.

Si renderà necessario monitorare, negli anni del Piano, l'evoluzione del modello organizzativo aziendale per verificarne la coerenza con i principi del D.Lgs. 112/2015 (Spazio unico ferroviario europeo) e della Direttiva UE 2016/2370 del 14 dicembre 2016 (c.d. "Quarto pacchetto ferroviario").

Particolare attenzione è stata dedicata, nella redazione del presente bilancio, alle osservazioni formulate nel corso del 2016 dalla Corte dei Conti in relazione alle tematiche "Sconto K2", per i dettagli delle quali si rimanda alla sezione "Indagini e procedimenti giudiziari in corso" della Relazione sulla Gestione.

Sotto il profilo organizzativo, RFI conferma l'impegno nel processo di miglioramento del Sistema di Controllo Interno basato sia sull'azione dell'*Internal Auditing* sui processi operativi e di supporto sia sulle attività del *Risk Management* e dell'Organismo di Vigilanza, anche attraverso l'aggiornamento costante del "Modello organizzativo e di gestione" di RFI ("Modello 231").

Nel febbraio 2016 è stato sottoscritto tra l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) e RFI il Protocollo di Vigilanza Collaborativa, al fine della prevenzione ed il monitoraggio di possibili episodi di corruzione nell'ambito degli appalti concessi da RFI. Questo protocollo si aggiunge ai Protocolli di legalità già in essere tra RFI ed Istituzioni ed Enti territoriali per la trasparenza e la prevenzione della corruzione nei casi di lavori appaltati a terzi. È importante sottolineare, inoltre, l'impegno costante della Società sul tema ambientale, con particolare attenzione alla sostenibilità (economica, ambientale e sociale), misurata dagli indicatori di performance che confluiscono nel Rapporto di Sostenibilità di Gruppo. Tale rapporto, nel quale RFI svolge un ruolo fondamentale, è stato redatto in conformità alle linee guida "G4 Sustainability Reporting Guidelines" della *Global Reporting Initiative* (GRI), secondo l'opzione di rendicontazione "Comprehensive" che corrisponde ad una completa applicazione delle richieste delle linee guida GRI.

Nell'esercizio 2016 è continuata, con sempre maggiore impulso, la messa a disposizione di spazi inutilizzati per il loro riutilizzo a fini sociali anche attraverso la collaborazione con importanti enti ed associazioni operanti nel campo ambientale, culturale o dell'assistenza sociale.

Il Consiglio di Amministrazione

Il 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 MEF per contributi, 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:** E' 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:** E' un indicatore di bilancio che è calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato 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).** E' 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.
- **ACEI:** Apparato Centrale Elettrico a pulsanti di Itinerario. Apparato Centrale in cui il comando degli itinerari o degli istradamenti è realizzato con l'azionamento di un solo pulsante e la manovra di ogni singolo ente interessato all'itinerario o all'istradamento è realizzata automaticamente dai dispositivi dell'apparato.
- **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.
- **Contratto di Programma – Parte Servizi o Parte Investimenti:** Contratti tra il 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.
- **ERA - European Railway Agency.** E' 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 transeuropeo. 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.
- **Nodo:** locuzione convenzionale che definisce un'area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, che rappresentano la prosecuzione dei principali itinerari che entrano nello stesso nodo nonché altre linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.
- **Raddoppio:** trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.
- **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.
- **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.
- **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.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NELL'ESERCIZIO

		2016	2015
ROE	RN/MP*	0,55%	0,39%
ROI	EBIT/CI	0,65%	0,48%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	8,35%	6,45%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	13,86%	11,22%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI	0,08	0,07
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	0,01	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

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 - a partire dall'anno 2013 - sono regolati non più da un solo contratto ma attraverso due atti:

- Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare la programmazione sostenibile degli investimenti di sviluppo infrastrutturale, relativi alla sicurezza ed agli obblighi di legge, tecnologie, interventi “leggeri” ed interventi “pesanti”, 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 di manutenzione della rete (ordinaria e straordinaria) e delle attività di *Safety*, *Security* e navigazione ferroviaria.

Il Contratto di Programma - Parte Investimenti

L'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012 - 2016, Parte Investimenti è stato esaminato dal CIPE nella seduta del 23 dicembre 2015 che, con delibera n.112 pubblicata sulla G.U. n.98 del 28 aprile 2016, ha espresso parere favorevole formulando alcune prescrizioni riferite sia all'aggiornamento 2015 che all'aggiornamento 2016.

La nuova versione dell'aggiornamento 2015 che ha recepito le prescrizioni CIPE, è stata siglata in data 29 aprile 2016 e trasmessa dal MIT alle competenti Commissioni parlamentari per l'acquisizione del relativo parere, secondo l'*iter* prescritto dalla Legge 238/1993.

L'VIII Commissione Trasporti della Camera e la IX Commissione Lavori del Senato hanno formulato pareri positivi entrambe in data 21 giugno 2016, con alcune osservazioni riferite alla prossime programmazioni.

L'aggiornamento 2015 prevede la contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per 9.976 milioni di euro ed il recepimento di definizioni per circa 1.005 milioni di euro.

Con l'aggiornamento 2015 è stata recepita una prima fase del piano cd di “Cura del ferro” voluto dal Governo, ossia un piano di iniziative finalizzato a perseguire i seguenti obiettivi: maggiore sicurezza, tecnologie di ultima generazione nelle stazioni e lungo le linee, qualità e *comfort* per i viaggiatori, rapidità nei collegamenti ma soprattutto, un'attenzione particolare agli interventi sulle reti regionali e locali in favore degli spostamenti dei pendolari ed ad ogni tipo di investimento utile a trasferire il trasporto merci dalla gomma al ferro.

Relativamente all'aggiornamento 2016 la Società, in ottemperanza a quanto prescritto dal CIPE con la citata delibera n. 112/2015 che richiedeva la presentazione dell'Atto entro un mese dalla data di pubblicazione della delibera stessa, ha provveduto in data 13 aprile 2016 a presentare un primo schema di aggiornamento 2016 che ha tenuto conto del nuovo quadro finanziario definito a seguito dell'emanazione della Legge di Stabilità 2016.

Ad esito del confronto tra MIT, Regioni e RFI in data 23 maggio 2016 è stata trasmessa al MIT una versione aggiornata dell'atto, nel rispetto dei tempi stabiliti dalla citata delibera CIPE n. 112/2015 e secondo il cronoprogramma concordato con il MIT.

Infine, a seguito del recepimento di alcuni perfezionamenti formali richiesti dal MIT, in data 8 giugno è stata trasmessa l'ultima versione dell'atto, che è stato siglato dal MIT e da RFI in data 17 giugno 2016 sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto 2016.

Si rappresenta inoltre che, nella medesima seduta CIPE dello scorso 10 agosto, relativamente alla programmazione per il periodo 2014 - 2020 del Fondo Sviluppo e Coesione, sono stati:

- approvati 13,4 miliardi di euro per i "Patti per il Sud" (Delibera n.26);
- ripartiti per settore 15 miliardi di euro della cosiddetta «Cabina di Regia Nazionale» (Delibera n.25).

Il CIPE ha anche approvato regole procedurali, criteri di ammissibilità, modalità di monitoraggio, modalità di riprogrammazione, casi di revoca e modalità di trasferimento delle suddette risorse.

Rispetto all'*iter* procedurale *standard* previsto dalla Legge n.238/1993 per l'approvazione dei contratti di programma con lo Stato, è intervenuta la Legge di conversione n. 225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n.193 del 22/10/2016 (c.d. "Decreto fiscale") che, all'art. 10 comma 1, ha approvato l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma, in particolare: *"è autorizzata la spesa di 320 milioni di euro per l'anno 2016, anche per la sicurezza e l'efficientamento della rete ferroviaria, e di 400 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento di interventi relativi alla "Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge", ivi compresi quelli previsti nella parte programmatica del Contratto di Programma, aggiornamento 2016 - Parte investimenti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana (RFI), sul quale il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), nella seduta del 10 agosto 2016, si è espresso favorevolmente e che è contestualmente approvato. L'autorizzazione di spesa di cui al periodo precedente è immediatamente efficace per l'ulteriore corso dei relativi interventi che vengono recepiti nel successivo contratto di programma - Parte investimenti 2017-2021"*.

L'aggiornamento 2016 prevede la contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per 9.271,6 milioni di euro ed il recepimento di definanziamenti per circa 338 milioni di euro.

La variazione in aumento rispetto al CdP-I 2012-2016 è dovuta alle seguenti disposizioni normative:

- 8.258,6 milioni di euro relativi ad ulteriori risorse finanziarie recate dalla sopra citata "Legge di Stabilità 2016";
- 272,1 milioni di euro, quali contributi conto impianti derivanti dall'operazione di cessione a Terna degli "asset elettrici" ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 293, della Legge n° 190 del 23 dicembre 2014 "Legge di Stabilità 2015";
- 645,3 milioni di euro, derivanti dal Programma CEF 2014 -2020;
- 45,2 milioni di euro, derivanti da risorse da Enti Locali.

La variazione in diminuzione è ripartita come di seguito specificato:

- 300 milioni di euro, a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122, nell'ambito delle dotazioni finanziarie iscritte a legislazione vigente, in termini di competenza e cassa, delle spese rimodulabili delle missioni di spesa di ciascun Ministero di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge 31 dicembre 2009 n. 196, così come previsto dalla Tabella E della Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di Stabilità 2016);
- 25 milioni di euro, a seguito della riprogrammazione delle opere finanziate dal programma PAC Salvaguardia ai sensi del Decreto IGRUE n. 33 del 5 agosto 2015 e della nota MIT n. 276 del 14 gennaio 2016;

- 13 milioni di euro, a valere sul Piano Salvaguardia della Regione Sardegna.

Nell'aggiornamento contrattuale sono state recepite le prescrizioni espresse dal CIPE, in occasione dell'approvazione dell'aggiornamento 2015 del CdP-I, riguardanti:

- la predisposizione di apposite schede progetto che indichino l'evoluzione, sotto l'aspetto tecnico e finanziario, delle singole opere ricomprese nell'Aggiornamento 2016 del CdP-I;
- l'assegnazione per il 2016 dei finanziamenti necessari a completare la copertura finanziaria dell'intervento "Linea Pescara - Bari: raddoppio della tratta Termoli - Lesina".

E' stato invece convenuto con il MIT di non tener conto delle prime risultanze della programmazione per il periodo 2014-2020 del Fondo Sviluppo e Coesione ("Patti per il Sud", "Patto per il Lazio" e "Cabina di Regia"), in quanto l'utilizzo dei finanziamenti resta subordinato ad apposita deliberazione CIPE o ad assegnazione per norma a specifiche iniziative. Di tali risorse si terrà conto nel prossimo aggiornamento contrattuale, fermo restando quanto previsto all'art.3, comma 2, del CdP relativo all'immediata efficacia di disposizioni normative e/o Delibere CIPE successive all'approvazione del Contratto.

In data 1 dicembre 2016 il CIPE ha approvato il Piano Operativo Infrastrutture del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 di competenza del MIT, che prevede investimenti per 11,5 miliardi di euro ed è articolato in sei Assi Tematici di intervento con risorse finanziarie a disposizione, per interventi nel settore ferroviario, pari a circa 2 miliardi di euro ("FSC Cabina di Regia"), risorse che saranno contrattualizzate nel prossimo CdP-I 2017-2021.

L'11 dicembre 2016, è stata emanata la Legge n. 232 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019" (c.d. Legge di Bilancio 2017) che ha disposto:

- all'art.1 commi 140-142 l'istituzione, nello stato di previsione del MEF (cap.7550) di un apposito Fondo da ripartire, con una dotazione di 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, 3.150 milioni di euro per l'anno 2018, 3.500 milioni di euro per l'anno 2019 e 3.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032, per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese. L'utilizzo del fondo è disposto con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del MEF, di concerto con i Ministri interessati, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato;
- all'art.1 comma 591 è stata autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2017, di 32 milioni di euro per l'anno 2018 e di 42 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2022, quale contributo al nuovo Contratto di Programma - Parte investimenti 2017-2021, tra il MIT e RFI, con destinazione al finanziamento della nuova linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella.

Per completezza d'informazione si riportano anche gli stanziamenti di cassa previsti per l'anno 2017 dalla Legge di Bilancio 2017, come di seguito riportati:

- ✓ 1.037 milioni di euro sul capitolo MEF 7122 quale contributo in conto impianti per la prosecuzione degli investimenti ferroviari;
- ✓ 1,7 milioni di euro, sul capitolo MEF 7123, quale contributo in conto impianti per la realizzazione di opere specifiche;
- ✓ 400 milioni di euro, sul capitolo MEF 7124, per la realizzazione del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli quale quota dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007;

- ✓ 100 milioni di euro, sul capitolo MEF 7124, per la rete AV/AC e 100 milioni di euro per la rete convenzionale, quale rata dei contributi quindicennali stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dagli anni 2006 e 2007;
- ✓ 230 milioni di euro, sul capitolo MIT 7518, per il Terzo Valico dei Giovi;
- ✓ 15 milioni di euro, sul capitolo MIT 7549, per interventi di soppressione PL finanziati dal DL "Sblocca Italia";
- ✓ 25 milioni di euro, sul capitolo MIT 7550, per la Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia finanziato dal DL "Sblocca Italia";
- ✓ 15 milioni di euro, sul capitolo MIT 7563, relativi alla tratta Andora-Finale.

Per quanto riguarda gli obblighi d'informativa, previsti dagli artt. 4 comma 2 lettera i), 4 comma 3 lettera b), 6, 7 comma 2 lettera c), e 8 del CdP-I 2012-2016 si segnala che la Società ne ha dato pieno riscontro.

Il Contratto di Programma 2012-2014 – Parte Servizi

Il vigente CdP-S 2012-2014 è stato prorogato sino al 31 dicembre 2016, ai sensi dell'art. 7 del Decreto Legge 30 dicembre 2015 n. 210 recante la "Proroga di termini previsti da disposizioni legislative", al fine di consentire il completamento dell'*iter* di formalizzazione ed approvazione del nuovo CdP-S 2016-2021.

Lo schema del nuovo CdP-S 2016-2021 è stato definito in sostanziale continuità d'impostazione con l'atto precedente, introducendo alcune novità in coerenza con l'evoluzione del quadro normativo e regolatorio di riferimento (in particolare del D.Lgs. n.112/2015 e della Delibera ART n. 96/2015 di definizione dei principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria).

Oggetto principale del Contratto rimane la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria nazionale. Nel Contratto sono regolati, inoltre, i rapporti tra Gestore e Stato in merito al finanziamento delle attività in conto esercizio relative ai processi di gestione della rete ferroviaria (circolazione, *safety*, *security*, navigazione ferroviaria) e dei servizi di assistenza alle PRM.

L'atto nella nuova configurazione è stato esaminato con parere favorevole dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016 ed è in attesa di completare l'*iter* approvativo previsto dalla Legge 238/1993.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si segnala che, nel corso dell'esercizio 2016:

- con l'art. 217, comma 1, del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, pubblicato nella G.U. del 19 aprile 2016 n. 91, in attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE, sono stati abrogati l'art. 1, commi da 1 a 5 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetta "Legge Obiettivo") ed il D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE).
- con la Parte V (artt. 200-203) del medesimo provvedimento vengono inoltre individuati, come nuovi strumenti di pianificazione e programmazione, il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) ed il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) dove sarà ricompreso l'elenco delle infrastrutture di

interesse nazionale. Il primo DPP da approvarsi entro un anno dall'entrata in vigore del provvedimento dovrà contenere anche le indicazioni circa lo stato procedurale, fisico e finanziario di ciascuna opera inserita. Fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione già approvati secondo le procedure vigenti.

Per la realizzazione degli investimenti inoltre, bisognerà procedere tramite le regole ordinarie e non più con le leggi speciali; i nuovi riferimenti sono appunto contenuti negli articoli proposti nella citata Parte V.

Inoltre, si segnala che:

- ✓ nella seduta del 10 agosto, il CIPE ha:
 - autorizzato l'avvio della realizzazione del 4° lotto costruttivo per la linea AV/AC Milano - Genova - Terzo Valico dei Giovi del valore complessivo di 1.630 milioni di euro ed ha approvato l'assegnazione di un finanziamento di 1.630 milioni di euro con delibera n.42;
 - approvato il progetto definitivo dell'adeguamento tecnologico e infrastrutturale della galleria in subalveo torrente Fiumicello della Linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria con delibera n.40;
- ✓ in data 12 agosto, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 188 la Delibera n. 17/2016 con cui il CIPE ha approvato l'avvio della realizzazione del 4° lotto costruttivo della Galleria di Base del Brennero del valore complessivo di 1.250 milioni di euro, assegnando a RFI per l'intervento circa un miliardo di euro.

Attività del Commissario Straordinario

Con la Legge 25 febbraio 2016, n. 21 di "Conversione del Decreto Lgs. 30 dicembre 2015, n. 210", si è prevista la sostituzione del Commissario per la realizzazione delle tratte Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, assegnando i relativi compiti all'Amministratore Delegato di RFI in luogo dell'AD di Ferrovie dello Stato Italiane, nominato con l'art.1 del D.L. 133/2014 cosiddetto "Sblocca Italia", convertito con modifiche dalla Legge 144/2014. Il termine della durata dell'incarico viene prorogato al 30 settembre 2017, invece dei due anni dall'entrata in vigore del D.L. 133/2014 (comma 9-bis);

Il Commissario ha approvato le progettazioni definitive delle seguenti opere:

- itinerario Napoli - Bari: interventi sulla linea Canello - Napoli per integrazione con la linea AV/AC con l'ordinanza n. 21 del 16 maggio 2016;
- itinerario Napoli - Bari: 1° lotto funzionale Canello - Dugenta / Frasso Telesino e variante alla linea storica Roma - Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni con l'ordinanza n. 22 del 16 maggio 2016;
- itinerario Napoli - Bari: Raddoppio Canello - Frasso Telesino e Variante alla linea Roma - Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni. Interconnessioni Nord su linea storica Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni con l'ordinanza n. 24 del 13 luglio 2016;

nonché la progettazione preliminare delle seguenti opere:

- itinerario Napoli - Bari: Raddoppio tratta Frasso Telesino - Vitulano con l'ordinanza n. 25 del 1 settembre 2016;
- itinerario Napoli - Bari: Raddoppio tratta Apice - Orsara con l'ordinanza n. 27 del 1 dicembre 2016.

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo

Gli interventi previsti nell'ambito dei contratti istituzionali sottoscritti nel 2012 (Direttrice Ferroviaria Napoli - Bari-Lecce - Taranto e Direttrice Ferroviaria Salerno-Reggio C.) e nel 2013 (Direttrice Ferroviaria Messina-Catania-Palermo) sono in corso di progettazione/realizzazione.

Nel corso del 2016 si è regolarmente provveduto all'aggiornamento dello specifico monitoraggio "Sistema Gestione Progetti" (SGP).

Nei mesi di luglio e dicembre 2016 si sono tenute le riunioni del Comitato di Attuazione e Sorveglianza (CAS) dei tre Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) nell'ambito delle quali è stato relazionato sullo stato di attuazione dei progetti inclusi nei contratti. In particolare nei CAS di luglio è stata esaminata e discussa la relazione annuale sullo stato di attuazione dei CIS predisposta, come previsto contrattualmente, dal Responsabile Unico del Contratto (RUC).

Quadro normativo e regolatorio

Nel corso dell'anno 2016 il contesto regolatorio nel quale il Gestore dell'Infrastruttura (GI) e le Imprese Ferroviarie (IF) operano è stato caratterizzato:

- sul fronte nazionale, principalmente dall'attuazione dei criteri per la determinazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui alla Delibera ART 96/2015, nonché l'avvio del procedimento relativo alle modalità di regolazione più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza dei servizi di manovra ferroviaria;
- sul fronte europeo dall'approvazione del Quarto Pacchetto Ferroviario.

Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

Come già evidenziato nella Relazione Finanziaria Annuale 2015, alla quale si rinvia per ulteriori approfondimenti, in data 18 novembre 2015 è stata pubblicata sul sito dell'ART la Delibera n. 96 del 13 novembre 2015, nel cui Allegato 1 sono definitivamente adottate le misure di regolazione in materia di "Principi e criteri per la determinazione dei canoni per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria", ivi compresi gli obblighi di contabilità regolatoria per:

- il canone di accesso per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (servizi del c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso" o PMdA);
- i canoni ed i corrispettivi dei servizi afferenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale, non ricompresi nel canone del PMdA, qualora soggetti a regolamentazione.

La Società, in attuazione di quanto previsto nella Misura n. 8 della Delibera in oggetto ed al fine di determinare la tariffa media unitaria di riferimento, ha avviato un apposito processo di consultazione con le IF per definire la previsione delle unità di traffico fino all'ultimo anno del periodo tariffario (2021). La prima fase di consultazione con le IF si è concretizzata nell'incontro tenutosi il 10 dicembre 2015 e nel successivo scambio di corrispondenza tra GI e IF volto a fotografare le proiezioni di traffico di ciascuna IF per l'intero periodo tariffario (2016-2021).

Successivamente, l'11 febbraio 2016, in applicazione della Misura 32 della Delibera in oggetto, RFI ha trasmesso all'ART le specifiche funzionali del modello di simulazione per le quali la stessa Autorità ha ritenuto necessario richiedere ulteriori elementi informativi per meglio definire i costi operativi ammissibili, la loro dinamica di

evoluzione nel periodo regolatorio, la composizione del capitale investito netto nonché il relativo tasso di remunerazione.

Tale circostanza, ha reso necessario differire il termine del 12 marzo 2016, originariamente previsto sia dalla Misura 58 lettera c) che dalla Misura 41, ultimo periodo, primo punto, per la presentazione da parte del Gestore del nuovo sistema tariffario. Tutto ciò considerato, con Delibera n. 28/2016 dell'8 marzo 2016, l'ART ha prorogato il suddetto termine al 22 aprile 2016.

L'Autorità è poi intervenuta con la Delibera n. 31/2016 del 23 marzo 2016 al fine di fornire precisazioni su taluni aspetti di contabilità regolatoria presenti nella Delibera n. 96/2015.

Con note del 22 aprile 2016 RFI ha presentato all'ART il nuovo sistema tariffario 2016-2021, corredato della documentazione prevista alla Misura 4 della Delibera n. 96/2015. In seguito alla suddetta trasmissione l'Autorità ha preso atto della necessità di approfondimento e di integrazione di taluni aspetti contenuti nella documentazione trasmessa da RFI. In particolare si trattava di chiarire:

- la metodologia utilizzata per le previsioni di traffico relative al periodo regolatorio interessato, ed in quale misura il fattore di elasticità della domanda di traffico possa risultare influenzato dal variare del canone;
- se la struttura dei segmenti di mercato con la sotto-articolazione dei servizi proposta dal Gestore risponda ai principi di equità e non discriminazione;
- le informazioni tecnico/economiche necessarie ai fini dell'istruttoria.

Alla luce di quanto sopra, l'ART ha ritenuto necessario, con Delibera n. 62/2016 del 30 maggio 2016, differire i termini inizialmente previsti dalla Delibera n. 96/2015 - e già differiti come sopra detto - al 1° luglio 2016.

Sono seguite, da parte dell'ART, audizioni con le IF (in data 7, 8 e 10 giugno 2016) al fine di recepire informazioni e criticità sulla verifica di conformità del sistema tariffario, nonché incontri con RFI (in data 9 giugno e 27 giugno 2016) per chiarimenti.

L'ART, in esito alle interlocuzioni di cui sopra, per meglio assicurare l'ottemperanza ai principi di competitività, sostenibilità e rispetto degli incrementi di produttività per le IF, nonché di equilibrio economico del GI di cui all'art. 16 del D.Lgs. n.112/2015, ha ritenuto opportuno enunciare con la Delibera n. 72/2016, talune modalità applicative delle misure di cui all'allegato 1 della Delibera n. 96/2015, concernenti i limiti di variabilità dei coefficienti di modulazione tariffaria pertinenti ai singoli segmenti di mercato ed operanti sulla base dei binomi costituenti la struttura di base dei servizi ferroviari.

Alla luce delle precisazioni di cui sopra l'Autorità ha ritenuto necessario modificare le tempistiche relative alla procedura di aggiornamento ordinario del PIR - risultate incompatibili con la necessità di fornire alle IF adeguata informazione circa il nuovo sistema tariffario - nel seguente modo:

- per il PIR 2018, il termine entro il quale il GI dovrà predisporre e pubblicare la prima bozza e sottoporla all'esame di tutti i soggetti interessati, fissato al 30 giugno 2016, è stato differito al 22 luglio 2016;
- conseguentemente, il termine ultimo del successivo 31 luglio per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione, è stato a sua volta differito al 2 settembre 2016.

Con la medesima Delibera l'ART, in riferimento ai servizi diversi dal Pacchetto Minimo d'Accesso, ha richiesto a RFI ulteriori chiarimenti e conseguentemente differito il termine di presentazione al 15 luglio 2015.

A seguito delle indicazioni sulle modalità applicative delle misure enunciate dalla stessa ART con la sopra citata Delibera n. 72/2016, in data 30 giugno 2016 RFI ha presentato all'Autorità una nuova proposta di sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo d'Accesso che, con Delibera n. 75/2016 del 1° luglio 2016, è stata

giudicata conforme ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria - approvati con Delibera n. 96/2015 e successive integrazioni- con le seguenti prescrizioni:

- nel computo dei costi operativi dell'anno base, il Gestore deve conformarsi agli importi risultanti dalla contabilità certificata trasmessa all'Autorità;
- il coefficiente J_{min} relativo al binomio "Open Access Premium MI o RM" / "Open Access Premium MI & RM" non deve risultare inferiore al valore limite di 0.85, al fine di garantire, preservandola da sviluppi indesiderabili, la concorrenza nel relativo segmento di mercato;
- il criterio di differenziazione delle sottocategorie Base e *Light* all'interno del sub-segmento *Open Access Premium* "MI o RM", fissato dal Gestore sulla base di una soglia del 30% dell'utilizzo della rete a livello di servizio elevato, è considerato conforme fino al raggiungimento del limite massimo di 3 milioni di treni*km annui per i volumi di traffico afferenti alla sottocategoria *Light*, effettivamente circolati. Qualora detti volumi risultino superiori al predetto limite, il Gestore è tenuto a sottoporre all'Autorità una proposta di revisione di detto criterio di differenziazione, al fine di prevenire l'eventuale verificarsi di effetti distorsivi sul segmento di mercato pertinente;
- il GI è tenuto a comunicare all'Autorità, a partire dal mese di aprile 2018, in considerazione dei dati relativi ai volumi di traffico circolati, nonché dell'aggiornamento delle previsioni di traffico derivanti dalle richieste di tracce relative all'anno successivo, gli eventuali scostamenti rispetto ai volumi previsionali di traffico assunti come base di riferimento per la definizione del sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, in modo da consentire all'organismo di regolazione l'adozione di eventuali misure correttive, ai fini del mantenimento della conformità di tale sistema tariffario al D.Lgs. n.112/2015.

Per quanto concerne i servizi diversi dal PMdA, con nota del 28 giugno 2016, RFI ha trasmesso una relazione contenente chiarimenti ed integrazioni informative, nonché alcune modifiche al sistema tariffario esposto nella nota del 22 aprile 2016. In seguito ad interlocuzioni con l'ART - con nota del 14 luglio 2016 - RFI ha trasmesso all'Autorità ulteriori informazioni e chiarimenti, nonché alcune ulteriori modifiche al sistema tariffario di cui trattasi.

Alla luce di quanto sopra l'ART ha considerato che l'introduzione di una tariffa articolata in relazione alla durata della sosta risulti necessaria al fine di garantire un uso efficiente degli impianti, nonché un utilizzo efficiente del materiale rotabile, pertanto ha ritenuto opportuno prescrivere a RFI di implementare la suddetta procedura finalizzata alla rilevazione automatica dei tempi di sosta in tempo utile per sottoporre all'Autorità - entro il mese di aprile 2018 - una rimodulazione del sistema tariffario relativo a tale servizio. Le sopra indicate modifiche al sistema tariffario esposto nella citata nota del 22 aprile 2016 hanno comportato la necessità di rielaborare parzialmente i prospetti di contabilità regolatoria - da sottoporre a conseguente certificazione - e pertanto è stato necessario acquisire la suddetta certificazione anteriormente alla data prevista per la pubblicazione della prima bozza del PIR 2018, e, quindi, prescrivere a RFI di trasmettere tale documentazione all'Autorità entro il suddetto termine, fissato alla data del 22 luglio 2016 dalla delibera n. 72/2016.

Alla luce del percorso come sopra delineato, con Delibera n. 80 del 15 luglio 2016 l'ART ha statuito che il nuovo sistema tariffario 2017-2021 per i servizi diversi dal PMdA presentato da RFI risulta conforme ai criteri approvati con la delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive integrazioni, con le seguenti prescrizioni:

- nel caso in cui, nel corso del periodo di regolazione di cui trattasi, RFI intenda modificare il sistema tariffario per i servizi in oggetto, deve contestualmente riformulare la modellazione dei costi per distinguere la componente variabile da quella fissa, sottoponendo tale modellazione e la conseguente modifica del sistema tariffario alla previa verifica di conformità da parte dell'Autorità, nel rispetto comunque della tempistica di cui alla misura 41 dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015;
- RFI deve procedere all'implementazione di una procedura finalizzata alla rilevazione automatica dei tempi di sosta del materiale rotabile nelle infrastrutture di pertinenza, al fine di sottoporre alla previa verifica di conformità da parte dell'Autorità, entro il mese di aprile 2018, una rimodulazione del sistema tariffario attinente al servizio di sosta, ricovero e deposito del materiale rotabile;
- entro il termine del 22 luglio 2016, la trasmissione all'ART della certificazione da parte della società di revisione contabile dei prospetti di contabilità regolatoria relativi al sistema tariffario di cui alla citata nota del 22 aprile 2016.

Con Delibera n. 30 del 23 marzo 2016, l'ART ha disposto che la misura 11.6.2 della Delibera n. 70/2014 - che nello specifico prescriveva al GI di avviare procedure ad evidenza pubblica entro il 30 giugno 2015 per l'affidamento dei servizi di manovra - dovesse trovare applicazione ai soli impianti dove il servizio di manovra si svolgeva interamente su aree di proprietà di RFI (Lecco Maggianico e Milano Smistamento - Fascio Segrate), mentre per tutti gli altri impianti (i.e. gli impianti in regime di Gestore Unico nei quali l'attività di manovra non si svolge interamente su aree di proprietà di RFI) fosse avviato un procedimento volto a stabilire le modalità più idonee a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra.

A tale scopo, con successiva Delibera n. 133 del 18 novembre 2016, l'ART indiceva una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante "Misure di regolazione volte a stabilire le modalità più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria" al fine di acquisire le osservazioni da parte dei vari *stakeholders* del settore ferroviario, per poi consolidare il testo definitivo delle Misure di regolazione.

In data 9 febbraio 2017 l'ART ha pubblicato la Delibera n. 18 con cui, a seguito dell'istruttoria condotta e tenuto conto delle osservazioni formulate dai partecipanti alla consultazione, ha approvato le "Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria". Tali Misure si riferiscono a 13 "compensatori ferroviari", selezionati secondo i criteri espressi con la delibera n. 133/2016 (con l'esclusione dell'impianto di Gallarate – Ambrogio in quanto *terminal* privato con unico gestore ed unico cliente), nei quali il Gestore Unico sarà individuato nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, ferma la possibilità di ricorso all'autoproduzione del servizio da esercitarsi nei termini di legge.

Quarto Pacchetto Ferroviario

Pilastro Tecnico

Nel corso del mese di maggio 2016 è stato definitivamente approvato il c.d. Pilastro Tecnico nell'ambito del Quarto Pacchetto Ferroviario. Tale Pilastro Tecnico, che introduce cambiamenti importanti volti a migliorare il funzionamento dello spazio ferroviario unico europeo, si compone di tre atti normativi, segnatamente:

- il Regolamento (UE) 2016/796 che abrogando il precedente Regolamento (CE) n. 881/2004, ha soppresso l'ERA e istituito la nuova "Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie" (EUAR - *European Union Agency for Railways*), denominata semplicemente "Agenzia";
- la Direttiva (UE) 2016/797 in tema di interoperabilità, che abroga la precedente Direttiva 2008/57/CE a decorrere dal 16 giugno 2020;
- la Direttiva (UE) 2016/798 in materia di sicurezza ferroviaria, che abroga la precedente Direttiva 2004/49/CE a decorrere dal 16 giugno 2020.

Nello specifico, si ritiene utile far presente che la Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio fornisce i presupposti per l'elaborazione e la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), mentre la Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio fornisce i presupposti per l'elaborazione e la revisione dei metodi comuni di sicurezza (CSM), degli obiettivi comuni di sicurezza (CST) e degli indicatori comuni di sicurezza (CSI).

Gli interventi normativi di cui sopra hanno esteso e rafforzato gli ambiti di competenza della neo istituita "Agenzia", in particolare attribuendole le seguenti funzioni: (i) autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile in ambito UE; (ii) rilascio del certificato di sicurezza unico per IF circolanti in ambito UE.

Pilastro mercato

Nel dicembre 2016 il Parlamento Europeo ha infine approvato in sessione plenaria il c.d. Pilastro Mercato del Quarto Pacchetto Ferroviario, i cui testi consolidati sono stati pubblicati in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europa il 23/12/2016, che si compone dei tre seguenti atti normativi:

- modifica della Direttiva 2012/34/UE (c.d. *Recast*) relativamente all'apertura del trasporto ferroviario nazionale passeggeri e regole di *governance* dell'infrastruttura ferroviaria che dovrà essere recepita dagli Stati entro il 25 dicembre 2018;
- modifica del Regolamento 1370/07 relativamente all'apertura del mercato ferroviario nazionale passeggeri;
- abrogazione del Regolamento CEE n. 1192/69 relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie.

In dettaglio, i principali punti oggetto di intervento hanno riguardato:

- l'inserimento di una "nuova definizione di Gestore dell'Infrastruttura", da intendersi quale organismo od impresa a cui vengono attribuiti lo svolgimento di quattro specifici compiti, ossia esercizio, manutenzione, rinnovo e partecipazione allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria;
- l'introduzione della definizione di "impresa a integrazione verticale" in cui rientra il modello di *governance* caratterizzante il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;
- regole di *governance* volte a garantire l'indipendenza organizzativa e decisionale del GI nell'esercizio delle due funzioni essenziali (i.e. "assegnazione delle tracce ferroviarie" ed "imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura");
- completa liberalizzazione del trasporto nazionale passeggeri (servizi di Alta Velocità e di lunga percorrenza) a partire dall'orario di servizio 14 dicembre 2020, fatta salva la possibilità di limitare l'accesso in caso di

compromissione dell'equilibrio economico di Contratti di Servizio Pubblico previa valutazione a cura dell'Organismo di Regolazione;

- nuove regole in materia di aggiudicazione dei "servizi di trasporto pubblico ferroviario passeggeri" con preferenza per il meccanismo della gara, salva la possibilità di effettuare l'aggiudicazione diretta del servizio fino al 25 dicembre 2023 per contratti di durata non superiore a 10 anni.



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 da IF e da 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 cc)". L'oggetto del rapporto contrattuale è costituito nel primo caso da 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.

Con specifico riferimento al periodo 1 gennaio 2016 – 10 dicembre 2016 il mercato presenta:

- n. 39 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 3 valide per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano)¹;
- n. 1 IF dotata di licenza ferroviaria europea rilasciata dalla Repubblica Federale Tedesca (TX Logistik);
- n. 33 IF che espletano servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del "Contratto di utilizzo dell'infrastruttura";
- n. 41 contratti di utilizzo dell'infrastruttura², così suddivisi:
 - ✓ n. 19 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - ✓ n. 19 per lo svolgimento del traffico merci;
 - ✓ n. 3 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Con specifico riferimento al periodo 11 dicembre 2016 – 31 dicembre 2016, le uniche variazioni che il mercato presenta rispetto al periodo precedente sono le seguenti:

- n. 32 IF che espletano servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del "Contratto di utilizzo dell'infrastruttura";
- n. 39 contratti di utilizzo dell'infrastruttura³, così suddivisi:
 - ✓ n. 19 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - ✓ n. 19 per lo svolgimento del traffico merci;
 - ✓ n. 1 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Relativamente ai soggetti "richiedenti" al 31 dicembre 2016 si rilevano in corso di validità n. 21 Accordi Quadro/Protocolli d'Intesa così suddivisi:

¹ Fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale del Trasporto Ferroviario (<http://www.mit.gov.it/documentazione/impreseferrovie-titolari-licenza>).

² La differenza tra numero di contratti (41) e numero delle Imprese Ferroviarie contraenti (33) è riconducibile al fatto che l' IF Trenitalia è titolare di n. 6 contratti (merci, passeggeri lunga percorrenza "a mercato", lunga percorrenza servizio "universale", passeggeri lunga percorrenza su rete AV, passeggeri regionale e "treni tecnici") e le IF TUA, Serfer e Ferrovie Udine Cividale sono titolari ognuna di n. 2 contratti (differenti per tipologia di servizio).

³ La differenza tra numero di contratti 39 e numero delle Imprese Ferroviarie contraenti (32) è riconducibile al fatto che l' IF Trenitalia è titolare di n. 5 contratti (merci, passeggeri lunga percorrenza "a mercato", lunga percorrenza servizio "universale", passeggeri lunga percorrenza su rete AV e passeggeri regionale) e le IF TUA, Serfer e Ferrovie Udine Cividale sono titolari ognuna di n. 2 contratti (differenti per tipologia di servizio).

- n. 15 stipulati con soggetti aventi un interesse pubblico (n. 13 Regioni e n. 2 stipulati con Province Autonome);
- n. 3 con soggetti aventi un interesse commerciale;
- n. 3 Accordi Quadro sottoscritti con IF di cui n. 2 per servizio passeggeri su rete e n. 1 per servizio trasporto merci.



Ricavi da pedaggio

Generalità

I ricavi da pedaggio passano da 1.006,1 milioni di euro del 2015 a 1.058,3 milioni di euro del 2016, con un incremento del 5,2%. L'incremento dei ricavi è attribuibile principalmente all'aumento medio complessivo dei volumi di produzione espressi in treni-km pari al 2,7%, con un incremento del 12% sulla rete AV/AC.

Ricavi da servizi

Accesso alla rete di comunicazione GSM-R

Alla rete di telecomunicazione per i collegamenti di servizio hanno accesso, oltre a tutte le IF titolari di "Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria", anche altri soggetti qualificati che, pur non espletando attività di trasporto, hanno necessità di accedere alla rete per attività legate ad esempio alla certificazione oppure a test di prova sulla rete AV/AC.

Nel corso del 2016, si registra una diminuzione dei ricavi (-19,5%), rispetto al 2015 per utilizzo del GSM-R a seguito di una riduzione del servizio richiesto dalle IF.

Servizi di traghettamento

Relativamente alle componenti caratteristiche dei servizi di traghettamento prestati, si riportano, qui di seguito, gli elementi più rilevanti.

Traghettamento Sicilia

Il trasporto del materiale ferroviario si è sviluppato, secondo il programma di esercizio rielaborato a seguito dell'entrata in servizio della nave Logudoro (a quattro binari), trasformata per permettere il trasporto delle merci pericolose e nocive, con la messa a disposizione a favore dell'attualmente unica IF cliente, di n. 10.640 corse navi a quattro binari nel 2016 (nel 2015 erano n. 10.681).

I ricavi da traghettamento verso IF nel 2016 restano sostanzialmente invariati rispetto a quelli dell'esercizio precedente, attestandosi a 18,2 milioni di euro.

Traghettamento Sardegna

Il servizio si è svolto con la nave traghetto Scilla che ha effettuato 8 corse utilizzando, sulla sponda continentale, il terminale di Villa San Giovanni (RC). I trasporti effettuati sono esclusivamente legati a bisogni di RFI (trasporto di binari e di macchinari per manutenzione armamento).

Servizi di Manovra

I ricavi da servizio di manovra passano da 7,1 milioni di euro del 2015 a 4,4 milioni di euro del 2016 (-38%).

Questo risultato è determinato dalla progressiva implementazione del progetto avviato nel 2013, che prevede progressivamente l'effettuazione del servizio in autoproduzione da parte delle IF sotto il coordinamento del GI.

Il progetto è ormai giunto al suo completamento, e al momento il servizio viene effettuato esclusivamente negli impianti di confine e negli scali marittimi.



Inoltre, in ottemperanza a quanto richiesto dalla Delibera ART n. 104 del 4 dicembre 2015, RFI, in data 31 marzo 2016, ha avviato la procedura ad evidenza pubblica per lo svolgimento del servizio di manovra in regime di Gestore Unico presso gli impianti di Lecco Maggianico e Milano Segrate. In data 30 novembre 2016 la Società ha comunicato la formale aggiudicazione della predetta procedura alla TS *Traction & Service* S.r.l. per entrambi i lotti.

Servizio di Assistenza Persone Ridotta Mobilità (PRM)

Questo servizio, inserito a partire dal PIR edizione 2011 tra i servizi complementari, ha raggiunto piena efficacia con il nuovo sistema informatico ReteBlu che consente la consultazione in tempo reale a tutte le IF che circolano sulla rete nazionale delle pratiche generate dagli Operatori delle Sale Blu e del relativo stato di avanzamento (pianificato, chiuso, annullato).

Le IF attraverso questo sistema possono inoltre pianificare i servizi di assistenza, a seguito di contatti diretti con i viaggiatori disabili e a ridotta mobilità, accedendo direttamente al sistema dalla rete Internet.



Si registra una crescente richiesta di prestazioni da parte delle IF (mediamente +10% circa su base annua), infatti i ricavi derivanti da questo servizio passano da 1,9 milioni di euro del 2015 a 2,5 milioni di euro del 2016. Il confronto tra i due esercizi, tuttavia, è poco significativo in quanto, per effetto del recepimento della Delibera ART n.70 del 31 ottobre 2014 che ha comportato una sostanziale riduzione (circa -75%) della componente tariffaria relativa al costo con decorrenza a partire dal cambio orario 2014-2015, il ricalcolo dei ricavi 2015 ha determinato una riduzione su base annua dei ricavi di competenza di circa 0,6 milioni di euro.

Altri servizi

I ricavi derivanti dagli ulteriori servizi ex art. 13 D.Lgs. n.112/2015 nel loro complesso registrano un incremento del 7,8% rispetto al 2015 dovuto sostanzialmente ad una maggior richiesta di informazioni complementari da parte delle IF.

Prospetto Informativo della Rete

Nel corso del 2016, si è proceduto all'aggiornamento del PIR 2015 e del PIR 2017 ed alla pubblicazione del PIR 2018.

Aggiornamenti PIR 2015 e 2017

Nella prima parte del 2016 si è proceduto all'aggiornamento del PIR 2015 e 2017 con riguardo a:

- maggior dettaglio dei criteri di priorità degli investimenti per la riduzione dei casi di circolazione perturbata;
- Accordi Quadro: inserimento di KPI del GI per servizi Trasporto Pubblico Locale;
- inserimento di uno specifico scaglione di franchigia per contratti AV di importo inferiore a 6 milioni di euro;
- procedura per assegnazione alle IF di locomotori RFI per lo svolgimento della manovra in autoproduzione e modifica alla durata dei contratti;
- inserimento di obblighi di garanzia dei livelli di qualità del servizio nel Contratto tra GI e IF.

Successivamente, nella seconda metà del 2016, si è proceduto ad un nuovo aggiornamento del PIR 2017: la modifica del paragrafo 2.4.5 "Regole di gestione della circolazione" in ragione dell'emanazione della nuova Prefazione Generale all'Orario di Servizio (P.G.O.S.) avvenuta con la Disposizione di esercizio n. 18 del 19 novembre 2015. L'aggiornamento in parola ha interessato, altresì, i capitoli 5 e 6 i quali sono stati modificati in conseguenza della Delibera ART n.80 del 2016. Con tale Delibera l'Autorità ha dichiarato, con riferimento ai servizi erogati da RFI diversi dal PMdA, la conformità del nuovo sistema tariffario per il periodo tariffario 2017-2021 ai principi per la determinazione delle tariffe stabiliti con la Delibera ART n.96/2015.

In data 9 dicembre 2016, si è proceduto ad un ulteriore aggiornamento del PIR 2017, a seguito della Delibera ART n. 140 del 30 novembre 2016, contenente indicazioni e prescrizioni relative al PIR 2018, in parte applicabili anche al PIR 2017, inerenti il tema dei servizi diversi dal PMdA. A tal riguardo l'ART, per quanto concerne la modalità di rendicontazione dei servizi diversi dal PMdA, ha prescritto una procedura volta a rilevare gli scostamenti tra fruizione programmata ed effettiva di detti servizi; il progetto della procedura è stato presentato all'ART il 9 febbraio 2017 e sarà resa esecutiva entro il 31 marzo 2017.

Pubblicazione PIR 2018

RFI, in data 22 luglio, nell'ambito del processo di aggiornamento annuale del PIR, ha pubblicato sul sito internet la I^ bozza del documento, dandone contestuale comunicazione a tutti i "soggetti interessati", avviando in tal modo la fase di consultazione di cui all'art. 14 comma 1 del D.Lgs. n.112 del 2015.

Di seguito vengono sinteticamente riportate le principali modifiche proposte:

- si è proceduto al consolidamento del capitolo 2 – parte speciale – ritendendo che, salvo alcune specifiche discipline che sono state mantenute, i due capitoli contenessero regole e principi validi sia per l'infrastruttura AV/AC che per l'infrastruttura convenzionale;
- sono state recepite le novità introdotte dal Regolamento 2016/545/UE sulle "Procedure e sui criteri relativi agli Accordi Quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria";
- è stata introdotta la descrizione del nuovo sistema tariffario per il PMdA, c.d. Pedaggio, applicabile dal 1° gennaio 2018, dichiarato conforme dall'ART, con la Delibera n. 75/2016, al modello regolatorio contenuto nella Delibera ART n. 96/2015.

Il 7 dicembre 2016 è stato pubblicato il PIR 2018, contenente le principali modifiche sopra richiamate ed in aderenza alle indicazioni e prescrizioni contenute nella delibera dell'ART n. 140/2016, le quali hanno interessato, oltre a quanto già illustrato con riferimento al PIR 2017, la nuova regolamentazione degli Accordi Quadro ed il sistema di *Performance Regime*.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Febbraio

RFI/ANAC patto anticorruzione e vigilanza collaborativa per le opere in corso

In data 25 febbraio 2016 a Firenze è stato sottoscritto tra l'Autorità Nazionale Anticorruzione e RFI, il Protocollo di Vigilanza Collaborativa, avviando una collaborazione costruttiva con l'ANAC per prevenire e monitorare in corso d'opera possibili episodi di corruzione nell'ambito dei propri appalti. Questo primo accordo ha la durata di un anno ed è un ulteriore strumento per prevenire episodi di corruzione a tutela dell'interesse pubblico (correttezza e trasparenza) e dell'interesse aziendale, per il rafforzamento dei valori di reputazione e di credibilità verso i cittadini e gli *stakeholders*. Il Protocollo si aggiunge e integra i Protocolli di legalità che RFI ha già siglato con Istituzioni e Enti territoriali per la prevenzione della corruzione e la trasparenza nei territori interessati da lavori appaltati da RFI.

Marzo

Maurizio Gentile nominato Direttore Generale

In data 25 marzo 2016 il Consiglio di Amministrazione, ha nominato l'Ing. Maurizio Gentile, già Amministratore Delegato di RFI, Direttore Generale della Società.

Maggio

Maurizio Gentile nominato Presidente CIFI

Nel mese di maggio 2016, Maurizio Gentile, Amministratore Delegato e Direttore Generale di RFI, è stato nominato Presidente del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI) per il quadriennio 2016 - 2019. Gli scopi principali del CIFI sono: promuovere lo studio delle questioni scientifiche, tecniche, economiche e legislative in materia di trasporti terrestri; intervenire per la migliore soluzione di tali questioni; valorizzare la funzione degli ingegneri e degli esperti dei trasporti; studiare, coordinare e sostenere gli interessi degli ingegneri e degli esperti dei trasporti; concorrere al miglioramento della cultura tecnica e dell'addestramento degli addetti all'industria dei trasporti terrestri.

Nomina Presidente RFI

In data 17 maggio, l'Assemblea degli Azionisti di RFI ha proceduto alla nomina della dott.ssa Claudia Cattani a Consigliere di Amministrazione ed a Presidente del Consiglio di Amministrazione di RFI.

Giugno

Nuova Sala Operativa nazionale di RFI

Il 16 giugno 2016 è stata inaugurata la nuova Sala Operativa nazionale di RFI, una torre di controllo del traffico ferroviario nazionale ultra tecnologica con schermi *touch*, impianti *high tech* per gli operatori e visualizzazione in tempo reale della circolazione dei treni nei principali nodi ferroviari. La struttura monitora, 24 ore al giorno, la circolazione di circa 9 mila treni/giorno su oltre 24 mila chilometri di binari, verifica lo stato di efficienza

dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (binari, scambi, segnali, sistemi tecnologici di sicurezza, sistema di alimentazione dei treni, eccetera) e coordina la gestione del traffico ferroviario al verificarsi di emergenze e criticità rilevanti. Inoltre, in sinergia e coordinamento con le 14 Sale Operative territoriali, oltre a controllare l'andamento del traffico ferroviario, gestisce tutte le attività necessarie e funzionali per garantire la continuità della circolazione ferroviaria in caso di anomalie, guasti o eventi esterni che determinano stop temporanei. È l'interfaccia operativa delle 33 imprese ferroviarie e autorizza e monitora tutte le modifiche chieste alla quotidiana offerta commerciale programmata.

La Carta dei Servizi 2016

In data 10 giugno 2016, è stata pubblicata la Carta dei Servizi RFI 2016 *on line* sul sito www.rfi.it in formato *web-accessibile* per consentirne a tutti la più ampia fruibilità, anche alle persone con disabilità tramite l'utilizzo di tecnologie assistive.

Luglio

VII aumento di capitale della Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni S.p.A.

In data 6 luglio 2016 RFI ha provveduto a versare alla controllata diretta TFB S.p.A. la somma di 50 milioni di euro, a fronte della I *tranche* da 65 milioni di euro relativa al VII aumento di Capitale Sociale deliberato dall'Assemblea Straordinaria della controllata nella seduta del 15 aprile 2016.

Settembre

Il nuovo Piano Industriale 2017-2026

In data 12 settembre 2016 il CdA di RFI ha approvato il nuovo Piano d'Impresa che si sviluppa sull'orizzonte decennale 2017-2026. Il documento di pianificazione strategica elaborato dal Gestore è parte integrante del nuovo Piano Industriale del Gruppo FS Italiane, incentrato su cinque pilastri strategici: integrazione modale passeggeri, logistica integrata, infrastrutture integrate, sviluppo internazionale e digitalizzazione e *customer centricity*. In virtù del proprio ruolo, il Piano di RFI è principalmente focalizzato sull'aspetto dell'integrazione infrastrutturale, con contributi significativi anche in riferimento agli altri pilastri strategici.

In tale quadro ed in uno scenario normativo-regolatorio più definito, a seguito dell'approvazione da parte dell'ART del nuovo sistema di pedaggio per il PMdA (approvato con delibera n. 75 del 1 luglio 2016) e del *pricing* degli altri servizi diversi dal PMdA (approvato con delibera n. 80 del 15 luglio 2016), RFI ha elaborato un piano decennale che mira a realizzare una rete ferroviaria sempre più:

- integrata con il *network* europeo, per la realizzazione di un *single market* ferroviario interoperabile, ed interconnessa con gli altri sistemi di trasporto (strada, porti, aeroporti) per offrire servizi infrastrutturali integrati;
- capillare, ramificata e connessa con le realtà locali per creare un *network* ad alta diffusione territoriale;
- *customer centred*, in grado di creare valore aggiunto per i clienti offrendo soluzioni pienamente sintonizzate sulle loro effettive esigenze;

- innovativa e sicura, attraverso la dotazione di tecnologie all'avanguardia ed elevati livelli di automazione, per continuare a garantire elevati standard di sicurezza della circolazione e, più in generale, della sicurezza in ambito ferroviario;
- performante, in grado di assicurare livelli elevati di affidabilità e regolarità con livelli prestazionali sempre più elevati;
- sostenibile per l'ambiente e per il sociale, per contribuire alla riduzione del consumo di risorse non rinnovabili ed alla valorizzazione del territorio;
- efficiente e profittevole, in grado di creare valore ed assicurare una adeguata remunerazione degli *asset* investiti garantendo, al contempo, livelli di contribuzione pubblica sostenibili.

Nell'orizzonte di Piano è prevista la progressiva integrazione delle ex "ferrovie concesse" nell'ambito dell'infrastruttura ferrovia nazionale, con l'obiettivo di ottenere maggiore capillarità del servizio ferroviario, maggiore efficienza e soprattutto maggiore sicurezza, garantita dagli elevati *standard* tecnologici adottati da RFI.

Per sostenere lo sviluppo del nuovo Piano Industriale il Gestore ha pianificato nell'orizzonte 2017-2026 un volume di investimenti pari a circa 56 miliardi di euro al 2026, prevedendo di attestarsi su volumi di spesa in media superiori ai 5 miliardi di euro/anno, ipotizzando lo stanziamento di coerenti risorse per competenza. La sostenibilità di tale andamento della spesa è fortemente caratterizzato dalla prosecuzione e dal nuovo avvio degli interventi realizzati per lotti costruttivi, dal progressivo avvio a realizzazione degli interventi per il superamento dei colli di bottiglia nelle aree metropolitane, oltre che dall'andamento degli interventi per i potenziamenti infrastrutturali e tecnologici delle grandi direttrici del sud.

Ottobre

VII aumento di capitale della Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni S.p.A.

In data 19 ottobre 2016 si è perfezionata la sottoscrizione della II *tranche* di aumento di capitale per complessivi 43 milioni di euro a favore della TFB S.p.A.. RFI ha versato alla propria controllata diretta la quota di propria spettanza, pari ad euro 38 milioni di euro. Con la suddetta *tranche*, si è completata l'esecuzione del VII aumento di Capitale Sociale, deliberato dall'Assemblea Straordinaria della controllata nella seduta del 15 aprile 2016.

Accordo MEF-BEI per il finanziamento della rete convenzionale

Il 27 ottobre 2016 è stato firmato l'accordo tra il MEF e la Banca Europea per gli Investimenti (BEI), finalizzato al finanziamento del piano di interventi di RFI per 1 miliardo di euro. Il prestito sosterrà le opere ferroviarie localizzate su tutto il territorio nazionale; RFI ha contemporaneamente firmato con la BEI il contratto di progetto che impegna la Società a realizzare un elenco dettagliato di interventi. L'accordo segue quello già firmato nel gennaio 2015 (finanziamento 950 milioni di euro) per l'ammodernamento delle linee ferroviarie convenzionali e delle tratte regionali e locali dal Nord al Sud Italia.

Novembre

Acquisizione complesso immobiliare Carini

In data 18 novembre 2016 è stato stipulato con Ansaldo Breda l'atto di acquisizione del complesso immobiliare di Carini (Palermo) per un totale di mq 93.500, di cui mq 20.000 di capannoni, mq 3.000 di edifici di servizio (uffici,

spogliatoi, mensa) e mq 70.500 di aree attrezzate, ove verranno svolte attività di manutenzione del parco rotabili (mezzi d'opera e treni diagnostici).

Dicembre

Progetto "Operation & Maintenance" Metro Riyadh

In data 2 dicembre 2016 il CdA di RFI ha autorizzato la partecipazione della Società alla gara indetta dall'*Arriyadh Development Authority* (ADA, l'Autorità per lo sviluppo della città di Riyadh) per la selezione di contraenti internazionali per la costruzione di un *team* finalizzato alla gestione della manutenzione e della circolazione della Metro di Riyadh. Il Gruppo FS Italiane parteciperà attraverso il consorzio Flow (Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 33,33%, Ansaldo STS al 33,34%, ARAIL al 33,33%) proponendo la dislocazione a Riyadh di circa 26 *managers*, di cui 2 di RFI.

Tale iniziativa rappresenta per la Società un'opportunità (i) per l'acquisizione e lo sviluppo di *Know how* nell'ambito del *business* strategico internazionale come quello della metropolitana, (ii) di ritorno di esperienza, (iii) di ampliamento delle proprie referenze aziendali.

AV/AC Tratta Milano-Verona: Attivazione Tratta Treviglio Brescia

In data 10 dicembre 2016 è stata attivata la nuova linea AV/AC Treviglio – Brescia. Al viaggio inaugurale ha partecipato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, accompagnato dai vertici del Gruppo FS Italiane, la Presidente Gioia Ghezzi e l'Amministratore Delegato e Direttore Generale Renato Mazzoncini; presenti anche i vertici di Italferr e delle altre Società del Gruppo FS Italiane oltre ai rappresentanti delle istituzioni locali.

Nuovo tracciato ferroviario a doppio binario Andora - San Lorenzo

L'11 dicembre 2016 è stato attivato il raddoppio ferroviario Andora – San Lorenzo, parte integrante del collegamento Genova – Savona – Ventimiglia. Il nuovo tracciato ferroviario, realizzato in variante a monte rispetto alla linea esistente, si sviluppa per circa 19 km, di cui circa 16 km in galleria, realizzando tre nuove stazioni: Imperia, che sostituisce le due attuali stazioni cittadine di Oneglia e Porto Maurizio, Diano e Andora, quest'ultima punto di connessione con la linea già in esercizio in direzione Genova.

L'investimento economico complessivo è di oltre 580 milioni di euro.

Il nuovo raddoppio è stato inaugurato con un viaggio a bordo di un treno regionale a cui hanno partecipato il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Governatore della Regione Liguria, l'assessore alle Politiche dell'Occupazione, Trasporti, Turismo e Personale, ed i Sindaci dei comuni interessati dalla nuova linea nonché i vertici del Gruppo FS Italiane.

Rinnovo CCNL Mobilità/Area AF e del relativo Contratto Aziendale del Gruppo FS Italiane

In data 16 dicembre 2016 è stato sottoscritto l'accordo per il rinnovo del CCNL Mobilità/Area AF e del relativo Contratto Aziendale del Gruppo FS Italiane, definitivamente approvato il 17 gennaio 2017, a seguito di apposito *referendum* promosso dalle OO.SS. tra i lavoratori.

Attivazione impianto di Livorno Darsena

In data 18 dicembre 2016 è stato attivato all'esercizio ferroviario il nuovo impianto di Livorno Darsena, il relativo

collegamento con la stazione di Livorno Calambrone che telecomanda punto per punto lo stesso impianto, nonché il collegamento ferroviario della Darsena Toscana con la linea Tirrenica lato Nord.

All'evento erano presenti l'AD di RFI, il sindaco di Livorno, il Presidente della Provincia ed il Commissario dell'Autorità Portuale di Livorno. L'intervento è stato inaugurato il 19 dicembre 2016 alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Presidente della Regione Toscana.

Contributo Merci Legge n. 190/2014 – Decreto Interno MIT n. 61 del 29 dicembre 2016

In data 29 dicembre 2016 il Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione gli Affari Generali e il Personale del MIT, ha pubblicato il decreto interno n. 61 al fine di disciplinare, per le annualità 2016 e 2017, le modalità di determinazione (art. 3) ed erogazione (art. 5) del contributo riconosciuto alle IF dalla Legge n. 190/2014 e s.m.i. per il trasporto merci per ferrovia. Ai sensi del citato art. 5, erogato alle IF per il tramite di RFI.

RISORSE UMANE

Nel corso del 2016 l'assetto organizzativo aziendale è stato caratterizzato dai seguenti interventi che hanno prodotto modifiche significative nell'ambito della gestione di alcuni processi aziendali:

- avvio (a partire dal 1 marzo 2016) del nuovo modello organizzativo territoriale della Direzione Produzione, che ha riguardato ai livelli circa 14 mila dipendenti, finalizzato a supportare l'internalizzazione delle attività manutentive, snellire la catena gerarchica, eliminare sovrapposizioni di responsabilità/attività valorizzate ed attribuite sulla base del criterio della "specializzazione", aumentare l'efficienza nel ciclo produttivo grazie alla semplificazione dei processi a supporto delle attività manutentive;
- modifica (a partire dal 1 gennaio 2016) del Contratto RFI - Italferr del 2010, attraverso apposito Atto Integrativo, nel quale RFI ha riassorbito al proprio interno alcune funzioni/responsabilità proprie della figura del Responsabile del Procedimento, al fine di presidiare efficacemente i progetti di investimento;
- rafforzamento del presidio della Società su attività trasversali aventi impatto strategico di lungo periodo, attraverso l'istituzione di due strutture organizzative a *staff* dell'Amministratore Delegato, una con la finalità di introdurre in ambito societario i principi definiti dalle norme tecniche internazionali ISO 5500X, volte a garantire la gestione degli *asset* in un'ottica di creazione di valore per la Società, l'altra con la finalità di studiare ed elaborare soluzioni di sviluppo dell'infrastruttura di lungo periodo;
- proseguimento del progetto di *Security* "Controllo accessi nelle stazioni" (attivato per ora a Roma Termini, Milano Centrale e Firenze S.M.N.), con l'obiettivo di aumentare la sicurezza dei viaggiatori nelle stazioni e, di conseguenza, migliorare l'immagine aziendale;
- avvio, in data 1 gennaio 2016, delle attività nella Officina Nazionale Armamento Fonderia Bari, per i processi di produzione e vendita di cuori di acciaio fusi al manganese per scambi ferroviari, nelle cui attività sono impiegati 97 lavoratori provenienti dal ramo d'azienda acquisito;
- proseguimento delle operazioni sulle dinamiche degli organici che hanno portato inserimenti di personale finalizzati a migliorare il *mix* generazionale e le competenze professionali.

Gli strumenti a supporto delle sopra descritte dinamiche sono stati la risoluzione incentivata del rapporto di

lavoro (per i lavoratori che avevano già raggiunto i requisiti per l'accesso al trattamento pensionistico) e l'assunzione di neolaureati esperti e di figure professionali di esercizio per la manutenzione infrastrutture.



Inoltre, a seguito della disponibilità dichiarata dal Gruppo FS Italiane "a concorrere alla soluzione occupazionale per il personale di Ansaldo Breda del sito di Carini attraverso l'acquisizione di un limitato numero di risorse qualificate", concretizzatosi in un accordo sottoscritto in data 23 dicembre 2015 presso il MISE tra lo stesso Ministero dello Sviluppo Economico, Gruppo FS Italiane, Finmeccanica, Ansaldo Breda e parti sociali, si è proceduto all'assunzione a tempo indeterminato, a far data dal 1° novembre 2016, di n. 63 risorse, funzionali alla realizzazione del progetto industriale che, nel solco delle azioni di internalizzazione dei processi ad alta specializzazione realizzate negli anni precedenti, prevede la riqualificazione industriale del complesso immobiliare di Carini per lo svolgimento delle attività di manutenzione del parco rotabili (mezzi d'opera, treni diagnostici) di RFI.

Di seguito si rappresenta l'evoluzione degli organici di RFI nel periodo primo gennaio 2016 – 31 dicembre 2016:

- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2015: n. 25.409 unità (di cui 226 Dirigenti e 25.183 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2016: n. 25.540 unità (di cui 227 Dirigenti e 25.313 tra Addetti e Quadri).

Il saldo deriva da ingressi per 925 unità ed uscite per 794 unità, comprensivi della mobilità tra le società del Gruppo FS Italiane.

Relazioni Industriali

Sul piano delle Relazioni Industriali l'anno 2016 è stato dedicato innanzitutto allo svolgimento delle trattative per il rinnovo del CCNL Mobilità/Area AF e del relativo Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane, scaduti il 31 dicembre 2014. L'accordo per il rinnovo – sottoscritto il 16 dicembre 2016 e definitivamente approvato il 17 gennaio 2017 – è sostanzialmente riassumibile in questi termini:

1. parte economica: aumento dei minimi contrattuali; *una tantum* per vacanza contrattuale - a copertura del periodo 1 gennaio 2015 – 31 ottobre 2016; elevazione dell'indennità oraria per lavoro notturno e del compenso giornaliero per lavoro domenicale e festivo; versamento di 100 euro sul Fondo di Previdenza Integrativa Eurofer per tutti i lavoratori; incremento del contributo annuo individuale per l'Assistenza Individuale Integrativa; riconoscimento di 100 euro annui per ciascun lavoratore a titolo di *Welfare* aziendale, a partire dal 1 luglio 2017;
2. parte normativa: istituzione di una specifica sede di interlocuzione con le OO.SS sui processi di riorganizzazione che stanno interessando il Gruppo FS Italiane; recepimento delle novità normative in materia di videosorveglianza e nuove tecnologie; approntamento di apposite tutele per i lavoratori interessati da cambio appalto;
3. premio di risultato: riconoscimento del premio per il periodo 2013-2016.

Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione

In relazione al Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione si segnala che il 28 luglio 2016 sono stati sottoscritti 3 accordi riguardanti rispettivamente: 1) "Accordo di procedura" per rendere immediatamente attivabile il Fondo già operativo ex Decreto Interministeriale n. 86984 del 09 gennaio 2015; 2) Accordo *a latere*, contenente un programma qualitativo di 100 assunzioni nella manutenzione infrastrutture da perfezionarsi nel primo semestre 2017, a fronte di circa 120 inserimenti nel predetto Fondo da individuare tra gli inidonei, le risorse operanti alla circolazione/manovra; 3) accordo di integrazione e modifica del regolamento del medesimo Fondo, che ha introdotto la sostanziale novità rappresentata dalle "prestazioni solidaristiche straordinarie per il ricambio generazionale" ma che, prima di divenire operativo, dovrà essere recepito da un nuovo Decreto Interministeriale.

In data 28 febbraio 2017 è stato siglato tra le Società del Gruppo FS Italiane e le OO.SS. un verbale di accordo che disciplina l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo che potrà interessare per RFI circa 350 lavoratori (in prevalenza inidonei, *staff* e attività di supporto).

Nella medesima data è stato inoltre firmato tra le Società del Gruppo FS Italiane e le OO.SS. un verbale di accordo per l'assunzione qualitativa, da perfezionarsi entro il primo quadrimestre del 2018, di circa 310 unità per RFI, di cui 220 in attività di manutenzione delle infrastrutture e 90 - tra laureati e diplomati - in attività specialistiche.

POLITICA AMBIENTALE

In continuità con la propria missione industriale, RFI è orientata al sostegno dello sviluppo di un sistema dei trasporti più sostenibile sia dal punto di vista ambientale che sociale, a beneficio della collettività e del sistema logistico e produttivo. A tal proposito, le azioni poste in essere dalla Società sono volte al miglioramento della qualità e della quantità dell'accessibilità all'infrastruttura ferroviaria ed ai servizi gestiti, operando secondo regole e criteri che garantiscano la *compliance* alla normativa e l'adozione di comportamenti e processi ispirati alla responsabilità ambientale e sociale dell'intera organizzazione. In coerenza con la propria politica ambientale e con quella di Gruppo, la Società progetta e realizza le nuove opere ed interviene nei lavori di manutenzione con una gestione oculata delle risorse impiegate nell'ottica del rispetto dell'ambiente, puntando anche al riuso dei materiali al fine, tra l'altro, di ridurre la produzione di rifiuti e programmando il recupero dei rifiuti prodotti attraverso la propria attività. Inoltre, RFI ha adottato una politica attenta alla riduzione delle emissioni di gas serra ed al risparmio energetico, ed attua interventi e realizzazioni di opere rispettose dell'inserimento nel territorio.

La componente ambientale delle attività e dei servizi ferroviari di RFI è costantemente monitorata attraverso articolati sistemi di misurazione e controllo delle variabili ambientali implicate dai diversi processi produttivi, tutti svolti nel perimetro di regole e criteri definiti attraverso il Sistema Integrato di Gestione Sicurezza (SIGS).

Oltre a ciò RFI gestisce attraverso un Sistema di Gestione Ambientale (SGA), implementato nel tempo, l'analisi ambientale societaria mediante la definizione del documento di identificazione degli aspetti ambientali e valutazione della significatività degli impatti prodotti nell'attività. A tal proposito, nel primo semestre 2016, è continuato il processo di estensione del SGA a tutte le Strutture Organizzative societarie, a testimonianza dell'impegno di RFI teso ad accelerare il processo di evoluzione da una gestione di tipo reattivo e di mera conformità legislativa verso una gestione di tipo proattivo, orientata alla prevenzione ed al lungo periodo.



QUADRO MACROECONOMICO E ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Quadro Macroeconomico

Esposta ad una serie di rischi crescenti di natura economica e politica, che hanno interessato sia i paesi ad economia avanzata che quelli emergenti, l'economia mondiale ha mostrato nel corso del 2016 una tendenza di crescita modesta. Tale crescita è stata caratterizzata da bassi tassi di inflazione nei paesi avanzati, da una debole dinamica del commercio internazionale, dalle tensioni geopolitiche alimentate dai conflitti in Medio Oriente e dalla persistente minaccia del terrorismo.

Gli ultimi dati disponibili hanno messo in evidenza come anche nel 2016, l'attività economica dei paesi avanzati non sia ancora riuscita a raggiungere ritmi di crescita pre-crisi, con un incremento dell'1,6% in media annua. Inoltre, nelle economie emergenti il ritmo di crescita si è leggermente indebolito (+3,6%) rispetto all'anno precedente, riflettendo il calo della domanda mondiale e della diminuzione dei prezzi delle materie prime.

Dati economici mondiali		2015	2016
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
PIL			
	Mondo	3,1	2,8
	Paesi avanzati	2,0	1,6
	USA	2,6	1,6
	Giappone	0,6	0,8
	Area euro	1,9	1,7
	Paesi emergenti	3,7	3,6
	Cina	6,9	6,7
	India	7,3	6,9
	America Latina	-0,2	-0,7
Petrolio (Brent \$ per barile)		53,0	44,9
Commercio mondiale		2,4	1,2
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2016</i>			

La crescita del commercio mondiale è stata modesta (+1,2% del 2016 contro +2,4% dell'anno precedente), evidenziando anche il calo della sua elasticità rispetto al PIL.

Per quanto riguarda l'andamento del prezzo del petrolio, a seguito dell'accordo OPEC del 30 novembre 2016, per un contenimento dell'offerta, le quotazioni sono leggermente aumentate dai minimi d'inizio anno, attestandosi ad un prezzo medio di 44,9 dollari per barile *Brent*.

L'economia degli Stati Uniti, pur deludendo rispetto ai precedenti cicli economici, si è confermata tra le più dinamiche delle economie avanzate con una crescita dell'1,6% in media annua. Dopo una lieve debolezza nei

primi due trimestri dell'anno (rispettivamente +0,2 nel primo trimestre, +0,3 nel secondo), il ritmo espansione del prodotto interno lordo statunitense è stato piuttosto robusto (+0,8 nel terzo trimestre, +0,6 nel quarto), principalmente a causa della domanda interna, in particolare dei consumi, che ha beneficiato del miglioramento delle dinamiche salariali, e degli investimenti residenziali. Un ulteriore contributo, nel breve periodo, dovrebbe arrivare da una politica fiscale maggiormente espansiva annunciata a seguito dell'elezione del nuovo Presidente.

L'economia del Giappone è cresciuta nel 2016 più delle previsioni, in lieve accelerazione rispetto all'anno precedente, guidata principalmente dalla domanda interna e dall'approvazione degli incentivi fiscali da parte delle autorità governative. Rimangono leggermente deludenti i consumi, con una crescita dello 0,3%, e gli investimenti. L'inflazione, nonostante gli stimoli di politica monetaria, è risultata fortemente negativa (-0,3%).

Nei principali paesi emergenti, la crescita economica ha subito un netto rallentamento riconducibile sia a cause esterne che a squilibri interni. Tra le cause principali, il già accennato calo della domanda aggregata mondiale, il deprezzamento delle valute di questi paesi come conseguenza di una politica monetaria meno espansiva degli Stati Uniti, e l'impatto negativo dovuto al crollo dei prezzi delle materie prime.

La Cina, impegnata in numerose riforme, anche per il 2016 si è confermata in crescita secondo gli obiettivi fissati dalle autorità governative (+6,7%). In generale, a trainare la crescita sono state le compravendite immobiliari e i maggiori investimenti pubblici, che hanno bilanciato la frenata delle esportazioni.

Dopo la severa recessione degli ultimi due anni e con una difficile situazione politica, l'economia del Brasile ha continuato a contrarsi anche nel 2016, scontando il calo dei prezzi delle materie prime, una contrazione degli investimenti e i tagli alla spesa pubblica.

La situazione economica della Russia sembra essersi stabilizzata. Il prodotto interno lordo ha segnato una contrazione dello 0,9% (-3,7% nel 2015) che, oltre alla flessione del prezzo del petrolio, sconta le sanzioni economiche imposte dall'occidente per la crisi ucraina.

Tra le economie emergenti, quasi tutte in difficoltà, l'India, sembra invece rappresentare l'eccezione, con una crescita del PIL molto sostenuta (+6,9%) a fronte di una dinamica assai moderata della produzione industriale. L'improvvisa decisione presa dalle autorità governative sul finire dell'anno di eliminare le banconote di grosso taglio per contrastare l'evasione fiscale e la corruzione, ha peraltro determinato una contrazione dei consumi.

Nell'Area dell'Euro, l'espansione economica si è mostrata moderata ma in graduale miglioramento. La crescita è scaturita da un modesto aumento degli investimenti, maggiori consumi – favoriti dal calo dei prezzi dell'energia e dai miglioramenti dell'occupazione – e crescita delle esportazioni. Per il 2016 l'incremento del PIL nel suo complesso è stato dell'1,7%, con un'inflazione attestata su valori bassi (0,2%) nonostante le condizioni monetarie espansive.

Dati economici Area Euro		2015	2016
PIL			
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Area Euro	1,9	1,7
	Germania	1,5	1,7
	Francia	1,2	1,2
	Italia	0,6	0,9
	Spagna	3,2	3,2
Inflazione			
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Area Euro	0,0	0,2
	Germania	0,1	0,3
	Francia	0,1	0,3
	Italia	0,0	-0,1
	Spagna	-0,6	-0,5
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2016</i>			

Fra i maggiori paesi dell'Area, la Germania ha mostrato una crescita del PIL dell'1,7% - sostenuto dai consumi delle famiglie e dalle esportazioni – pur con un rallentamento degli investimenti industriali - in attesa di condizioni più solide della domanda complessiva - e di quelli immobiliari.

Inferiore alla media dell'Area si è invece rivelata la crescita della Francia (1,2%) che sconta un calo dei consumi delle famiglie ed un rallentamento delle esportazioni, pur in presenza di una crescita degli investimenti delle imprese.

In Spagna, il vuoto politico dei primi dieci mesi dell'anno non ha avuto effetti negativi sulla crescita economica. Sostenuto dalla domanda interna, il PIL è cresciuto del 3,2%, ampiamente sopra la media dell'Area. Tuttavia, il tasso di disoccupazione (20,5%), sebbene in calo, è rimasto su livelli socialmente inaccettabili soprattutto per quanto riguarda la componente giovanile che è rimasta al di sopra del 50%.

Il quadro in Italia

L'andamento positivo del PIL, dopo due anni di recupero (+0,2% nel 2014 e +0,6% nel 2015), conferma che l'economia italiana è in via di consolidamento. In termini congiunturali, la crescita nei primi mesi dell'anno ha accelerato moderatamente (+0,4%), ha ristagnato nel secondo trimestre (+0,1) per poi prendere slancio nei mesi estivi (+0,3%) grazie al contributo positivo dei consumi e degli investimenti. Secondo le ultime indicazioni, nel quarto trimestre l'attività economica dovrebbe essere aumentata dello 0,2%.

PIL e componenti principali		I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL		0,4	0,1	0,3	0,2
Domanda interna		0,5	-0,2	0,4	0,1
Spesa delle famiglie e ISP		0,4	0,2	0,1	0,1
Spesa delle AP		0,1	-0,3	0,2	0,1
Investimenti fissi lordi		0,6	0,0	0,8	-0,1
<i>costruzioni</i>		0,0	-0,1	-0,2	-0,5
<i>altri beni di investimento</i>		1,1	0,1	1,7	0,2
Importazioni di beni e servizi		-1,1	1,3	0,7	0,3
Esportazioni di beni e servizi		-1,2	2,1	0,1	0,7
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2016</i>					

Questi miglioramenti sono da attribuire soprattutto alla ripresa della domanda interna (+1,3%), attenuata dall'andamento meno favorevole di quella estera. Il *trend* è stato positivo anche per quanto riguarda l'occupazione, con un aumento del numero degli occupati. A dicembre, grazie agli incentivi e agli effetti del *Job Act*, si è confermata la tendenza all'aumento del numero degli occupati (+1,1% su base annua, pari a 242 mila unità) e alla graduale riduzione del tasso di disoccupazione, sceso all'11,6%. Si è mostrato leggermente positivo anche l'andamento dei consumi delle famiglie, che hanno beneficiato dell'incremento del reddito disponibile e del miglioramento del mercato del lavoro.

Anche gli investimenti si sono rafforzati (+1,9%), agevolati dalle misure di politica fiscale a supporto delle imprese.

L'inflazione ha registrato una variazione negativa dello 0,1% in media d'anno, risentendo degli effetti della prolungata flessione dei prezzi delle materie prime ed in particolare di quelle energetiche.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA**Conto economico**

valori in milioni di euro

	2016	2015	Variazione	Variazioni %
RICAVI OPERATIVI	2.575	2.486	89	4%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.274	2.178	96	4%
Altri proventi	301	308	(7)	(2)%
Costi operativi	(2.218)	(2.207)	(11)	0%
Costo del personale	(1.417)	(1.418)	1	(0)%
Altri costi netti	(801)	(789)	(12)	2%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	357	279	78	28%
Ammortamenti	(94)	(94)	–	0%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(23)	(11)	(12)	109%
Accantonamenti	(25)	(14)	(11)	79%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	215	160	55	34%
Proventi e oneri finanziari	(34)	(36)	2	(6)%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	181	124	57	46%
Imposte sul reddito	–	5	(5)	(100)%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	181	129	52	40%
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	–	–	–	–
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	181	129	52	40%

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute nell'esercizio 2016 rispetto al 2015; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al bilancio, a cui si fa rimando.

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un incremento pari a 96 milioni di euro prevalentemente per effetto dei seguenti fattori:

- incremento dei ricavi da pedaggio per 52 milioni di euro attribuibile essenzialmente all'aumento dei volumi di produzione;
- aumento dei ricavi per vendita trazione elettrica per 41 milioni di euro nel rispetto della Legge n. 116/2014, la quale ha previsto la rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato Italiane.

Gli Altri proventi subiscono un decremento di 7 milioni di euro attribuibile principalmente ai seguenti fattori:

- decremento dei ricavi da gestione immobiliare per 12 milioni di euro;
- decremento dei lavori conto terzi per 6 milioni di euro;

- incremento delle prestazioni diverse per 38 milioni di euro, dovuto principalmente a maggiori ricavi per canoni attivi di manutenzione e teleconduzione delle linee di alta tensione della società RETE S.r.l. (34 milioni di euro);
- decremento dei ricavi per multe e penalità per 4 milioni di euro derivante principalmente dalla registrazione nell'esercizio 2015 delle Sentenze pronunciate dal Tribunale di Roma verso Asfalti Sintex S.p.A.;
- decremento di ricavi dovuti a posizioni debitorie verificate come già estinte per 9 milioni di euro;
- decremento degli indennizzi assicurativi per 7 milioni di euro;
- minori ricavi per vendita materiale fuori uso e tolto d'opera per 4 milioni di euro.

Il costo del personale nel 2016 è sostanzialmente in linea con l'esercizio 2015 e registra un decremento di 1 milione di euro; tale riduzione è imputabile alla riduzione dei costi del personale a ruolo e di altri costi collegati per 8 milioni di euro, conseguente al processo di efficientamento aziendale che ha determinato una riduzione delle consistenze medie accompagnata da un ricambio generazionale, compensata dai maggiori accantonamenti e rilasci effettuati nel 2016 complessivamente pari a 7 milioni di euro.

Gli Altri costi netti subiscono un incremento pari a 12 milioni di euro derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- aumento complessivo di 138 milioni di euro delle "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci", dovuto principalmente alle seguenti variazioni:
 - maggiori consumi di materiali per 173 milioni di euro, di cui 144 milioni di euro in conto investimento e 29 milioni di euro in conto esercizio;
 - maggiori ricavi per lavori in economia pari a 41 milioni di euro, dovuti ad un incremento della produzione effettuata dall'Officina Nazionale Infrastrutture e Apparecchiature Elettriche (impianti di Bari, Pontassieve e Bologna) di cuori, deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature;
 - maggiori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni pari a 20 milioni di euro derivanti da un aumento del costo energia AT (32 milioni di euro) a seguito delle suddette variazioni delle condizioni del mercato elettrico (Legge n. 116/2014), parzialmente compensato da minori costi connessi all'effetto netto di sopravvenienze attive e passive (12 milioni di euro);
- aumento dei costi per servizi di 27 milioni di euro dovuto principalmente all'effetto combinato di:
 - maggiori costi per manutenzione e riparazione beni immobili e mobili di 28 milioni di euro, di cui 16 milioni di euro per manutenzione linea e 11 milioni di euro per manutenzione materiale rotabile;
 - aumento dei costi relativi a prestazioni per il trasporto per 4 milioni di euro;
 - aumento dei costi per servizi di pulizia e altri servizi appaltati per 4 milioni di euro;
 - decremento dei costi per lavori in conto terzi per 2 milioni di euro collegato al corrispondente decremento dei ricavi;
 - diminuzione dei costi per servizi amministrativi ed informatici per 4 milioni di euro;
 - minori costi per servizi di comunicazione esterna e di pubblicità per 3 milioni di euro;
 - minori costi assicurativi per 3 milioni di euro;
 - minori costi verso Polfer per 3 milioni di euro;
 - minori costi relativi a *facilities* per 2 milioni di euro;

- incremento netto tra accantonamenti e rilasci pari a 7 milioni di euro; in particolare, nel 2016, sono stati effettuati accantonamenti per 17 milioni di euro relativi al contenzioso civile (16 milioni di euro) e per *performance regime* (1 milione di euro);
- aumento dei costi per godimento di beni di terzi per 5 milioni di euro dovuto principalmente alle modalità di acquisizione del parco autovetture necessarie alle attività industriali (noleggio autovetture);
- maggiori costi operativi per 21 milioni di euro derivanti sostanzialmente da oneri sostenuti a titolo risarcitorio per 7 milioni di euro, sopravvenienze passive per 6 milioni di euro e maggiori accantonamenti per altri costi operativi per 6 milioni di euro;
- aumento delle capitalizzazioni per lavori interni per 179 milioni di euro conseguente al dispiegarsi degli effetti del processo di internazionalizzazione delle attività di investimento già avviato dal 2014 nonché all'ingente volume di investimenti registrati nel corso dell'anno 2016 legato sia ad una maggiore attenzione da parte del Governo allo sviluppo e alla manutenzione della rete infrastrutturale, sia all'impegno assunto da RFI nei confronti di quest'ultimo di massimizzare l'impatto della c.d. "clausola di flessibilità".

La quota di ammortamento per l'anno 2016, pari a 94 milioni di euro, si presenta in linea con quanto registrato l'anno precedente.

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un incremento di 12 milioni di euro rispetto all'anno precedente dovuto principalmente a:

- maggiori accantonamenti per svalutazione crediti (5 milioni di euro); in particolare nel 2016 la svalutazione dei crediti ammonta a 10 milioni di euro di cui 6 milioni di euro relativi all'insussistenza del credito verso la Regione Calabria per fatture riferite ad "Oneri di manutenzione ordinaria 2007-2014 ai sensi dell'AQ 29/08/2006 per l'infrastruttura di Gioia Tauro" risultati non dovuti;
- maggiori svalutazioni delle immobilizzazioni immateriali (3 milioni di euro) e delle immobilizzazioni materiali (4 milioni di euro).

Nel 2016 è stato effettuato un accantonamento al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per 25 milioni di euro, con un incremento di 11 milioni di euro rispetto all'accantonamento effettuato l'anno precedente. L'obiettivo è accompagnare al pensionamento di vecchiaia od anticipato il personale che ha maturato i requisiti necessari, come meglio descritto nel capitolo "Risorse umane" della presente Relazione.

La posta proventi e oneri finanziari presenta un miglioramento di 2 milioni di euro derivante principalmente da:

- un decremento dei proventi finanziari (2 milioni di euro) dovuto principalmente agli interessi attivi sul credito IVA;
- un decremento degli oneri finanziari (4 milioni di euro) dovuto principalmente a minori quote di *interest cost* TFR (2 milioni di euro) e minori interessi passivi su finanziamenti (2 milioni di euro).

La variazione in diminuzione delle imposte pari a 5 milioni di euro è imputabile alla rilevazione effettuata lo scorso esercizio con la dichiarazione 2015 di una componente positiva per imposte sul reddito relative al 2014.

Stato patrimoniale riclassificato

	valori in milioni di euro		
	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto	(1.222)	(1.290)	68
Altre attività nette	602	103	499
Capitale circolante	(620)	(1.187)	567
Immobilizzazioni tecniche	35.122	35.362	(240)
Partecipazioni	133	133	-
Capitale immobilizzato netto	35.255	35.495	(240)
TFR	(694)	(713)	19
Altri fondi	(522)	(499)	(23)
TFR e Altri fondi	(1.216)	(1.212)	(4)
Attività Nette Possedute per la vendita	-	-	-
CAPITALE INVESTITO NETTO	33.419	33.096	323
Posizione finanziaria netta a breve	(1.082)	(1.234)	152
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.353	1.343	10
Posizione finanziaria netta	271	109	162
Mezzi propri	33.148	32.987	161
COPERTURE	33.419	33.096	323

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute al 31 dicembre 2016 rispetto ai saldi al 31 dicembre 2015; 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 323 milioni di euro è la risultante dell'effetto del miglioramento del Capitale Circolante (567 milioni di euro), del decremento del Capitale Immobilizzato Netto (240 milioni di euro), del decremento del TFR (19 milioni di euro) e dell'incremento degli Altri Fondi (23 milioni di euro).

Il miglioramento del Capitale Circolante di 567 milioni di euro è determinato dall'incremento del Capitale Circolante Netto (68 milioni di euro) e da quello delle Altre Attività Nette (499 milioni di euro).

In particolare, il Capitale Circolante Netto migliora principalmente per effetto di maggiori crediti commerciali correnti (87 milioni di euro), maggiori acconti a fornitori (28 milioni di euro) e per l'aumento delle rimanenze di magazzino (81 milioni di euro), compensati da maggiori debiti commerciali correnti (139 milioni di euro).

Le Altre Attività Nette si incrementano di 499 milioni di euro principalmente per effetto di minori crediti verso il MEF, UE e Altri Ministeri (708 milioni di euro) e del decremento dei relativi acconti (1.676 milioni di euro) con un

effetto complessivo negativo pari a 968 milioni di euro, parzialmente compensato da minori altri crediti correnti e non correnti (358 milioni di euro), maggiori altri debiti correnti e non correnti (112 milioni di euro).

Il decremento del Capitale Immobilizzato Netto di 240 milioni di euro è quasi interamente attribuibile alla riduzione delle Immobilizzazioni tecniche; in particolare le Attività immateriali aumentano (56 milioni di euro) mentre gli Immobili, impianti e macchinari si riducono (296 milioni di euro) a seguito delle nuove iscrizioni di contributi da Stato ed altri enti allocati su lavori eseguiti al 31 dicembre 2016.

Al 31 dicembre 2016 la voce TFR subisce un decremento di 19 milioni di euro mentre la voce Altri Fondi si incrementa di 23 milioni di euro per l'effetto combinato di nuovi accantonamenti (79 milioni di euro) e utilizzi, rilasci e trasferimenti diversi (56 milioni di euro).

Le Coperture aumentano di 323 milioni di euro per l'effetto del peggioramento sia della Posizione Finanziaria Netta a Breve (152 milioni di euro) sia della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (10 milioni di euro) e dell'incremento dei Mezzi Propri per 161 milioni di euro.

Nel dettaglio, il peggioramento complessivo della Posizione Finanziaria Netta (162 milioni di euro) è principalmente determinato dal:

- peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (152 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato dell'incremento dei debiti finanziari correnti (300 milioni di euro), del decremento del conto corrente intersocietario fruttifero (101 milioni di euro), dell'incremento del conto corrente di tesoreria (270 milioni di euro), dell'incremento della quota a breve dei finanziamenti da banche (3 milioni di euro), dell'incremento della quota corrente dei debiti finanziari verso la controllante (10 milioni di euro) e della quota a breve dei debiti finanziari verso altri (16 milioni di euro), nonché dell'incremento della quota corrente degli altri crediti finanziari (6 milioni di euro);
- peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (10 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato del decremento dei crediti verso MEF per contributi quindicennali (479 milioni di euro) e del decremento delle quote a medio/lungo termine dei debiti finanziari verso la controllante (256 milioni di euro), verso altri finanziatori (27 milioni di euro) e verso le banche (183 milioni di euro), nonché dell'incremento di altri crediti finanziari immobilizzati (3 milioni di euro).

I Mezzi Propri, infine, evidenziano un incremento di 161 milioni di euro dovuto essenzialmente all'utile registrato nel periodo.

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		
	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Mezzi propri SP riclassificato	33.148	32.987	161
Debiti per derivati inclusi nei mezzi propri	(34)	(37)	3
TOTALE PATRIMONIO NETTO	33.114	32.950	164

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Si riportano di seguito le principali attività svolte nel corso dell'esercizio 2016 nel settore degli investimenti per il potenziamento della rete ferroviaria.

Attività progettuale e attivazioni

Nel corso del 2016, sono state avviate le progettazioni definitive in gran parte relative a collegamenti, potenziamento, *upgrading* tecnologico e raddoppi.

Sono state inoltre completate alcune attivazioni riferibili prevalentemente a nuovi apparati centrali computerizzati, a raddoppi di linee e collegamenti.



Avanzamento economico degli investimenti

Nel corso del 2016 gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a complessivi 4.172,5 milioni di euro, con un incremento di 619,2 milioni di euro (circa 17,4%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Si precisa che circa 88 milioni di euro sono stati erogati alla società TFB a titolo di aumento di capitale sociale.

L'ingente volume degli investimenti registrati nel corso dell'anno 2016 è legato anche alla maggiore attenzione da parte del Governo allo sviluppo ed alla manutenzione della rete infrastrutturale e risulta più che coerente con l'impegno assunto da RFI nei confronti di quest'ultimo di massimizzare l'impatto della c.d. "clausola di flessibilità".

Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 1.552,7 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 63,4 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico), per circa 2.619,8 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 299,1 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nel corso del 2016 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti pianificati, in particolare:

- Nuove linee semplice binario, attivati 63,9 km;
- Nuove linee doppio binario, attivati 26,9 km;
- Blocco automatico, attivati 28,8 km;
- Blocco conta assi, consegnati circa 52,7 km;
- Banalizzazione: banalizzati 90,6 km;
- Passaggi a livello: sono stati soppressi 34 passaggi a livello;
- Telecomando (DCO/SCC con ACC-M), attivati 256,4 km;
- Telecomando (DCO/SCC), attivati 79,7 km;
- Telecomando (DCO/CTC), attivati 32,7 km;
- Telecomando (DCO/CTC con ACC-M), attivati 20,5 km;
- Correnti codificate > 4 Codici: attivati Km 9,1;
- SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del Treno), attivati 162,4 Km;
- ACEI (Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari), sono stati attivati 6 nuovi ACEI;
- ACC (Apparato Centrale Computerizzato), sono stati attivati 12 nuovi ACC.

TECNOLOGIE INTEGRATE

Nel corso del 2016, sui progetti afferenti i corridoi interoperabili e la migrazione ERTMS sono proseguite le attività di coordinamento ERTMS sul Corridoio Mediterraneo e sul Corridoio Reno Alpino, di messa in servizio (tecnica) della Pilot Line del Corridoio Mediterraneo, tratta Milano Lambrate – Pioltello – Treviglio, con sistema ETCS Liv. 2 sovrapposto a SCMT, rendendole compatibili con le attività limitrofe in corso della tratta AV/AC Treviglio – Brescia, dei lavori della sovrapposizione del Livello 1 ETCS con Radio Infill al Sistema CMT sulla tratta Domodossola – Novara del Corridoio interoperabile Reno-Alpino. E' stato inoltre approvato il Progetto Esecutivo per il rinnovo degli ACC e ETCS L2 sovrapposto a SCMT sulla linea Milano Centrale – Milano Smistamento - Monza Chiasso.

Infine, in accordo con il MIT, sono stati aggiornati i piani di investimento RFI ERTMS 2016-2020 ed il piano di sviluppo ERTMS con riferimento alle nuove Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) Controllo - Comando e Segnalamento (CCS) del 2016.

Telecomunicazioni

Con riferimento alla Rete GSM-R sono state conseguite la Certificazione di conformità del tipo - Modulo SB - intera rete GSM-R RFI e la Certificazione di conformità al tipo - Modulo SF - Tratta AV/AC Treviglio Brescia e Andora S. Lorenzo attivate all'esercizio ferroviario alla fine dell'anno 2016.



FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI

Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006

Il programma PON 2000-2006 si è concluso a dicembre del 2014 con la comunicazione da parte del MIT della ripartizione definitiva tra i vari beneficiari del finanziamento deciso dalla Commissione Europea a seguito dell'*audit* di chiusura che ha riguardato tutti i beneficiari, a seguito del quale sono state rilevate delle irregolarità strutturali a "livello paese", le quali hanno indotto la Commissione ad applicare un taglio forfettario del 10% delle spese non sottoposte ad *audit*.

RFI, ha subito una prima decurtazione ai finanziamenti di propria competenza per un totale di 77 milioni di euro.

A seguito delle verifiche effettuate dal MEF-IGRUE il MIT ha comunicato a marzo 2016 al Gruppo FS Italiane un ulteriore taglio, per un ammontare di circa 9 milioni di euro.

Successivamente, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con nota del 19 aprile 2016, in accordo con RFI, ha comunicato la ripartizione di tale ulteriore taglio tra i diversi beneficiari imputando a RFI l'importo di 8,2 milioni di euro.

Conseguentemente la decurtazione finale di competenza di RFI ammonta a 85 milioni di euro.

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

Il 31 dicembre 2015 si è concluso il periodo di ammissibilità delle spese a valere del PON R&M 2007-2013. Di conseguenza nel corso del 2016, con qualche coda nei primi mesi del 2017, sono state completate tutte le attività connesse alla chiusura del programma in esame.

Lo scorso 28 dicembre 2016, l'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità ha emesso il Decreto n. 513 con il quale ha aggiornato i costi ammissibili dei vari interventi ed ha aggiunto 3 nuovi interventi alla lista progetti esistente.

Tale aggiornamento ha comportato un incremento dei contributi assegnati pari a 29 milioni di euro fissando l'ammontare dei contributi complessivamente assegnati a RFI a 1.310 milioni di euro di cui 811 milioni di euro già incassati al 31 dicembre 2016 con un incremento di 168 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2015.

Risorse FESR – PON 2014-2020

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

Il Programma, destinato al finanziamento delle infrastrutture nelle regioni meno sviluppate (Campania, Puglia, Sicilia, Calabria e Basilicata), prevede una dotazione complessiva di risorse a livello di Stato membro pari a 1.844 milioni di euro, di cui 1.383 milioni (pari al 75%) di risorse FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) e 461 milioni (pari al 25%) di cofinanziamento nazionale.

Il programma è articolato sui seguenti Assi prioritari di intervento:

- Asse I consiste nel "Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nel la TEN-T";
- Asse II si traduce nello "Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) ed a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti , collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile";
- Asse III è relativo all'Assistenza Tecnica del Programma.

RFI partecipa principalmente al primo dei sopracitati Assi a cui sono destinati circa 1.095 milioni di euro, pari a circa il 60% del bilancio complessivo PON 2014-2020.

RFI ha presentato candidature per un totale di 1.051 milioni di euro attualmente in fase di valutazione da parte delle competenti autorità governative. In particolare 554 milioni di euro sono relativi a interventi già finanziati nell'ambito del PON R&M 2007-2013, i cui lavori si concluderanno nell'ambito della Programmazione 2014-2020 e 497 milioni di euro a nuovi interventi.

Risorse TEN-T

Programmazioni periodo 2007-2013

A fronte di uno stanziamento complessivo per la Società di 246 milioni di euro, al 31 dicembre 2016 l'importo totale incassato è pari a 189,4 milioni di euro con un decremento di 3,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2015.

Tale decremento è dovuto all'effetto combinato:

- della restituzione richiesta dalla Commissione Europea di prefinanziamenti precedentemente incassati in considerazione dell'impossibilità di rispettare il cronoprogramma nell'ambito del periodo ammissibile stabilito dalle rispettive Decisioni di finanziamento (8,6 milioni di euro sul progetto "Linea ferroviaria transfrontaliera Trieste/Divaca: studio e progettazione della linea transfrontaliera Trieste - Divaca-Ljubljana - Budapest - Frontiera Ucraina", 0,8 milioni di euro sul progetto "Nodo ferroviario di Genova: razionalizzazione degli impianti per la fluidificazione dei traffici);
- dell'incasso di 0,6 milioni di euro dell'intervento "Studio e attuazione delle parti principali del corridoio per il trasporto merci - Regolamento 913/2010", di 2,4 milioni di euro per il progetto "Tratta AV/AC Treviglio-Brescia: opere civili (fase)" e di 2,5 milioni di euro "Potenziamento tecnologico Torino - Padova, implementazione di tecnologie per l'efficientamento della circolazione nel Nodo ferroviario di Milano".

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

L'ammontare finanziato ammonta ad oggi a 104 milioni di euro.

A seguito della pubblicazione, in data 5 novembre 2015, del secondo bando per l'assegnazione di finanziamenti CEF, RFI ha presentato, entro la scadenza del 16 febbraio 2016, sette proposte di finanziamento, per un ammontare di contributi richiesti pari a 99,4 milioni di euro di cui solo 49,7 ammessi a finanziamento.

In particolare, il 17 giugno 2015 è stata ricevuta dalla Commissione Europea, da parte dell'Agenzia INEA (Agenzia esecutiva della Commissione Europea che gestisce i progetti infrastrutturali e di ricerca nei settori trasporti, energia e Telecomunicazioni), la Proposta di Decisione contenente i risultati del processo di selezione dei progetti ammessi a finanziamento.

Relativamente ai progetti presentati da RFI, l'INEA ha proposto a cofinanziamento i seguenti due interventi:

"ERTMS trackside equipment on Italian sections of the ERTMS Corridors/Core Network Corridors in compliance to the Breakthrough Program" per un ammontare di 45,7 milioni di euro;

"Progettazione del collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Venezia" per un ammontare di 4 milioni di euro.

Le singole convenzioni di sovvenzione (*Grant Agreement*) sono state stipulate tra il MIT, in qualità di Ente Beneficiario, e l'Agenzia l'INEA rispettivamente in data 13 ottobre 2016 e 28 ottobre 2016.

Infine, il 13 ottobre 2016 è stato pubblicato un ulteriore bando per l'assegnazione di finanziamenti CEF al quale RFI ha partecipato a tale bando presentando 2 nuove proposte il cui esito sarà noto nel corso del mese di luglio 2017.



Infrastruttura

Nella tabella seguente sono riportati i principali dati della rete di RFI al 31 dicembre 2016.

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO (1)	16.788	KM
Classificazione		
Linee fondamentali	6.367	KM
Linee complementari	9.466	KM
Linee di nodo	955	KM
Tipologia		
Linee a doppio binario	7.647	KM
Linee a semplice binario	9.141	KM
Alimentazione		
Linee elettrificate	12.023	KM
- a doppio binario	7.570	KM
- a semplice binario	4.453	KM
Linee non elettrificate (diesel)	4.765	KM
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	24.435	KM
Linea convenzionale	23.085	KM
Linea AV (2)	1.350	KM
IMPIANTI FERROVIARI		
Stazioni con possibilità di servizio viaggiatori (3)	2.195	N°
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI PROTEZIONE MARCIA TRENO (4)		
Sistemi di telecomando della circolazione (SCC/CTC+DPC)	12.626	KM
SCMT - Per il controllo della marcia treno	12.083	KM
SSC - Per il supporto alla guida	4.014	KM
ERTMS - Per l'interoperabilità su rete AV/AC	704	KM

Note

(1) di cui 67 Km di rete estera;

(2) riferiti a tratte attrezzate con ERTMS (escluso la Treviglio- Brescia) e ai relativi collegamenti alle località di servizio;

(3) dati riferiti all'orario 11 Dicembre 2016 - 9 Dicembre 2017

(4) tutte le linee della rete sono attrezzate con uno o più sistemi di protezione marcia treno (numeri arrotondati)

Indicatori di produttività

L'evoluzione dell'infrastruttura viene monitorata attraverso i seguenti indicatori di produttività: km di linea/agenti (con e senza manovra) e percentuale di linee telecomandate. Si riportano di seguito i valori di questi indicatori calcolati per l'esercizio 2016 e confrontati con i dati dell'anno precedente:

Indicatori di produttività	Anno 2016	Anno 2015
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	2,08	2,02
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	2,11	2,05
c) % di linee telecomandate (1)	75%	74%

(1) Il dato delle linee telecomandate è relativo alle linee tecniche della manutenzione e non riferito alle linee commerciali.

Gli indicatori a) e b) rapportano i km totali di linea in esercizio con la consistenza degli agenti che operano nel settore movimento di RFI includendo il personale addetto alla manovra in a) ed escludendolo in b). Il valore di entrambi gli indicatori risulta in leggero aumento per effetto della riduzione di 50 agenti (55 includendo la manovra).

L'indicatore c) riporta il valore percentuale delle linee telecomandabili (DCO/CTC, DCO/SCC).



Indisponibilità dell'infrastruttura

I nuovi indicatori di *performance* concordati con il MIT nell'ambito del CdP-S 2012-2014 - prorogato sino al 31 dicembre 2016 - sono suddivisi per classificazione delle linee secondo il loro grado di utilizzo misurato sulla base dei treni/giorno in base ai parametri di seguito specificati. Gli indicatori sono ottenuti dal rapporto tra il numero di avarie dell'infrastruttura, che hanno visto coinvolti un numero di treni superiore a 3, ed i km di linea per ciascun gruppo linea.

Il superamento delle relative soglie comporterà l'addebito delle penali previste dai Contratti di Servizio.

Si riporta di seguito la tabella con i valori degli indicatori registrati nell'esercizio 2016 a confronto con il livello previsto dal MIT, che evidenzia il conseguimento di un buon risultato.

Gruppo linee	Indicatore previsto livello guasti	Consuntivo 2016
GR1	0,60	0,28
GR2	0,70	0,59
GR3	1,25	1,00
GR4	2,10	1,99
GR5	1,00	0,19

Dove:

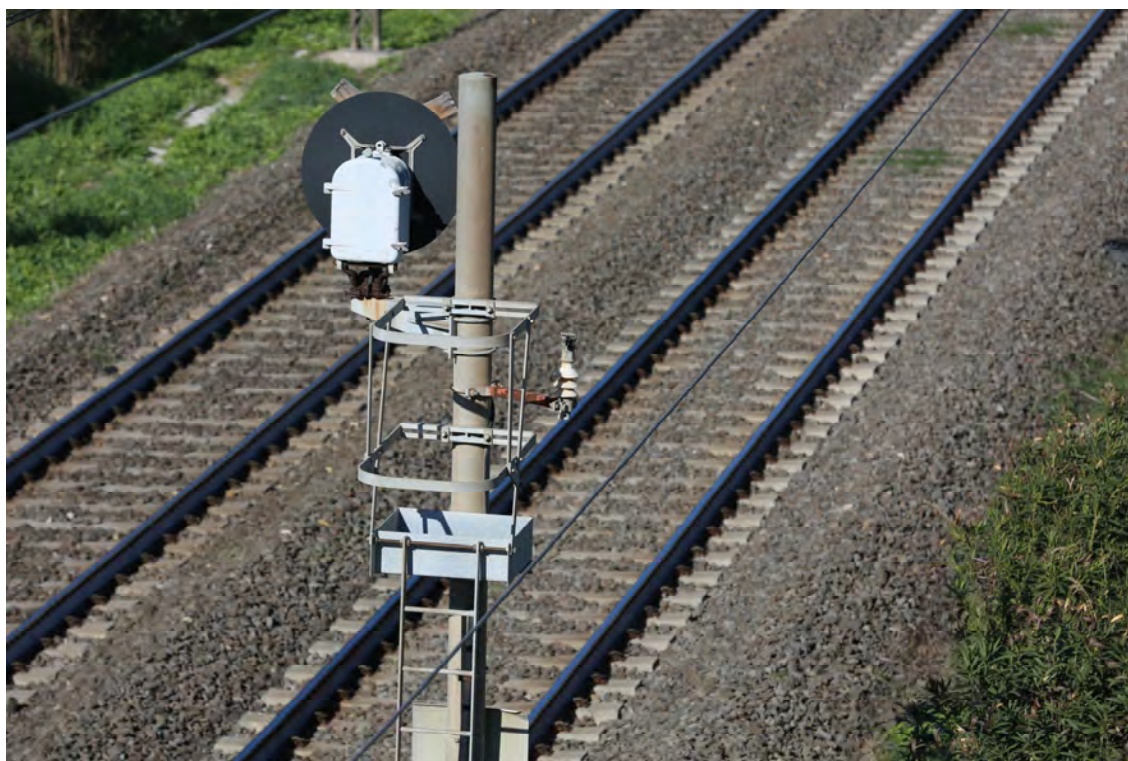
GR1 = linee treni/giorno < 40

GR2 = linee 40 < treni/giorno < 100

GR3 = linee treni/giorno \geq 100

GR4 = gruppo nodi

GR5 = linee AV



LOGISTICA E MAGAZZINI

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2016 si è attestato a 508 milioni di euro (valutazione a prezzo *standard*), in aumento di 82,5 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2015.

Nel corso dell'esercizio 2016 sono state registrati acquisti da fornitura, a prezzo *standard*, per un valore complessivo di 572,9 milioni di euro, in aumento del 40% rispetto a quelli rilevati nel 2015 (410 milioni di euro).

Inoltre, a fronte dei contratti in corso di validità, sono state emesse n. 1.865 specifiche di ordine (valore complessivo di circa 633 milioni di euro) per soddisfare, direttamente da fornitori, le richieste di materiali delle strutture utilizzatrici.

Il consuntivo dei consumi è stato pari a 592,1 milioni di euro, in aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (180 milioni di euro).

Officine nazionali

A seguito dell'acquisizione da parte di RFI del ramo d'azienda della Società Bari Fonderie Meridionali S.p.A. avvenuta con atto pubblico lo scorso 29 dicembre 2015, dal 1 gennaio 2016 è entrata a far parte delle Officine Nazionali Infrastruttura l'Officina Nazionale Armamento Ferroviario (ONAF, Bari), per la produzione di ricambi, attrezzature, materiali a commessa e semiprodotto (cuori, piastre, espansioni e rotaie).

Gli impianti produttivi di RFI inerenti l'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche sono attualmente così localizzati:

- a Bologna - Apparecchiature Elettriche - che nel corso del 2016 ha sviluppato n. 164.481 ore di produzione con l'impiego medio di n. 108 addetti;
- a Pontassieve - Armamento - che nel corso del 2016 ha sviluppato n. 131.788 ore di produzione diretta con l'impiego medio di n. 89 addetti;
- a Bari - Armamento - che nel corso del 2016 ha sviluppato n. 157.279 ore di produzione diretta con l'impiego medio di n. 97 addetti.

Nel corso del 2016, a cura dell'Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche (impianto di Bologna), sono stati immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali ed apparecchiature per un valore complessivo di circa 7,4 milioni di euro, mentre a cura dell'Officina Nazionale Armamento (impianto di Pontassieve) sono stati immessi a scorte apparecchi del binario per un valore di 66,5 milioni di euro.

A cura dell'Officina Nazionale Armamento Ferroviario sono stati prodotti cuori fusi in acciaio in manganese per un valore di 17,3 milioni di euro.

LE STAZIONI

Tra le iniziative previste nel Piano d'Impresa 2017-2026 vi sono l'integrazione intermodale per il potenziamento dei collegamenti con aeroporti e porti ed un aumento del livello di integrazione delle stazioni con altri servizi di mobilità.

In particolare la Società intende mettere in campo azioni destinate ad accrescere la qualità ed il ruolo delle stazioni, considerate un imprescindibile fattore abilitante per l'innalzamento della qualità globale dei servizi ferroviari. Le iniziative per le stazioni riguardano sia la qualità degli spazi fisici e dei servizi d'informazione al pubblico ("Progetto *Easy Station*" per il miglioramento della fruibilità, accessibilità, sicurezza, funzionalità e decoro e per l'integrazione con altri mezzi di trasporto e l'informazione sugli arrivi e le partenze), sia l'evoluzione dei *terminal* viaggiatori in nodi centrali del nuovo paradigma di sviluppo del territorio costituito dalle *smart cities*

(nuovo "Progetto *smart station*" RFI), in cui l'offerta di infrastrutture materiali è amplificata, migliorata e resa largamente e facilmente accessibile a tutti dall'integrazione e dalla disponibilità delle informazioni prodotte e gestite tramite le tecnologie digitali. I due progetti, strettamente integrati tra loro, si riferiscono prioritariamente al perimetro delle 620 stazioni più frequentate della rete (*network* Grandi Stazioni di 14 stazioni, *network* Centostazioni di 103 stazioni, 503 stazioni di RFI) e si articolano lungo tutto l'arco del Piano.



Inoltre a seguito della scissione di Grandi Stazioni S.p.A. in Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Grandi Stazioni Retail S.p.A., finalizzata alla separazione delle attività *retail* da quelle immobiliari, infrastrutturali e dei servizi più strettamente connessi al trasporto ferroviario, è stato cessato il contratto del 14 aprile 2000 stipulato tra i Concedenti (RFI, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ed Ferrovie dello Stato Sistemi Urbani) e Grandi Stazioni S.p.A. e nel mese di luglio 2016 sono state stipulate le seguenti Convenzioni:

- tra i Concedenti e GS Retail S.p.A. aventi ad oggetto la gestione, l'utilizzo e lo sfruttamento economico dei complessi immobiliari delle 13 principali stazioni ferroviarie italiane;
- tra i Concedenti e GS Rail S.p.A. aventi ad oggetto la realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e per la gestione ed utilizzazione degli Spazi Rail, nonché la gestione degli appalti e la conduzione delle 13 principali stazioni ferroviarie italiane;
- tra RFI e GS Retail S.p.A. aventi ad oggetto la riqualificazione e utilizzazione del complesso immobiliare della stazione di Roma Tiburtina;
- tra RFI e GS Rail S.p.A. per la gestione, l'utilizzazione e lo sfruttamento economico degli spazi *rail*, nonché la gestione funzionale, la conduzione e la manutenzione ordinaria del complesso immobiliare della stazione di Roma Tiburtina.

La Carta dei Servizi

La Carta dei Servizi è il documento con cui ogni anno RFI comunica al pubblico le *performance* e gli impegni per la qualità dei servizi offerti al pubblico. Nella Carta sono riportati i risultati raggiunti nell'anno precedente e gli obiettivi fissati per l'anno in corso relativamente agli indicatori individuati come la qualità dei servizi nelle stazioni, gli indici di sicurezza della circolazione e di *security*, gli impegni del Gestore in tema di ambiente e sostenibilità.

Dopo essere stata sottoposta per osservazioni, come di consueto, alle Associazioni di rappresentanza dei consumatori e delle persone con disabilità la Carta dei Servizi RFI 2016, è stata pubblicata il 10 giugno 2016 *on line* sul sito www.rfi.it in formato *web-accessibile* per consentirne a tutti la più ampia fruibilità, anche alle persone con disabilità tramite l'utilizzo di tecnologie assistive.

Tutti gli obiettivi 2016, riferiti ai 19 indicatori rappresentativi dei diversi fronti di azione e di attenzione della Società di maggiore rilevanza per il pubblico, sono stati raggiunti con successo, 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 merito a questi ultimi, sul fronte della sostenibilità ambientale, in stretta correlazione con le *performance* in materia, monitorate annualmente per il Rapporto di Sostenibilità del Gruppo, è stato conseguito l'obiettivo di consolidare il Sistema di Gestione Ambientale di RFI con l'estensione a tutte le Unità Produttive della certificazione ISO 14001:2004 nonché l'obiettivo di espletare la gara europea per la fornitura di oltre 100.000 corpi illuminanti a LED per l'efficientamento energetico di stazioni ed uffici. Sul fronte della sicurezza della circolazione è stato rispettato 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"; sul fronte dei servizi alle persone con disabilità e a ridotta mobilità, sono stati raggiunti i 3 obiettivi fissati:

1. la realizzazione di "almeno 60 interventi" per migliorare l'accessibilità fisica degli spazi di stazione (marciapiedi rialzati a 55 cm, scale mobili, ascensori, ecc.);
2. l'inclusione di "almeno 5 nuove stazioni" nel circuito delle stazioni dotate dei servizi di assistenza Sale Blu;
3. l'estensione ad "almeno 5 ulteriori stazioni" del circuito Sale Blu della dotazione di carrelli elevatori per la salita /discesa dal treno delle persone in sedia a rotelle, l'ampliamento ad "almeno 600 stazioni" del numero di stazioni censite nell'ambito del servizio informativo *on line* su www.rfi.it InfoAccessibilità stazioni (a inizio 2016 pari a circa 130), in modo da consentire ai viaggiatori con disabilità di conoscere in anticipo rispetto al viaggio le dotazioni di accessibilità presenti nelle maggiori stazioni della rete ed i dettagli sugli eventuali servizi di assistenza offerti.

Sul fronte della *security* è stato rispettato l'obiettivo di mantenere entro valori parametrizzati il numero di furti a carico di viaggiatori in stazione (esclusi gli esercizi commerciali).

Per gli obiettivi di qualità percepita, collegati alla percentuale di viaggiatori soddisfatti per i servizi offerti nelle stazioni, i risultati delle indagini di *customer satisfaction* 2016 hanno evidenziato un generale consolidamento delle percentuali raggiunte nel 2015, tutte arrivate, per effetto degli investimenti e/o di azioni di miglioramento realizzate sul piano gestionale ed infrastrutturale, a valori compresi nel *range* 89% - 99%, grazie al diffuso *trend* di miglioramento che le ha accompagnate negli ultimi anni e che ancora prosegue per gli ambiti di servizio più "deboli" (cioè con percentuali di viaggiatori soddisfatti distribuite nella parte bassa del *range*). Miglioramenti

significativi sono infatti stati registrati sul fronte dell'integrazione modale, dove la percentuale dei clienti soddisfatti per i collegamenti delle stazioni con mezzi pubblici urbani/extraurbani arriva all'89,9 % (+1,2% rispetto al 2015). Sul fronte dell'informazione al pubblico e su quella in condizioni di criticità nella circolazione, la percentuale di clienti soddisfatti è salita al 91,8% (+1,6 % rispetto al 2015), accorciando ulteriormente le distanze con l'informazione in condizioni di circolazione normale (arrivata al 98,3%).

Sul fronte della vivibilità, fruibilità e *comfort* delle stazioni, resta sostanzialmente stabile la percezione della qualità nel complesso che registra una percentuale di clienti soddisfatti del 95,7% a livello di intera rete ma che, nell'analisi per categoria, mostra una leggera flessione nelle stazioni *Platinum* (-1,4% vs. 2015). Viceversa per la pulizia, a fronte di un sostanziale mantenimento dei valori 2015 a livello di intera rete (98,2%), per effetto delle ottimizzazioni gestionali, le *Silver* passano al 97,5% dal 96,1% del 2015 avvicinandosi così ai valori delle *Platinum* e delle *Gold* - rispettivamente al 99,1% e al 98,1%.

In parallelo, in tutte e tre le categorie di stazioni considerate dalle indagini di *customer*, sale la percentuale di viaggiatori soddisfatti per l'illuminazione di sovrappassi, sottopassi e passarelle, con le *Platinum* al 98% (+1,1% vs. 2015), le *Gold* al 95,8% (+1,7% vs. 2015) e le *Silver* - a conferma dell'efficacia degli investimenti portati avanti nell'ambito del progetto 500 stazioni - al 93,5% (+2,9% vs. 2015), un risultato rilevante anche sotto il profilo della *security* percepita, cioè della percezione delle stazioni come luogo sicuro, considerato tale dall'89% dei viaggiatori.

Resta sui valori di eccellenza già conquistati negli anni passati la percentuale di viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità soddisfatti per i servizi di assistenza Sale Blu loro dedicati, rilevata con un'apposta indagine, nel 2016 arrivata al 99% e ad un voto medio di soddisfazione di 8,6 (scala 1-9), significativamente più alto di quello espresso per gli altri indicatori oggetto di *customer*.

Le stazioni AV/AC in fase di realizzazione

Le nuove stazioni AV/AC in fase di realizzazione, completamento e pianificazione sono Firenze Belfiore, Napoli Afragola e Vesuvio Est:

- **Firenze Belfiore** – I lavori della stazione sono in corso, a seguito dell'ultimazione della realizzazione di tutti i pali della stazione AV, è in corso la realizzazione del solaio livello 0 che terminerà entro il primo trimestre 2017. Resta ancora fermo il cantiere del Passante AV in quanto a seguito dell'emissione del parere del Ministero dell'Ambiente in data 15 aprile 2016 sulla classificazione della terre di scavo del passante, il GC ha trasmesso l'aggiornamento del Piano Utilizzatore delle Terre richiesto in data 22 novembre ed è attualmente in corso l'istruttoria da parte del MATTM. La criticità relativa alla mancanza dell'autorizzazione paesaggistica (risultata scaduta) per il tratto sud passante è stata superata in quanto in data 31 marzo è stata rilasciata dal Comune di Firenze.
La data di attivazione è condizionata dalla risoluzione delle criticità al momento presenti sul progetto.
- **Napoli Afragola** – Per quanto attiene i tempi di realizzazione dei lavori e di apertura all'esercizio commerciale della stazione, al momento si prevede il completamento dei lavori ad aprile 2017 e l'apertura della stazione al servizio commerciale AV a giugno 2017. La quota parte della stazione a servizio del traffico regionale sarà invece resa disponibile coerentemente con l'attivazione della tratta "Variante Napoli - Cannello";

- **Fabbricato Viaggiatori (FV) Stazione Vesuvio Est** – L'intervento è individuato nel CdP-I 2012-2016 aggiornamento 2016 nella Sezione 2 - Opere programmatiche. Con Delibera n. 26 del 10 agosto 2016 il CIPE ha approvato le risorse "Patti per il Sud - Settore ferroviario e metropolitano" e nello specifico l'intervento "Stazione di interscambio di Vesuvio Est tra la linea a monte del Vesuvio AV/AC e la Circumvesuviana" è stato inserito tra quelli da finanziare con fondi FSC - Regione Campania per un importo di 36 milioni di euro a valere sul fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) 2014 - 2020. Pertanto, è stata avviata la ripianificazione temporale delle attività che, nell'ipotesi di poter disporre delle risorse finanziarie entro il primo semestre 2017 ne prevede l'attivazione entro il 2021.



Le stazioni in gestione diretta di RFI

Nel corso del 2016 nelle stazioni gestite direttamente dalla Società è proseguito l'iter di gara per l'assegnazione dei servizi di pulizia e decoro; conclusa la fase di prequalifica, è iniziata l'attività di valutazione delle offerte pervenute.

Progetti "TPL"

In riferimento allo sviluppo del piano degli investimenti del Trasporto Pubblico Locale (TPL), in coerenza con gli obiettivi del Piano di Impresa e con il piano commerciale del gestore relativo al *business* del trasporto locale, sono stati individuati tre progetti che attengono al miglioramento dei servizi erogati al cliente nelle stazioni della Rete per un importo complessivo al 31 dicembre 2016 di 392 milioni di euro:

- innalzamento dei marciapiedi a *standard* H55;
- 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.).

Progetto "500 stazioni"

Le azioni specifiche per le stazioni del progetto muovono su linee di intervento diverse ma coerenti con le indicazioni del Piano di Impresa, e sono di seguito rappresentate:

- Investimenti - Sono già stati impegnati parte dei finanziamenti disponibili su progetti d'investimento "TPL" e previsti interventi su 65 stazioni che riguardano l'accessibilità (compresi marciapiedi H55), l'illuminazione e l'Informazione al Pubblico (IaP), oltre alle normali attività di manutenzione straordinaria. Il costo a vita intera del progetto ammonta a 123 milioni di euro e registra un avanzamento pari al 28%.
- Valorizzazione commerciale – Sulla base degli esiti dell'incarico per la caratterizzazione delle stazioni del progetto e la loro associazione a *business*, anche innovativi, è stata avviata l'analisi di fattibilità con individuazione della disponibilità di spazi, dei modelli di gestione e focalizzazione su alcuni servizi commerciali.
- Comfort – Prosegue l'attività di rinnovo degli arredi (panche esterne ed interne, cestini portarifiuti, posacenere etc.) che al momento ha interessato 170 stazioni del progetto.
- Pulizia e decoro – E' stato introdotto un piano di lavoro minimo (di livello medio-alto) per la pulizia nelle stazioni del progetto che sarà diffuso, a livello rete, in tutte le stazioni interessate a partire dall'avvio dei nuovi contratti previsto per il 2017. Per i contratti in essere lo *standard* verrà introdotto compatibilmente con le capienze contrattuali.
- Parcheggi - Nelle stazioni del progetto già sono presenti 23 parcheggi in esercizio nel perimetro di gestione della Società Metropark ed altri 4 sono nelle previsioni di sviluppo del Piano di Impresa per il 2017. Nell'ambito del progetto, è stato avviato un tavolo di approfondimento congiunto (su aspetti tecnici e commerciali) per valutare l'opportunità ed il potenziale di ritorno per ulteriori 25 nuove realizzazioni.

Il network Grandi Stazioni

Lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Grandi Stazioni ha registrato un avanzamento di circa il 95,3% sull'importo complessivo del Progetto (CVI) di competenza di RFI.

I cantieri delle opere di riqualifica interna delle stazioni di Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Napoli Centrale, Verona Porta Nuova, Venezia Santa Lucia, Firenze Santa Maria Novella, Genova Brignole, Genova Porta Principe, Bari Centrale e Venezia Mestre sono stati completati.

Nel mese di Dicembre 2016 si sono sostanzialmente conclusi anche i lavori nella stazione di Bologna Centrale. Relativamente ai lavori nella stazione di Palermo Centrale, a seguito del fallimento dell'appaltatore, si deve procedere all'affidamento degli interventi di completamento delle opere di riqualifica.

I cantieri delle opere esterne relativi alle Infrastrutture Complementari di Legge Obiettivo delle stazioni di Venezia Santa Lucia, Firenze Santa Maria Novella, Genova Porta Principe, Genova Brignole, Verona Porta Nuova, Milano Centrale e Torino Porta Nuova è stato completato, mentre per i cantieri ancora in corso si prevedono le seguenti tempistiche:

- entro il 2016: Venezia Mestre;
- entro il 2017: Palermo Centrale;
- entro il 2019: Bari; Napoli Centrale;
- entro il 2020: Roma Termini;
- entro il 2021: Bologna Centrale.



Il network Centostazioni

Lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Centostazioni ha registrato un avanzamento di circa il 79,2% sull'importo complessivo di Progetto (CVI) di competenza di RFI.

Nel corso del 2016 sono state sviluppate e consegnate le revisioni finali relative al progetto definitivo di riqualificazione delle coperture della stazione di Ventimiglia ed ai seguenti progetti esecutivi:

- riqualificazione delle coperture della stazione di Savona;
- rifacimento dei pluviali del fabbricato viaggiatori, a completamento degli interventi parziali eseguiti nella stazione di Ancona;
- interventi delle infiltrazioni della stazione di Napoli Campi Flegrei;
- interventi di adeguamento impianto rivelazione incendi della stazione di Padova;
- adeguamento normativo dell'impianto antincendio della stazione di Bergamo;
- interventi di risanamento delle infiltrazioni e bonifica amianto della stazione di Macerata.

I cantieri aperti, i cui lavori sono proseguiti iniziati nel 2016, sono in totale 12 ed hanno interessato le seguenti 10 stazioni: Arezzo, Chiavari, Foggia, Mantova, Milano Lambrate, Napoli Mergellina, Napoli Campi Flegrei, Roma Ostiense, Salerno, Trento.

ENERGIA ELETTRICA E ALTRI FATTORI ENERGETICI

La Legge n. 21/2016, con cui è stato convertito il D.L. n. 210/2015, introduce la struttura trinomia delle tariffe relative agli oneri generali del sistema elettrico ed indica che la struttura tariffaria degli oneri generali deve tendere a uniformarsi ai criteri utilizzati per le tariffe dei servizi di rete (trasmissione, distribuzione e misura), tenendo conto della diversa natura degli oneri e delle tariffe.

Le tariffe dei servizi di rete sono attualmente articolate secondo una struttura trinomica che comprende tre componenti:

- una componente fissa che tiene conto del numero dei punti da cui viene prelevata l'energia (cd. punti di prelievo);
- una componente proporzionale alla potenza;
- una componente proporzionale all'energia prelevata.



La delibera n. 654/2015/R adottata dall'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas ed il Sistema Idrico (AEEGSI) in data 23 dicembre 2015 nel disporre l'applicazione delle componenti tariffarie aggiuntive ha introdotto una misura suscettibile di comportare un aumento del costo dell'energia elettrica di trazione a carico dei soli "servizi ferroviari a mercato", ovvero trasporto passeggeri AV e lunga percorrenza.

RFI ha tempestivamente provveduto ad impugnare la Delibera n. 654/2015 nonché le connesse delibere successive, come meglio riportato nel capitolo Altre indagini della presente Relazione sulla Gestione.

Con delibera n. 138/2016/R emanata il 30 marzo 2016, recante l'Avvio di procedimento per la determinazione delle componenti tariffarie relative agli oneri generali del sistema elettrico per le utenze non domestiche, ai sensi della legge 21/2016", l'Autorità ha annunciato che:

- a) avrebbe avviato un procedimento per la formazione di provvedimenti volti a riformare l'attuale struttura delle componenti tariffarie relative agli oneri generali del sistema elettrico per le utenze non domestiche in altissima, alta, media e bassa tensione, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, lettera b), del decreto legge 210/15, come convertito, con modificazioni, dalla legge n. 21/16;
- b) nell'ambito del procedimento di cui al punto a), sarebbero state introdotte le modalità applicative più opportune della nuova struttura tariffaria degli oneri generali al regime tariffario speciale di cui al DPR

730/63, nel rispetto delle finalità del medesimo regime speciale, anche alla luce delle disposizioni di cui all'articolo 29 del D.L. 91/14. Il provvedimento prevedeva altresì di stabilire che, nelle more del procedimento di cui al punto a), i valori delle componenti tariffarie a copertura degli oneri generali di sistema, sarebbero stati applicati alle utenze non domestiche in via provvisoria, a titolo di acconto e salvo conguaglio, da effettuare secondo le modalità che sarebbero state definite con provvedimento adottato in esito al procedimento di cui al precedente punto a).

Nel frattempo, in data 24 maggio 2016, con Delibera n. 255/2016/R/eel, l'AEEGSI ha pubblicato il documento oggetto del procedimento di consultazione annunciato con la delibera n. 138; nelle premesse di questo documento, evidenzia che la legge n. 21/2016 indica che la struttura tariffaria degli oneri generali deve tendere a uniformarsi ai criteri utilizzati per le tariffe di rete, tenendo conto della diversa natura degli oneri e delle tariffe.

RFI ha fornito nel mese di luglio le proprie osservazioni al documento in consultazione per salvaguardare i principi del proprio regime tariffario speciale.

Nel mese di aprile 2016 è stato attivato con Enel Distribuzione un contratto quadro nazionale per la tempestiva segnalazione giornaliera delle interruzioni programmate alla erogazione di energia elettrica delle utenze elettriche di RFI alimentate da Enel Distribuzione. Questa procedura automatizzata consente di ricevere con almeno tre giorni di anticipo l'informazione di disalimentazione consentendo ai tecnici di RFI di organizzare la mitigazione dell'evento.

Con il Decreto Legge n. 244 del 30 dicembre 2016 (cosiddetto "Milleproroghe"), viene spostata all'anno 2018 l'introduzione della tariffa trinomina agli oneri generali di sistema mantenendo in vigore l'attuale modello di tariffa binomia e viene reintrodotta la componente Tariffaria Ae per i non energivori.

ATTIVITA' NEGOZIALI

Nel corso del 2016, l'attività negoziale di RFI ha scontato un rallentamento generale rispetto al pianificato, dovuto sostanzialmente all'entrata in vigore del nuovo Codice Appalti 50/2016, che ha richiesto una fase di studio ed approfondimento.

Nonostante tale rallentamento, la Società ha preso in carico la gestione diretta di n. 303 nuovi incarichi negoziali per un importo complessivo pari a circa 4 miliardi di euro, di cui n. 211 gare sono stati aggiudicate mentre n. 92 sono in corso di esecuzione. Complessivamente i contratti stipulati sono stati n. 490 per un valore pari a circa 2 miliardi di Euro. Il ribasso medio di gara conseguito è stato del 13% circa.

In particolare l'attività negoziale svolta nel corso del 2016 per tipologia di beni e servizi acquistati è rappresentata nella seguente tabella:

INCARICHI 2016	IN CORSO	AGGIUD.	TOT.	SAVING	IMPORTI CONTRATTUALI AGGIUDICATI	IMPORTO TOTALE INCARICHI DA TRATTARE (in corso)	N°LOTTI AGGIUDICATI
LAVORI	10	53	63	-18%	741	1.278	109
SERVIZI	15	52	67	-29%	272	316	201
FORNITURE	67	106	173	-8%	872	560	180
TOTALE DAC	92	211	303	-13%	1.885	2.153	490

Relativamente alla tipologia di gare esperite, il 18% delle gare concluse nel 2016 (pari al 38% del valore complessivo aggiudicato) è stato affidato a valere sui Sistemi di Qualificazione aziendali, oltre il 28% (pari a circa il 32% del valore complessivo aggiudicato) è stato aggiudicato con bando di gara/GPA, mentre le restanti procedure negoziali sono state esperite tramite affidamenti diretti, trattativa multipla e offerta spontanea.

In particolare, la gestione dei Sistemi di Qualificazione ha comportato l'esame delle domande di qualificazione e di estensione di classe o categoria e l'effettuazione di visite tecniche, presso gli impianti delle imprese, per la verifica periodica dell'effettivo possesso dei requisiti dichiarati al fine del mantenimento della qualificazione già acquisita.

L'esistenza dei Sistemi di Qualificazione è stata pubblicizzata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, sul sito del MIT, su 2 quotidiani a tiratura nazionale e sul sito web di RFI, nel quale viene resa disponibile, agli operatori economici interessati, tutta la documentazione necessaria per l'iscrizione ed ogni altra informazione utile.

Infine, nel corso dell'anno 2016 è stato verificato per tutte le società aggiudicatrici il possesso dei requisiti di legge, ai sensi della normativa vigente, e ne è stata verificata la loro veridicità attraverso l'acquisizione presso gli Enti competenti dei relativi certificati (DURC, Antimafia, Fiscale, AVCP, Disabili, Telemaco, Casellari, Misure di prevenzione, banca dati di gruppo, Fallimentare). L'attività di controllo e verifica dei requisiti è stata eseguita nel 2016 per 455 imprese.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO FERROVIARIO E DELL' INFRASTRUTTURA

La sicurezza d'esercizio ferroviario

Andamento della Sicurezza (incidentalità ferroviaria)

I risultati conseguiti nel 2016, confermano l'efficacia delle azioni messe in atto da RFI nel perseguire il continuo miglioramento delle prestazioni di sicurezza, già attestati, comunque, su valori di eccellenza, se confrontati con quelli dei principali paesi europei.

Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza, per gli eventi prodottisi sull'IFN gestita da RFI, è svolto dalla stessa attraverso l'uso dei dati registrati nelle proprie Banche Dati, nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (criteri "ERA" - *European Railway Agency*).

La successiva tabella riporta, per ogni "categoria di rischio" (categoria di persone che potenzialmente possono subire un danno a seguito di un incidente ferroviario), il confronto tra le prestazioni del sistema ferroviario italiano (esprese in FWSI⁴) con gli obiettivi comuni di sicurezza (CST, *Common Safety Target*) nonché con gli specifici obiettivi di riferimento nazionali assegnati all'Italia (NRV, *National Reference Values*).

⁴ FWSI - *Fatalities and Weighted Serious Injuries* (incidenti mortali e lesioni gravi ponderate)

Prestazioni di sicurezza (valori relativi)	Valori registrati per l'intero sistema ferroviario italiano (Indice cumulato al 31/12/2016)	Obiettivo italiano NRV (x10 ⁻⁹)	Obiettivo comune CST (x10 ⁻⁹)
Passeggeri	1,0	38,1	170,0
Dipendenti o Imprese Appaltatrici	0	18,9	77,9
Utilizzatori dei passaggi a livello	15,4	42,9	710,0
Altre persone che si trovano/non si trovano sul marciapiede	0	6,7	14,5
Persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria	165,3	119,0	2.050,0

Dall'analisi di quanto sopra emerge che, nel 2016, per la categoria "Persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria" è stato superato il valore obiettivo nazionale (NRV) assegnato all'Italia, pur restando all'interno del valore stabilito per l'obiettivo comune CST.

A tal proposito va precisato che:

- i valori si riferiscono all'intero sistema ferroviario, pertanto sono riferiti a danni conseguenti ad eventi riconducibili sia al GI che alle altre componenti del sistema ferroviario come le IF, ivi operanti, i terzi ecc.;
- riferendoci alle responsabilità, tutti i danni alle persone registrati nel 2016 sono riconducibili a responsabilità "esterne" a RFI;
- i dati analizzati sono quelli al momento registrati nella Banca Dati Pericoli (BDP) di RFI.

Tutti i risultati conseguiti sono frutto dell'impegno che RFI pone nel perseguire elevati *standard* di sicurezza, attraverso azioni alle quali dà particolare attenzione, come:

- individuare le aree prioritarie di intervento, sulla base di adeguata valutazione delle *performance*;
- pianificare i progetti e le azioni nelle aree di intervento individuate;
- monitorare con continuità lo stato di realizzazione dei progetti e delle azioni;
- controllare l'efficacia degli interventi attuati, anche tramite la verifica dell'effettivo abbassamento dei valori di incidentalità e delle situazioni anomale rilevate.

Gli **incidenti significativi**⁵, distinti secondo la classificazione ERA (*European Railway Agency*), accaduti nel 2016 sull'infrastruttura gestita da RFI, sono stati 89.

La loro distribuzione è evidenziata, in valore assoluto e per ciascuna tipologia, nella successiva tabella. Nella stessa sono riportati anche i valori assoluti relativi allo stesso periodo dell'anno precedente.

⁵ 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 ⁶)	Incidenti (nr.)	
	Anno 2016	Anno 2015 ⁷
Collisioni di treni	2	5
Deragliamenti di treni	2	3
Ai Passaggi a livello	9	19
Incendi materiale rotabile	0	2
Altri	3	2
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	73	67
totale	89	98

Dall'analisi degli eventi del 2016 emerge un aumento degli incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento, mentre diminuiscono sensibilmente gli incidenti ai passaggi a livello e le collisioni di treno, rispetto agli eventi accaduti nell'anno precedente. Le prime due tipologie di incidenti sono conseguenza di azioni volontarie e deliberate da parte delle persone che le hanno messe in atto, pertanto atti assolutamente "intenzionali", non prevedibili o evitabili. Nel 2016, solo 4 eventi, di cui un deragliamento e tre collisioni, sono riconducibili a responsabilità di RFI.

QUALITÀ E SICUREZZA

Sistema Integrato Gestione Sicurezza

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS), si evidenzia che nel 2016 è continuato il processo di estensione del Sistema di Gestione Ambientale (SGA) a tutte le Strutture Organizzative societarie. Tale estensione ha consentito da un lato di includere tutti i processi operativi le cui ricadute influenzano in modo sostanziale le prestazioni ambientali societarie, dall'altro di attivare il percorso di completamento della certificazione del SIGS secondo la norma ISO 14001.

⁶ La suddivisione degli incidenti significativi, secondo le tipologie riportate in tabella, risponde a quanto definito nel DM 26 giugno 2015, recepimento della direttiva 2014/88/UE della Commissione del 9 luglio 2014, che modifica l'allegato I della direttiva 2004/49/CE, per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.

⁷ Il numero di incidenti del 2015 si è modificato rispetto a quanto riportato nella Relazione finanziaria annuale 2015 in quanto, al momento della redazione della suddetta Relazione, i dati erano ancora in fase di consolidamento.

Il processo di consolidamento dei dati legati all'incidentalità ferroviaria si compone di tre fasi: alimentazione della Banca Dati Pericoli, indagine interna le cui risultanze possono modificare le informazioni relative a cause, responsabilità, danni e significatività, acquisizione dal MIT degli esiti delle indagini svolte dall'Autorità Giudiziaria.

Piano Integrato Annuale della Sicurezza – 2016/2017 e Relazione Annuale della Sicurezza della Società -2015

Il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario (PSE) ed il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale (PdLA) costituiscono gli strumenti societari per la pianificazione ed il controllo delle iniziative poste in essere per il mantenimento ed il miglioramento della sicurezza, Piano Integrato della Sicurezza (PIS).

Per il PSE, i principi generali di riferimento per l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti nel Piano sono enunciati nella Politica della Sicurezza di RFI: "... far tendere a zero gli incidenti di esercizio ..."; Analogamente, per il PdLA, i principi generali di riferimento per l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti nel Piano sono enunciati nella Politica della Sicurezza di RFI: "... far tendere a zero gli infortuni sul lavoro e l'impatto ambientale...".

Nel corso del 2016, sono stati elaborati il PSE e il PdLA relativi al 2017, che insieme costituiscono il Piano Annuale Integrato della Sicurezza (PIS).

Inoltre, in attuazione di quanto previsto all'art. 13, comma 4, del D. Lgs. 162/2007 e s.m.i., nel 2016 è stata redatta e trasmessa alla ANSF la Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2015. Tale Relazione, nonché le tabelle allegate, è stata redatta in coerenza con le nuove e recenti Linee Guida 5841/2016 emesse da ANSF il 25 maggio 2016.

Autorizzazione di Sicurezza

Nel corso del 2016 RFI ha continuato a svolgere la propria attività di GI in possesso dell'Autorizzazione di Sicurezza, prevista nella legislazione con la Direttiva 2004/49/CE e recepita dall'ordinamento italiano con il D.Lgs.162/2007, rilasciata dall'ANSF nel giugno 2014.

Tale autorizzazione viene rilasciata dopo l'analisi e l'accettazione del "Sistema di Gestione della Sicurezza" adottato da RFI. Il Sistema di Gestione della Sicurezza fornisce l'evidenza delle regole che RFI si è data per assicurare che le attività che influenzano la sicurezza dell'esercizio ferroviario siano eseguite a "regola d'arte" e che l'organizzazione, nel suo insieme, sia in grado di perseguire un continuo miglioramento dei processi interni e delle prestazioni di sicurezza. L'autorizzazione di sicurezza attesta, quindi, l'efficacia del "Sistema di Gestione della Sicurezza" che nel caso di RFI è una delle tre componenti (esercizio, lavoro e ambiente) del più ampio Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS).

Sicurezza dell'infrastruttura

Sicurezza delle Gallerie

È stata ultimata la redazione della Relazione Annuale sulla Sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2015 ai sensi dell'art. 14 del DM 28/10/2005, inviata al MIT ed all'ANSF il 10 agosto 2016, con la quale sono stati comunicati i risultati dell'attività di ricalcolo delle curve di rischio ferroviario aggiornate rispetto ai nuovi dati di traffico ed alle modifiche infrastrutturali, intervenute sulle 339 gallerie e 46 gallerie consecutive in esercizio, di lunghezza superiore a 1.000 metri (art. 11 del D.M. 25/10/2005).

Sono proseguite le attività finalizzate a supportare le Prefetture al fine di rendere disponibili i Piani di Emergenza e Soccorso relativi alle gallerie di lunghezza superiore a 1000 m.

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, sono state ultimate le attività di verifica, di ispezione e di indagine ad ulteriori 310 ponti rispetto alle 300 opere consegnate nel 2015.

Inoltre, è stata effettuata la progettazione definitiva degli interventi di miglioramento/adeguamento sismico sui 121 ponti per cui la verifica sismica non è risultata soddisfacente.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Attività di ricerca

Nel corso del 2016 è diventata pienamente operativa la struttura, istituita nel 2015, dedicata alle attività di ricerca e sviluppo, le cui aree di responsabilità riguardano principalmente:

- lo studio, la ricerca e lo sviluppo di impianti e sistemi ferroviari di nuova concezione;
- il monitoraggio sulle opportunità di finanziamenti nazionali e comunitari per i progetti di interesse;
- le attività di *benchmarking* con gli altri Gestori Infrastruttura esteri, la valutazione delle soluzioni innovative proposte dall'industria di settore, nonché la definizione e gestione di un *network* dell'innovazione con Università, Centri di Ricerca ed Enti di settore;
- il supporto nelle sperimentazioni e nelle realizzazioni di prototipi internalizzati e nei processi di certificazione e definizione degli *standard* dei sistemi e prodotti sviluppati.

Nel corso dell'esercizio 2016 è proseguita la partecipazione:

- al *cluster* di ricerca sui trasporti per il settore ferroviario, *TESYS RAIL*, co-finanziato dal MIUR;
- al progetto Europeo di ricerca *In2rail* per la determinazione della geometria del binario, mediante diagnostica eseguita con treni commerciali e l'individuazione di sistemi non distruttivi per la determinazione della temperatura neutra di rotaia.

Sono state presidiate le attività internazionali in ambito CER, ERA, UIC, GEIE ERTMS *User Group*, CENELEC e GEIE Corridoi "Reno-Alpino" e "Mediterraneo" e in tali ambiti, tra l'altro, è proseguita la partecipazione a:

- la revisione dello *standard* EN 50129 (norma di riferimento per lo sviluppo di sistemi elettronici per il Segnalamento);
- la revisione dello *standard* EN 50126 (norma di riferimento per la definizione dei processi RAMS).

Si è concluso il progetto Europeo *3Insat* e sono iniziate le attività di prove in campo sul sito sperimentale in Sardegna, tratta Cagliari – San Gavino per il progetto ERSAT (ERTMS Satellite) co-finanziato da UE nell'ambito della *Call Horizon 2020* e che è stato oggetto di un *workshop* internazionale con i Direttori ERA e GSA.

Presso il CER, è stato riattivato il tavolo tecnico per la revisione delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) Sicurezza nelle gallerie ferroviarie.

Particolare impegno è stato profuso per l'organizzazione di presentazioni e visite agli impianti nell'ambito del WCRR 2016, del UIC ERTMS *World Conference* e di Seminari CIFI.

Infine, è stato approvato il progetto relativo ai "Dimostratori Tecnologici di Osmannoro", finalizzato a realizzare un polo di eccellenza su tutti gli ambiti tecnologici inerenti il segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni, ovvero a realizzare un insieme di Dimostratori Tecnologici che riproducono specifiche tipologie di impianto di segnalamento, sia di tipo tradizionale (ACEI, ecc.) che innovativo (ACC/ACC-M, ERTMS/ETCS).

Sviluppi tecnologici

Generalità

Nell'esercizio 2016 il volume di spesa consuntivato per investimenti in sviluppi tecnologici innovativi è stato pari a 46,3 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 2016	Anno 2015	Anno 2014	Anno 2013	Anno 2012
Tecnologie per la sicurezza	36	44,7	7	9,1	5,9
Diagnostica innovativa	0,1	0,8	0,8	4	0,2
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	10,2	18,4	2,6	10	1,9
TOTALE	46,3	63,9	10,4	23,1	7,9

La spesa per sviluppi tecnologici presenta un andamento sinusoidale; in particolare nel 2016 sono in fase di completamento, con il passaggio in produzione, gli sviluppi per il controllo automatico dei passaggi a livello intrapresi lo scorso anno.



La spesa in Tecnologia per la sicurezza registrata nel corso del 2016 è riconducibile principalmente alle seguenti attività:

- sicurezza e regolarità ai passaggi a livello per 18 milioni di euro per protezioni automatiche (PAI-PL);
- portali multifunzionali e spese per 8,2 milioni di euro;
- adeguamento a ERTMS sulle linee di confine per 6,3 milioni di euro;

- sviluppi per tecnologie ERTMS per 1,4 milione di euro.

Nello specifico le attività relative sia alla prosecuzione/conclusione di progetti avviati in periodi precedenti, sia a interventi avviati nel corso del 2016, hanno riguardato principalmente le attività di seguito elencate.

Si è conclusa l'attività di rilievo meccanizzato dello stato di conservazione dei rivestimenti di oltre 330 gallerie (per complessivi circa 240 km) e di oltre 160 gallerie (per complessivi circa 180 km); tale attività consentirà la progettazione degli interventi di manutenzione straordinaria/risanamento per le gallerie esaminate.

È stata completata con l'Università di Napoli Federico II l'analisi della resistenza trasversale del binario armato con traverse in c.a.p., equipaggiate di tappetini sotto-traversa per il miglioramento della qualità geometrica del binario. Inoltre sono stati completati lo studio per la stabilità del binario in diverse configurazioni ed una sperimentazione per l'utilizzo di droni per l'esecuzione delle ispezioni ai ponti ferroviari.

In collaborazione con la Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, proseguono gli sviluppi per il monitoraggio dell'Infrastruttura con sensori in fibra ottica e la sperimentazione di tecniche di trasmissione a spettro espanso per l'ampliamento di reti di trasmissione dati a supporto dei sistemi tecnologici di RFI.

Sono proseguite le attività relative a:

- lo sviluppo, la realizzazione e la posa in opera del nuovo attuatore a cuore punta mobile con rilevamento guasto e rilevamento tallonamento per sistemi di manovra oleodinamici e della centralina oleodinamica per sistemi di manovra oleodinamici;
- la prototipazione di un sistema sperimentale "wireless" di Comando Controllo e Trasmissione Dati dei sezionatori TE di stazione autoalimentati dalla linea di contatto (Idc);
- la realizzazione del sistema di Monitoraggio Integrato (MISTRAL), quale supporto oggettivo all'analisi delle avarie dei sistemi di terra e di bordo ERTMS/ETCS;
- la progettazione e fornitura prototipi di un sistema di misura dei carichi trasversali trasmessi dai rotabili al binario (SMCT);
- l'installazione dei sistemi di misura dei carichi verticali (SMCV);
- l'installazione dei Portali Multifunzione (PMF) col completamento del montaggio del portale di Oulx (DTP Torino), e sviluppo dell'interfacciamento con i segnali dei n. 7 portali ad oggi installati in SIL4;
- le sperimentazioni allargate sulle Protezioni Automatiche per PL (PAI-PL) finalizzate all'ampliamento dei fornitori esistenti/omologazione di nuovi prodotti/sistemi.

Sono state avviate attività per:

- lo sviluppo di strumenti informatici *Siglo Verisim* e reti di Apprendimento a supporto alle valutazioni di sicurezza di modifiche alla rete di RFI, ai sensi del Reg. 2013/402/UE;
- lo svolgimento delle attività di progettazione esecutiva, realizzazione, collaudo e sperimentazione in campo di n. 4 impianti prototipali di monitoraggio/allerta, per la difesa della sede ferroviaria da fenomeni gravitativi veloci (cadute massi, colate rapide incanalate e diffuse, sprofondamenti naturali), attività in collaborazione col Centro di Ricerca per la Previsione, Prevenzione e Controllo dei Rischi Geologici" dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" (CERI).

È proseguita, in collaborazione col Politecnico di Milano, la sperimentazione del sistema di "diagnostica light", per la verifica della qualità dell'interazione treno - binario, in grado di collegarsi ad un posto centrale per comunicare in tempo reale i rilievi e gli allarmi per il superamento di determinate soglie, che possono manifestare problemi a bordo del treno stesso o a terra (infrastruttura o linea di contatto).

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Blufferies S.r.l. (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 Blufferies chiude l'esercizio 2016 con un risultato netto positivo pari a 1,9 milioni di euro, in aumento del 31% rispetto all'esercizio precedente, principalmente per l'effetto combinato di alcuni fattori, quali, l'incremento pari all'11% del fatturato del segmento "Gommato pesante" (1,4 milioni di euro), che rappresenta il *core business* della società, che ha compensato le difficoltà registrate nel segmento autovetture peraltro gestito in continuità ancorché in forma residuale, la riduzione del costo del lavoro, connessa alla riduzione del numero di corse effettuate sulla relazione Messina – Villa San Giovanni rispetto all'anno precedente e la contrazione dei consumi, dovuta principalmente al ribasso del prezzo di acquisto del carburante registrato nel primo semestre del 2016, in parte compensata da maggiori ammortamenti e costi per noleggio delle navi sostitutive. L'ulteriore risultato positivo va attribuito all'evento più importante del 2016 per lo sviluppo industriale della Società, ovvero l'avvio del cantiere per la costruzione di una nuova nave bidirezionale, per un investimento di 12,7 milioni di euro interamente autofinanziato con i margini attuali e prospettici della Società, che sarà consegnata a fine 2017.

Terminali Italia S.r.l. (89%)

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro. 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 2016 con un Risultato Netto positivo pari ad euro 2,2 milioni di euro, che, per effetto dell'incremento significativo delle imposte, determinato dall'esaurimento del credito d'imposta su perdite pregresse, risulta migliorato rispetto all'esercizio precedente in misura minore rispetto a quanto conseguito attraverso la gestione operativa.

I costi operativi nel 2016 risultano in leggero calo rispetto al 2015 (-0,2%), a fronte dell'incremento dei ricavi operativi dell'1,9%, dovuto principalmente all'incremento relativo ai servizi di manovra e per soste.

Per quanto riguarda le unità di carico complessivamente movimentate, si evidenzia un decremento di produzione pari al 2% circa, sul quale tuttavia incide la retrocessione a RFI del terminal di Milano Certosa, avvenuta il 1° gennaio 2016.

Tunnel Ferroviario del Brennero – TFB (87,16%)

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 2016 è stato deliberato nel corso dell'Assemblea Straordinaria dei Soci del 15 aprile 2016, il VII aumento di capitale fino ad un massimo di 158 milioni di euro, eseguito in due *tranche* rispettivamente da 65 e da 43 milioni di euro, per un importo complessivo di 108 milioni di euro. Al 31 dicembre 2016 il capitale sociale complessivo ammonta a 499 milioni di euro ed è composto da n. 498.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. A seguito della sottoscrizione del VII aumento di capitale, la quota di spettanza di RFI si è ridotta, per effetto di differenti dinamiche di sottoscrizione da parte degli altri soci, dall'88,79% all'87,16% del capitale, che al 31 dicembre 2016 è pari a 435 milioni di euro.

Riguardo invece all'avanzamento delle attività connesse alla realizzazione della galleria di base del Brennero, nel corso del 2016, la partecipata di TFB, la BBT SE, ha affidato i lavori per la realizzazione delle gallerie principali su territorio italiano, per un importo netto pari a 993 milioni di euro.

Da un punto di vista strettamente gestionale, TFB ha chiuso l'esercizio 2016 con un risultato economico positivo netto di circa 0,1 milioni di euro dovuto esclusivamente ai proventi finanziari derivanti dalle giacenze bancarie. Il risultato è inferiore a quello conseguito nel 2015 per effetto di condizioni socio economiche che deprimono i tassi d'interesse.

Nord-Est Terminal S.p.A. in Liquidazione (51%)

Nel corso del 2016, l'attività di recupero crediti svolta direttamente dalla Società è stata completata con la cessione degli stessi *pro soluto*, attraverso una procedura di offerta pubblica di acquisto. E' stata altresì chiusa con sentenza favorevole, in data 13 maggio 2016, la causa presso il tribunale di Brescia, originata da contestazioni in materia di sicurezza a seguito di un incidente avvenuto il 25 settembre 2009 nel *terminal* di Brescia. Oltre a crediti relativi all'IVA, sono ancora in essere, al 31 dicembre 2016, ulteriori partite creditorie e debitorie nei confronti di società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. In considerazione delle attività svolte, il Bilancio intermedio di Liquidazione al 31 dicembre 2016 chiude con un risultato positivo netto di 85 mila di euro. Per quanto riguarda lo stato di messa in liquidazione della società, avviata nel corso dell'anno 2009, i liquidatori hanno comunicato di poter predisporre il bilancio finale di liquidazione nel corso dei primi mesi del 2017, successivamente all'approvazione del Bilancio 2016.

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

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti penali, procedimenti L. 231/2001 e dei contenziosi in genere (arbitrati, ricorsi e altri procedimenti) di maggior rilievo e in essere al 31 dicembre 2016. A tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società stessa 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 posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

In tale ultimo ambito si evidenzia che nel corso del 2016 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;
- ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Con riferimento invece ai contenziosi civili, amministrativi, arbitrati, procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie nel seguito si riportano quelli che, seppur non costituiscono attività e passività potenziali o accantonamenti ai fondi rischi ed oneri, sono ritenuti di maggior rilievo ai fini dell'informativa da rendere nella presente Relazione.

Il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere e 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. Allo stesso modo anche la descrizione delle attività e passività potenziali, così come definite dai principi di Gruppo, è riportata nelle suddette note.

Indagini e procedimenti penali e procedimenti L. 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 L. 231/2001

Non si registrano evoluzioni processuali con riferimento ai seguenti procedimenti L. 231/2001:

- 5643/10 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Sassari a seguito dell'infortunio mortale occorso al macchinista del treno 8921 per impatto con un masso caduto in linea a seguito di evento franoso di eccezionale ed imprevedibile entità;
- 4656/2009 RGNR pendente presso il Tribunale di Messina concernente ipotesi di lesioni colpose connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica verificatesi in relazione ad evento infortunistico occorso ad un dipendente in data 21 febbraio 2008 presso l'ex magazzino approvvigionamenti nazionale di Messina;
- 1933/2011 RGNR pendente presso il GUP di Latina per infortunio mortale occorso in data 25 febbraio 2011 ad un dipendente di una ditta esterna mentre stava svolgendo operazioni di abbattimento di arbusti presso il km 47+100 della tratta Campoleone - Cisterna di Latina;

Di seguito, si rappresentano i procedimenti che hanno registrato evoluzioni processuali rispetto a quanto esposto nel Bilancio 2015:

- 2554/13 RGNR, pendente presso la Procura 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., all'udienza svoltasi in data 4 maggio 2016, il Giudice di Prime Cure ha provveduto alla riunione dello stesso al procedimento penale n. 3253/2010 RGNR pendente nei confronti di un dipendente RFI e di due dipendenti della ditta Fersalento S.r.l. per omicidio colposo, nel quale RFI era stata citata come responsabile civile. Nella stessa udienza, le parti civili hanno revocato la costituzione essendo state completamente risarcite.
- 6305/09 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, all'udienza del 31 gennaio 2017 il Tribunale di Lucca ha pronunciato la sentenza di primo grado, fissando il termine di 90 giorni per il deposito delle motivazioni, con successiva possibilità di proporre la conseguente impugnazione innanzi alla Corte di Appello. In particolare il Tribunale ha assolto "*per non aver commesso il fatto*" cinque funzionari di RFI nonché l'AD *pro tempore* di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., limitatamente alle contestazioni ascrittegli nella su richiamata qualità, e l'AD ed il Presidente *pro tempore* di FS Logistica S.p.A.. Il Tribunale ha escluso inoltre la responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/2001 delle Società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e FS Logistica S.p.A. "*perché il fatto non sussiste*". È stata invece dichiarata la responsabilità di RFI, unitamente a Trenitalia S.p.A., per illecito amministrativo di cui all'art. 25 *septies* D.Lgs. 231/2001, a carico delle quali è stata comminata la sanzione pecuniaria di 700.000 euro ciascuna e la misura interdittiva del divieto di pubblicizzare beni e servizi per il periodo di tre mesi. Tali pene sono state così quantificate applicando la riduzione prevista dall'art. 12 co.2 lett. a) del D. lgs. 231/01 per aver risarcito il danno ovvero essersi comunque adoperati efficacemente in tal senso. Il Tribunale ha, inoltre, pronunciato sentenza di condanna nei confronti di 12 persone fisiche riferibili al Gruppo FS Italiane, tra cui i due AD *pro tempore* di RFI che si sono succeduti tra il 2001 e il 2009, e sei funzionari della medesima società. Per quanto riguarda le 4 persone giuridiche e le 15 persone fisiche esterne al Gruppo coinvolte, si informa che sono state condannate 3 Società per responsabilità ex D. Lgs. 231/01, e 11 persone fisiche, mentre le restanti sono andate assolte. Il Tribunale ha, altresì, disposto a carico degli imputati condannati, in solido fra loro e con i relativi responsabili civili, il risarcimento del danno (oltre alle spese di giudizio e di difesa) in favore delle parti civili costituite, rinviando per la maggior parte dei casi al giudice civile per la relativa liquidazione ed assegnando, al contempo, solo a talune di loro, risarcimenti in via equitativa e somme a titolo di provvisoria. Tutte le condanne, eccezione fatta per le provvisorie, non sono esecutive fino al passaggio in giudicato della sentenza.
- 10095/2010 RGNR pendente innanzi il Tribunale di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa contestata a RFI in relazione all'infortunio sul lavoro occorso il 1 settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti di RFI, si è concluso nella prima fase di giudizio all'udienza del 14 aprile 2016 con sentenza di assoluzione della Società perché il fatto di reato non sussiste. La sentenza è divenuta irrevocabile in data 21 maggio 2016.
- 9592/2008 RGNR celebrato in data 24 novembre 2015 innanzi la Corte di Appello di Milano - con RFI imputata ai sensi del D.Lgs. 231/2001, per l'investimento di un dipendente dell'ATI CLF, avvenuto sul cantiere di Milano Rho Certosa in data 6 marzo 2008 - si è definito con conferma della sentenza di assoluzione degli imputati emessa dal Giudice di Prime Cure passata in giudicato in data 9 gennaio 2016.

- 7906/2009 RGNR pendente presso il Tribunale di Latina in fase dibattimentale concernente ipotesi di lesioni colpose, connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica (evento del 10 agosto 2009) verificatesi nel corso di operazioni manutentive nei pressi di Fondi, per il quale sono stati iscritti nel registro degli indagati tre funzionari della Società nonché la persona giuridica RFI ex D.Lgs. 231/01), la Società è stata citata da parte del Tribunale quale responsabile civile su richiesta delle parti civili costruite in giudizio.
- 1430/2014 RGNR iscritto presso la Procura di Gela inizialmente nei confronti di un dipendente di RFI in qualità di responsabile di linea della tratta Canicattì – Gela in ordine al reato di cui all'art. 589, 1, 2 e u. comma (omicidio colposo in violazione della normativa a tutela della sicurezza del lavoro per 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), è stato notificato in data 14 luglio 2016 a RFI (e successivamente anche a coloro che, in epoca antecedente e prossima alla data dell'evento, rivestivano in RFI le qualifiche di Amministratore Delegato, Direttore Tecnico, Direttore della DTP Palermo, Dirigente della UT Caltanissetta, DCO di Palermo, Capo Impianto Agrigento - UT Caltanissetta, Capo Reparto Pianificazione UT di Palermo e Responsabile di linea operativa della tratta Canicattì Gela) l'avviso di conclusione delle indagini preliminari per l'illecito amministrativo dipendente da reato di cui all'art. 25 *septies* D.Lgs 231/01 (in relazione all'art. 5 del d. cit.) con riferimento al reato sopra citato (art. 589 cp – omicidio colposo). La Società ha proceduto a nominare un difensore di fiducia e a costituirsi in giudizio. E' pendente l'udienza preliminare per il prossimo 14 giugno 2017. L'imputazione - concernente l'illecito amministrativo dipendente da reato di cui all'art. 25 *septies* D.Lgs. 231/01 (in relazione all'art. 5) con riferimento ai reati di cui agli artt. 113 e 589 commi 1 e 2 e ultimo cpv c.p. (concorso in omicidio colposo) contestati all'Amministratore Delegato in carica all'epoca dei fatti - non ha subito modifiche rispetto a quanto già esposto nell'avviso di conclusione indagini preliminari notificato in data 14 luglio 2016.

Altri procedimenti penali rilevanti

Non si registrano evoluzioni processuali con riferimento ai seguenti procedimenti penali:

- 20765/2014 RGNR mod. 21 (inizialmente n. 356/2014 rgnr contro ignoti) innanzi alla Procura di Firenze a carico di un dirigente di RFI per omicidio colposo in violazione di normativa a tutela della sicurezza del lavoro occorso ad un manovratore di Trenitalia S.p.A. in data 12 gennaio 2014 nella Stazione di Santa Maria Novella;
- 6765/2012 RGNR pendente innanzi alla Corte di Appello di Lecce in relazione al sinistro che ha coinvolto il Treno Freccia Argento 9351 e un autoarticolato occorso in data 24 settembre 2012 presso il passaggio a livello sito al Km 710+403 della tratta Bari – Lecce nei pressi della stazione di Cisternino (BR) nell'ambito del quale RFI si è costituita parte civile unitamente a Trenitalia S.p.A..

Si riportano di seguito i procedimenti che hanno registrato evoluzioni processuali rispetto a quanto esposto nel Bilancio 2015:

- 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: il Pubblico Ministero ha emesso avviso di conclusione delle indagini preliminari nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo FS Italiane.

Si comunica altresì di essere a conoscenza dei seguenti procedimenti penali pendenti nei confronti di personale di RFI nei quali quest'ultima è costituita in giudizio in qualità di responsabile civile e per le quali non è operativa la copertura assicurativa:

- 1744/2014 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Palmi nei confronti di una dipendente imputata del reato *ex art. 590 c.p.*, in relazione all'infortunio occorso ad un viaggiatore in data 2 settembre 2013 presso la Stazione di Rosarno. Il procedimento è pendente in fase dibattimentale;
- 2899/2009 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Avellino nei confronti, tra gli altri, di quattro ex funzionari di Ferrovie dello Stato S.p.A. imputati dei reati *ex artt. 110, 589 e 590 co. 2, 3, 4, e 5 c.p.* in danno dei lavoratori dello stabilimento Isochimica in Avellino. Il procedimento è pendente in fase dibattimentale e la Società si è anche costituita parte civile nei confronti degli imputati.

Arbitrati con *General Contractor*

L'esercizio 2013 è stato caratterizzato dalla definizione di tutti gli arbitrati in essere ed il riconoscimento ai *General Contractor* di una percentuale molto ridotta del *petitum* reclamato. I riconoscimenti in questione sono stati in larga prevalenza relativi a componenti che costituiscono un incremento del valore delle opere eseguite nonché degli interessi dovuti per il differito pagamento dei maggiori costi di costruzione.

Si riporta di seguito l'evoluzione giudiziale dei lodi impugnati.

Con riferimento al Lodo RFI – FIAT (oggi FC - *Fiat Chrysler Automobiles N.V.*) relativo alla subtratta Novara – Milano si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Passività e attività potenziali" delle Note esplicative al bilancio.

Terzo Valico dei Giovi – *General Contractor* Consorzio COCIV. Impugnazione Lodo RFI-COCIV in data 20-21 giugno 2013.

Il Lodo - avente ad oggetto la valorizzazione di talune attività progettuali a suo tempo espletate dal Consorzio COCIV - è stato impugnato da RFI in via principale e da COCIV in via incidentale. Il giudizio è pendente (l'udienza per la precisazione delle conclusioni è fissata al 17 marzo 2017).

Altre indagini

Sconto K2 ex DM. 44T/2000 – Ricorso al Consiglio di Stato

Rispetto a quanto indicato nella Relazione Finanziaria Annuale 2015, a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si rammenta che, con riguardo ai due giudizi attualmente pendenti dinnanzi al TAR Lazio avverso le Decisioni URSF n. 18/2006 e n. 83/2007, è stata fissata al 14 giugno 2017 l'udienza pubblica per la discussione.

Relativamente al ricorso presentato dalle IF per l'ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato di annullamento del DM 92T, nel rinviare alla Relazione Finanziaria Annuale 2015 per la dettagliata descrizione di quanto sinora avvenuto nel corso di tale fase, si fa presente che, in data 26 settembre 2016, il Delegato del Commissario *ad Acta* ha trasmesso la relazione conclusiva sugli esiti dell'istruttoria individuando quale termine di decorrenza dello sconto K2 il 1° gennaio 2006 e quale termine di decadenza il 30 giugno 2009, ad eccezione della quota di traffico prodotta con materiale rotabile per il quale, antecedentemente al 30 giugno 2009, si siano verificate le condizioni per la condotta ad agente unico (realizzazione dell'attrezzatura tecnologica a terra SST, installazione del connesso sistema di bordo dei convogli SSB ed emanazione delle norme e delle procedure per la disciplina della condotta dei treni con agente solo). Il Delegato del Commissario *ad Acta* ha quindi quantificato i singoli importi comprensivi degli interessi al tasso legale maturati al 30 settembre 2016 da corrispondere alle

quattro IF ricorrenti e quindi interessate dal giudizio di ottemperanza (segnatamente Rail Traction Company, NordCargo, SBB Cargo, DB Schenker) per un importo pari a circa 20 milioni di euro.

RFI si è fatta quindi promotrice dell'avvio di un tavolo di un confronto con le quattro IF ricorrenti, a cui parteciperà lo stesso MIT, finalizzato ad una celere definizione della vicenda in oggetto anche attraverso il concretizzarsi di eventuali ipotesi transattive tra le controparti.

La Società ha provveduto ad iscriversi il debito maturato verso le imprese ferroviarie per il suddetto importo nonché un corrispondente credito verso il MEF, a fronte dello stanziamento di 30 milioni di euro previsto nell'aggiornamento 2015 del CdP-I per "oneri connessi all'applicazione del DM 44T/2000" nell'ambito dello stanziamento complessivo per "tecnologie per la circolazione e l'efficientamento".

Infine, la Società ha proceduto comunque a riquantificare ed integrare l'apposito fondo a copertura di eventuali interessi ed oneri accessori da sostenere in attesa del rimborso delle somme che dovesse in prima istanza anticipare a favore delle IF aventi diritto.

Procedimento AGCM A389 (locomotori noleggiati) – Ricorso al Consiglio di Stato

Rispetto a quanto riportato nella Relazione Finanziaria Annuale 2015, a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si informa che con sentenza resa in data 21 dicembre 2016 il Consiglio di Stato ha accolto l'appello presentato dall'AGCM, sancendo definitivamente che il tenore letterale del testo degli impegni approvati nell'ambito del procedimento *antitrust* A389 non fa alcun espresso riferimento ai mezzi rotabili in noleggio.

Delibere ART n.70/2014 recante "Misure di regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie" e n.96/2015 recante "I principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" – Ricorsi pendenti innanzi al TAR Piemonte

RFI, in data 3 marzo 2015, ha proposto Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento della delibera ART n.70/2014 e della successiva delibera n.76/2014 (recante "Indicazioni e prescrizioni per la procedura relative al PIR 2015") e relativi allegati ed atti connessi.

Il ricorso è stato altresì notificato, in qualità di controinteressati, a NTV, Trenitalia, Grandi Stazioni, Centostazioni, Associazione FerCargo.

Con tale iniziativa RFI ha inteso censurare una serie di vizi procedurali, sostanziali e di istruttoria riferiti ai provvedimenti dell'ART e segnatamente alle misure regolatorie riferite al pedaggio AV, sgombero dell'infrastruttura, assistenza alle persone a mobilità ridotta (PMR) ed assegnazione degli spazi in Stazione.

Su atto di opposizione notificato da NTV e dall'ART, si è proceduto alla trasposizione del ricorso dinanzi al TAR Lazio (r.g. 5406/2015). Le stesse Delibere sono state autonomamente impugnate anche da NTV, Centostazioni e Grandi Stazioni. Tutti i predetti ricorsi sono stati trattati all'udienza pubblica del 9 marzo 2016, anche al dichiarato fine di esaminare l'eccezione di incompetenza territoriale sollevata d'ufficio, medio tempore, dal TAR Lazio. In esito a tale udienza, il TAR Lazio ha declinato la propria competenza su tutti i ricorsi a favore della competenza del TAR Piemonte. Di conseguenza, RFI NTV e Grandi Stazioni hanno proceduto a riassumere i relativi ricorsi avanti tale TAR.

Con Ricorso Straordinario al Capo dello Stato, notificato in data 17 marzo 2016, RFI ha impugnato la Delibera ART n.96/2015 avente ad oggetto i criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Con tale iniziativa RFI ha inteso principalmente censurare l'illegittimità complessiva del nuovo impianto regolatorio con specifico riferimento ad alcune misure foriere di un potenziale disequilibrio economico-finanziario del Gestore. In particolare, sono stati contestati tre specifici motivi di illegittimità caratterizzanti alcune misure contenute nell'Allegato 1 alla Delibera n.96/2015:

- a) la previsione di un tasso minimo di efficientamento annuo dei costi operativi unitari del GI, fissato dall'ART nella misura del 2% (al lordo del tasso d'inflazione);
- b) la preclusione a RFI della possibilità di recuperare parte dei costi per i nuovi investimenti infrastrutturali da realizzarsi in autofinanziamento (i.e. con capitale sociale di RFI o con indebitamento);
- c) l'introduzione per l'intero periodo tariffario (2016-2021) di un sistema di vincoli risiedenti nell'algoritmo di calcolo e nella fissazione di un tetto massimo (i c.d. *cap*) al livello di pedaggio applicabile a taluni servizi ferroviari (nello specifico: servizio regionale, servizio merci, insieme dei servizi transitanti sulla rete classificata dalla stessa Delibera n.96 "a livello di servizio elevato").

Analoghi Ricorsi Straordinari sono stati proposti da Trenitalia e Grandi Stazioni in relazione ai quali le altre parti interessate hanno proposto atti di opposizione per la successiva trasposizione al TAR.

A seguito delle suddette opposizioni ciascuno dei tre ricorrenti (RFI, Trenitalia e Grandi Stazioni) ha provveduto alla trasposizione dell'originario ricorso dinanzi al TAR Piemonte.

Contro la medesima Delibera ART n.96/2015 è stato inoltre proposto un ricorso giurisdizionale da parte di NTV, già pendente al TAR Piemonte nel quale RFI si è costituita con atto formale.

Nel mese di luglio 2016 l'ART, rispettivamente con Delibere nn.75 ed 80, si è pronunciata con esito favorevole in merito alla conformità del nuovo sistema tariffario 2016-2021 proposto da RFI relativo al PMdA ed ai servizi diversi dal PMdA.

RFI, a seguito di verifiche ed approfondimenti svolti d'intesa con il legale esterno, ha ritenuto che i propri interessi fossero adeguatamente tutelati tramite le motivazioni del ricorso per l'annullamento della delibera ART n.96/2015 e per tale motivo non ha presentato né "motivi aggiunti" avverso le due Delibere sopra menzionate né autonomo Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica.

Diverse sono state le valutazioni effettuate da Trenitalia e NTV le quali hanno invece depositato, rispettivamente in data 28 e 29 settembre 2016, ricorso per motivi aggiunti contro la Delibera ART n.75/2016. Quest'ultima Delibera è stata impugnata anche da alcune IF operanti nel settore del trasporto merci, con autonomo ricorso presentato in data 4 ottobre 2016.

Il TAR Piemonte ha fissato per il 15 marzo 2017 l'udienza di discussione nel merito dei ricorsi presentati, rispettivamente, da Trenitalia e dalle altre imprese nel settore del trasporto merci, manifestando altresì l'intenzione di riunire in tale data la discussione di tutti i ricorsi promossi nei confronti delle Delibere ART nn.70/2014 e 96/2015.

In esito all'udienza innanzi al TAR Piemonte, dopo ampia discussione fra le parti presenti (RFI, ART, Trenitalia e NTV) è stato assunto in decisione il solo ricorso presentato da RFI avverso la Delibera ART n.70/2014. Gli ulteriori ricorsi avverso le Delibere ART nn.70-76/2014 ed alla Delibera ART n. 96/2015 ed atti conseguenti sono stati tutti rinviati alla prossima udienza fissata per il 28 giugno 2017.

Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera ART n. 64 del 31 luglio 2015 – Ricorso RFI al TAR Piemonte vs. Delibera n. 33/2016 di chiusura del procedimento sanzionatorio di cui alla Delibera n. 64/2015.

In data 31 luglio 2015, con Delibera n. 64 l'ART ha avviato un procedimento nei confronti di RFI, per l'eventuale adozione di provvedimenti sanzionatori riguardanti inottemperanze ad alcune misure regolatorie contenute nella Delibera n. 70/2014; nello specifico, trattasi di quelle misure di regolazione per cui la Delibera ha previsto un termine di implementazione differito rispetto alla sua data di pubblicazione.

Nel corso della fase istruttoria RFI per talune contestazioni formulate dall'ART (segnatamente quelle riguardanti le Misure 1.6.4, 3.6.1, 11.6.1, 11.6.3), ha presentato un *set* di impegni che con Delibera ART n. 91/2015 sono stati dichiarati ammissibili e successivamente pubblicati sul sito dell'ART il 9 novembre 2015, dando così avvio alla fase di *market test* conclusasi il successivo 9 dicembre 2015 con la presentazione di osservazioni da parte della sola società Ferrovie Emilia Romagna, a fronte delle quali a gennaio 2016 RFI ha presentato alcune "modifiche accessorie agli impegni" volte ad affinare e migliorare il contenuto delle misure rimediali originariamente proposte. In data 16 marzo 2016 è stata pubblicata sul sito internet dell'ART la Delibera n. 24 con cui sono stati approvati e resi obbligatori i suddetti impegni senza accertamento di infrazione a carico di RFI.

Viceversa, per le restanti contestazioni (segnatamente quelle riguardanti le Misure 4.6.1, 5.6.1 e 7.6.1) RFI non ha ritenuto di presentare impegni optando per la presentazione di memorie difensive, le cui argomentazioni sono state esplicitate nel corso delle audizioni e da, ultimo, nel corso dell'audizione finale tenutasi alla presenza del collegio dell'Autorità lo scorso 2 marzo 2016.

Con Delibera n. 33 notificata a RFI il 24 marzo 2016 l'ART ha definitivamente chiuso tale procedimento sanzionatorio, disponendo:

- i. l'archiviazione delle contestazioni riguardanti le Misure 4.6.1 lett. d) "Sgombero dell'infrastruttura", 5.6.1 lett. c) "Divieto di cumulo delle franchigie" e 7.6.1 lettera e) "*Performance Regime*" della Delibera n. 70/2014;
- ii. l'accertamento della violazione della Misura 5.6.1 lett b) "Neutralità del sistema rispetto al grado di concentrazione del mercato, da perseguire attraverso il calcolo della franchigia per scaglioni di canone contrattualizzato, applicando percentuali decrescenti all'aumentare del canone" con conseguente irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 20 mila euro.
- iii. l'accertamento della violazione della Misura 5.6.1 lett d) "Introduzione di un sistema di franchigie per mancata utilizzazione delle tracce anche per i servizi AV, a favore dell'Impresa ferroviaria, basato sugli stessi criteri di cui alla precedente lettera b) ed allineato a quello previsto per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale" con conseguente irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 10 mila euro e prescrizione a RFI di introdurre nei PIR 2015 e 2017 - entro 15 gg dalla notifica del provvedimento - la previsione di uno scaglione di franchigia pari al 3% a favore delle IF titolari di contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro, pubblicando sul proprio sito i PIR così integrati e dandone tempestiva comunicazione a tutti i soggetti interessati.

Nei termini prescritti RFI ha ottemperato a quanto sopra provvedendo, rispettivamente, alla pubblicazione degli aggiornamenti del PIR 2015 e 2017 ed al pagamento della sanzione complessivamente irrogata.

Fermo quanto sopra, a tutela dei propri interessi RFI ha comunque proposto in data 23 maggio 2016 ricorso al TAR Piemonte impugnando la Delibera n. 33/2016 limitatamente all'accertamento delle sopra menzionate violazioni.

Ad oggi si è in attesa della fissazione dell'udienza, salvo verificare l'opportunità di presentare a breve istanza di prelievo.

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) 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).

Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo "Quadro normativo e regolatorio" della presente Relazione.

La Delibera n.654/2015 è stata impugnata anche da alcune IF. Allo stato il procedimento giudiziario è in attesa della fissazione della prima udienza.

IL CONTENZIOSO FISCALE

Nel seguito si riportano gli aggiornamenti dei principali contenziosi fiscali:

- è stato presentato ricorso avverso un avviso di accertamento in materia di Imposta Regionale sulle Attività Produttive (IRAP) per l'anno 2011, n. TJB0C0100229/2016 notificato in data 24 novembre 2016, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio - Ufficio Grandi Contribuenti.
- è stato notificato un avviso di accertamento in materia di Imposta Regionale sulle Attività Produttive (IRAP) per l'anno 2012, n. TJB0C0100251/2016 notificato in data 22 febbraio 2017, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio - Ufficio Grandi Contribuenti. Avverso l'Avviso verrà proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale competente nei termini di legge.

Verifiche fiscali dell'Agenzia delle Entrate

Come già rappresentato nella Relazione Finanziaria Annuale 2015, l'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale per il Lazio – Settore Controlli e Riscossione – Ufficio Grandi Contribuenti – ha notificato a carico di RFI, in data 30 dicembre 2015, tre avvisi di accertamento in materia di Imposta sul Reddito delle Società (IRES), Imposta Regionale sulle Attività Produttive (IRAP) ed Imposta sul Valore Aggiunto (IVA) relativi al periodo d'imposta 2010. I suddetti avvisi formalizzano gli esiti della verifica fiscale di carattere generale effettuata nei confronti di RFI nel corso dell'esercizio 2013 e dell'ulteriore attività istruttoria svolta agli effetti dell'accertamento.

Rispetto a quanto più ampiamente dettagliato nella Relazione Finanziaria Annuale 2015 in merito ai contenuti delle singole contestazioni di cui ai suddetti Avvisi di accertamento, si indicano di seguito i relativi sviluppi.

Con riferimento ai Rilievi in materia di Imposta sul Reddito delle Società (IRES):

Rilievo n. 1

“Trattamento fiscale, ai fini dell’ammortamento dell’infrastruttura, delle immobilizzazioni in corso ed acconti”.

Indebita deduzione dalla base imponibile delle quote di ammortamento delle spese di manutenzione straordinaria classificate in bilancio nell’ambito dei lavori in corso e acconti.

L’Agenzia delle Entrate pur non contestando la natura sostanziale di spese di manutenzione straordinaria dei costi in oggetto, ha considerato tuttavia gli stessi non deducibili/non ammortizzabili nel periodo d’imposta 2010, stante la loro formale esposizione contabile tra le immobilizzazioni in corso e acconti nell’ambito della voce “Immobili, impianti e macchinari” del bilancio relativo allo stesso esercizio. A parere dell’Agenzia delle Entrate infatti, l’importo di detti costi, siccome esposto formalmente nel valore delle immobilizzazioni in corso e acconti (per loro natura afferenti investimenti che ancora non concorrono alla produzione complessiva), non poteva essere ammortizzato nel periodo d’imposta 2010.

La società, d’altra parte, ha presentato, nell’ambito del contraddittorio relativo al procedimento di accertamento con adesione instaurato, ulteriori memorie e documentazione tese a dimostrare che le quote di ammortamento delle spese di manutenzione straordinaria in questione, se non riferibili, come comprovato sulla base di precedente memoria difensiva e di apposita documentazione contabile già depositata, al periodo d’imposta 2010, dovrebbero essere imputate quantomeno al periodo d’imposta 2013 nel corso del quale è stata effettuata la riclassificazione contabile degli importi di tali spese dalle immobilizzazioni in corso (dove erano stati contabilizzati) nelle relative voci di cespite.

Alla luce di quanto sopra, l’Agenzia delle Entrate, in esito al contraddittorio svolto:

- (i) ha confermato il recupero a tassazione delle quote di ammortamento delle spese di manutenzione straordinaria in oggetto per il periodo d’imposta 2010 e, per l’effetto, la rettifica in diminuzione delle perdite fiscali dichiarate dalla Società per l’importo corrispondente (pari a circa 45,3 milioni di euro);
ma, nel contempo,
- (ii) ha riconosciuto il diritto della Società alla deduzione di dette quote di ammortamento nel periodo d’imposta 2013, cioè nel periodo d’imposta in cui si è verificata la riclassificazione contabile degli importi di tali spese di manutenzione dalle immobilizzazioni in corso (dove erano stati contabilizzati nel 2010) nelle relative voci di cespite e, per l’effetto, il diritto della Società stessa alla reintegrazione della maggiore perdita fiscale dello stesso ammontare (pari a circa 45,3 milioni di euro) nel periodo d’imposta di corretta imputazione temporale delle quote di ammortamento in oggetto ovvero nel periodo d’imposta 2013.

L’Atto di adesione agli effetti dell’IRES è stato sottoscritto in data 25 luglio 2016 e si è perfezionato in data 2 settembre 2016 a seguito del versamento nei termini della sola sanzione amministrativa pecuniaria di cui all’art. 9, comma 1, del Decreto Legislativo 18/12/1997, n. 471 per “Tenuta della contabilità non conforme alle prescrizioni di legge”, ridotta ad un terzo del totale.

Rilievo n. 2

“Corretta determinazione delle quote di ammortamento fiscale dell’infrastruttura ferroviaria”.

Indebita deduzione dalla base imponibile delle quote di ammortamento delle spese di manutenzione straordinaria relative alla Rete AV/AC.

L’Agenzia delle Entrate ha considerato non deducibili/non ammortizzabili nel periodo d’imposta 2010 le quote di ammortamento delle spese di manutenzione straordinaria relative alla Rete AV/AC stimate da sostenere fino al termine della Concessione. A parere dell’Agenzia delle Entrate, infatti, secondo la corretta interpretazione dei

principi contabili internazionali IAS/IFRS non potrebbe essere assunto ai fini del calcolo dell'ammortamento l'importo degli investimenti futuri (da sostenere), compresi quelli destinati al mantenimento in efficienza della Rete AV/AC (manutenzione straordinaria), in quanto non ne sia garantito il relativo finanziamento a carico dello Stato fino al termine della Concessione; tali investimenti possono essere considerati invece ai fini dell'ammortamento soltanto quando effettivamente realizzati.

Nel corso del contraddittorio instaurato nell'ambito del procedimento di accertamento con adesione l'Agenzia delle Entrate, alla luce delle memorie illustrative depositate e dell'ulteriore documentazione prodotta da RFI, ha definitivamente maturato il convincimento circa l'infondatezza del rilievo in questione. L'Agenzia delle Entrate, in particolare, ha riconosciuto che la Società ha dato dimostrazione del fatto che nella determinazione dell'ammortamento fiscale dell'infrastruttura ferroviaria relativa alla Rete AV/AC non sia confluito l'ammontare degli investimenti futuri per l'ampliamento e/o il completamento della Rete stessa ma esclusivamente le spese di manutenzione straordinaria interamente contribuite dallo Stato che, in quanto tali, possono essere prese in considerazione ai fini dell'ammortamento.

Alla luce di quanto sopra, in sede di definizione dell'Atto di adesione sottoscritto in data 25 luglio 2016 e perfezionato in data 2 settembre 2016, l'Agenzia delle Entrate ha annullato in via di autotutela agli effetti dell'IRES il rilievo in questione.

Con riferimento ai Rilievi in materia di Imposta Regionale sulle Attività Produttive (IRAP):

Il perfezionamento dell'Atto di adesione ai fini IRES nei termini di cui sopra ha prodotto effetti positivi per la Società anche ai fini dell'IRAP in quanto analoga definizione, con riferimento ai Rilievi n. 1 e n. 2, è stata effettuata anche ai fini di quest'ultima imposta mediante conciliazione giudiziale parziale (ai sensi dell'art. 48 del Decreto Legislativo n. 546/1992) nell'ambito del contenzioso tributario instaurato a seguito dell'avvenuta notifica in data 27 maggio 2016 del ricorso giurisdizionale avverso il relativo Avviso di accertamento.

In particolare, anche agli effetti IRAP:

- (i) con riferimento al Rilievo n. 2, è stato possibile definire la pretesa impositiva in via di autotutela con il relativo annullamento da parte dell'Agenzia delle Entrate;
- (ii) con riferimento al Rilievo n. 1, nessun pagamento di imposta è stato effettuato in quanto l'IRAP accertata in relazione al periodo d'imposta 2010 è stata integralmente compensata con la maggiore IRAP autoliquidata e versata in eccesso dalla Società in relazione al periodo d'imposta ritenuto di competenza, ovvero il 2013; anche ai fini IRAP pertanto, si è reso dovuto il solo pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria in misura ridotta proporzionale alla maggiore imposta accertata con riferimento al periodo d'imposta 2010.

L'Accordo Conciliativo è stato sottoscritto in data 1° dicembre 2016 e si è perfezionato in data 16 dicembre 2016 a seguito del versamento nei termini della sola prescritta sanzione amministrativa pecuniaria ridotta ad un terzo del totale.

Infine, si conferma che con riferimento al Rilievo n. 3 contenuto nell'Avviso di accertamento IRAP (concernente l'indebita deduzione dalla base imponibile dei contributi in conto esercizio pagati da RFI a Trenitalia per il servizio di trasporto gratuito dei titolari della carta di libera circolazione) né l'Agenzia delle Entrate né RFI, allo stato, intendono addivenire ad un bonario componimento e, pertanto, si proseguirà nel relativo contenzioso già instaurato.

Imposta sul Valore Aggiunto (IVA)

Con riferimento all'Avviso di accertamento in materia di Imposta sul Valore Aggiunto (IVA) relativo al periodo d'imposta 2010, RFI, aderendo alla proposta di definizione in adesione dell'Avviso di accertamento in questione, ha perfezionato l'accordo mediante sottoscrizione in data 12 aprile 2016 del relativo Atto di adesione previo pagamento di un importo complessivo significativamente inferiore rispetto a quello originariamente contestato.

Sempre in materia di IVA, ma con riferimento al controllo fiscale mirato svolto dalla stessa Agenzia delle Entrate nel corso dell'esercizio 2014 relativamente al periodo d'imposta 2011, conclusosi con la notifica di un Processo Verbale di Constatazione in data 31 ottobre 2014 recante un rilievo identico a quello contestato a carico del precedente periodo d'imposta 2010, l'Agenzia delle Entrate, a seguito di specifico invito al contraddittorio per attivare il procedimento di accertamento con adesione del 5 maggio 2016, ha formulato una proposta di definizione in adesione analoga a quella formulata con riferimento al periodo d'imposta 2010.

Anche in tal caso RFI, aderendo alla proposta di definizione in adesione formulata dall'Agenzia delle Entrate, ha perfezionato l'accordo mediante sottoscrizione in data 11 maggio 2016 del relativo Atto di adesione previo pagamento di un importo complessivo (per imposta e sanzioni) significativamente inferiore rispetto a quello originariamente contestato.

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

La Società, nel corso del 2016, 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)

Di seguito, si riporta una sintetica descrizione degli altri fattori di rischio e dell'insieme di attività poste in essere per il loro monitoraggio.

Rischi da Piano Industriale

Il percorso di trasformazione del Gruppo FS Italiane in un sistema di mobilità integrata, sostenibile e globale, tracciato dal nuovo Piano Industriale, vede RFI attivamente coinvolta su vari fronti anche in sinergia con le altre società del Gruppo.

Si tratta di iniziative rilevanti, in termini di complessità di implementazione e impatto potenziale, volte a realizzare una rete ferroviaria sempre più integrata con il *network* europeo e le realtà locali, interconnessa con gli altri sistemi di trasporto, capace di migliorare ancora i livelli di puntualità ed affidabilità, in un sistema dei trasporti *customer* centrico e sostenibile.

In uno scenario di cambiamento e di apertura a nuovi *business* ed a nuovi modi di fare *business*, anche i rischi a cui è esposta la Società si evolvono e si distinguono in funzione di ciascuna azione del Piano Industriale. Per consentire la progressiva attuazione del piano, il Gruppo si sta dotando di uno strutturato sistema per il governo ed il monitoraggio di ciascuna iniziativa/progetto messo in campo.

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 ed incidere sui risultati attesi.

A fronte dei rischi che possono derivare da tali fattori, la gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (Autorità di settore indipendenti), anche in caso di eventuali controversie, è aperta a momenti di confronto ed interlocuzione 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 in coerenza con il Codice Etico di Gruppo. In tale contesto di complessità del *business* e di molteplicità delle attività svolte, la Società, al fine di prevenire i rischi di non conformità derivanti dalla potenziale inosservanza della normativa esterna, con conseguenti effetti sanzionatori di natura giudiziaria o amministrativa, perdite finanziarie e danni reputazionali, ha affiancato, al monitoraggio dell'evoluzione normativa, l'azione di gruppi di lavoro permanenti cui si aggiungono le verifiche sul rispetto delle disposizioni interne ed esterne da parte dalle strutture preposte ed i percorsi formativi rivolti al personale, in particolare sui temi di *compliance* di maggiore rilevanza.

Rischi industriali e operativi

Gli investimenti infrastrutturali sul sistema ferroviario si sostanziano in progetti complessi che richiedono elevate fonti di finanziamento ed 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 con 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 tecnico/organizzative degli appaltatori/contraenti generali (anche dovute a situazioni di sofferenza finanziaria) 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 nel corso dell'anno specifiche azioni di natura contrattuale ed organizzativa tese a rafforzare il presidio sui progetti d'investimento da parte di RFI in qualità di Committente.

L'infrastruttura ferroviaria è inoltre sensibile ad 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 specifici cicli manutentivi sulla rete ed adotta procedure di gestione delle anomalie ed emergenze con costante attenzione all'informazione al pubblico ed alla fornitura dei servizi accessori ai clienti.

In particolare, per limitare possibili situazioni di dipendenza da ditte costruttrici/fornitrici per interventi di manutenzione/assistenza che possono incidere sui tempi di ripristino e di risoluzione del guasto/inconveniente all'infrastruttura, la Società ha attuato una progressiva internalizzazione dei processi critici di manutenzione e di produzione di componenti ferroviari.

Con riferimento alle stazioni ed ai servizi connessi, proseguono gli interventi mirati alla riqualificazione dei fabbricati e degli spazi, anche a fini sociali, al miglioramento dell'accessibilità per i passeggeri ed i progetti volti a favorire il collegamento e lo scambio con altri mezzi di trasporto. Tutte azioni che si collocano all'interno di un più ampio progetto volto a garantire al cliente, nell'orizzonte di Piano, servizi aggiuntivi e complementari in coerenza con il nuovo *concept* unico di stazione intesa come *hub* della mobilità integrata (*easy* e *smart station*).

Rischi ICT (*Information and Communication Technology*)

La Società opera attraverso l'utilizzo di sistemi e piattaforme informatiche per il coordinamento e la pianificazione delle attività, per gli aspetti riguardanti la circolazione ed 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 o blocchi alle attività aziendali con conseguenti 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.) ed ha ulteriormente rafforzato i propri processi di sicurezza (attraverso verifiche di vulnerabilità, *penetration test*, ecc.) e di *business continuity/disaster recovery*.

RFI ha inoltre definito il nuovo piano dei sistemi al fine di cogliere le opportunità di innovazione offerte dalla digitalizzazione e migliorare notevolmente i servizi per i clienti interni ed esterni.

Risk management

L'esercizio 2016 è stato prevalentemente dedicato all'aggiornamento delle attività di *Control Risk Self Assessment* incentrate sugli aspetti operativo-gestionali dei principali processi aziendali (Commerciale, Produzione dei Servizi, Investimenti, Manutenzione, Patrimonio, *Information & Communication Technology*, ecc.).

Nello specifico quindi, ciascun *Process Owner*, attraverso la metodologia dell'autovalutazione dei rischi e dei controlli, ha:

- individuato i processi di competenza ed i relativi rischi tramite la descrizione delle loro possibili modalità di manifestazione (eventi indesiderati), nonché delle possibili opportunità mancate;
- valutato i rischi di processo in termini di probabilità di accadimento degli eventi indesiderati e del relativo impatto;
- individuato e valutato il sistema di controllo esistente al supporto del contenimento dei rischi (norme, linee guida, procedure, deleghe e procure, sistemi informativi, ecc.) e definito azioni migliorative.

In parallelo sono proseguite le attività progettuali, coordinate dalla Capogruppo, per l'implementazione del nuovo Modello di "*Enterprise Risk Management*" volto a fornire, in base ad uno specifico "*Risk Catalogue Framework*",

la rappresentazione dei rischi di *business* del Gruppo FS Italiane e delle relative azioni di mitigazione in atto e da avviare.

I controlli esistenti a presidio dei rischi sono stati valutati dai *Process Owner*, per la maggior parte, sufficienti e/o adeguati, registrando, rispetto alle analisi del 2015, un rafforzamento per l'effetto dei cambiamenti negli assetti organizzativi interni e degli aggiornamenti procedurali attuati.

I *Process Owner*, in alcune aree, hanno comunque definito, anche in sinergia, specifici piani di azione per migliorare la gestione e il presidio dei processi e dei connessi flussi informativi e/o hanno innalzato il livello di attenzione e intensificato il monitoraggio su aspetti specifici.

Il *top management* di RFI, è stato quindi coinvolto in:

- *workshop* "verticali" e successivi incontri di approfondimento per l'individuazione e la valutazione dei rischi societari a rilevanza di Gruppo;
- *workshop* "trasversali", dedicati all'analisi dei rischi su tematiche comuni alle altre Società del Gruppo come ad esempio le risorse umane e l'organizzazione, l'*information technology* e *cyber*, il legale.

È in corso la fase di consolidamento dei risultati.

D.Lgs. 231/2001

Nel corso del 2016, la Direzione *Audit* ha eseguito n. 30 attività di *internal audit*, pari a circa l'81% delle attività complessive, funzionali all'assolvimento dei compiti di controllo propri dell'Organismo di Vigilanza.

I processi esposti ai rischi di reato ex D.Lgs. 231/2001 interessati dalle sopraccitate verifiche sono stati:

- gestione amministrativa e fiscale (approvvigionamento e gestione olii minerali, Piano di verifiche Dirigente Preposto);
- gestione scorte (gestione del materiale tolto d'opera);
- investimenti (investimenti cofinanziati, condizioni contrattuali a tutela della corretta esecuzione dell'investimento - contratti di appalto, capitalizzazione costi interni del personale e delle spese generali);
- manutenzione/investimenti (*follow up* gestione dei subappalti, *follow up* collaudi tecnico-amministrativi e statici);
- negoziale e approvvigionamenti (attività negoziale e stipula del contratto);
- salute, sicurezza sul lavoro e tutela ambientale;
- sviluppo e gestione sistemi informativi (*service desk*).

La valutazione di tali processi ha dimostrato la sostanziale adeguatezza dell'architettura del Sistema di Controllo Interno al perseguimento di una buona *governance* ed al raggiungimento degli scopi societari.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Con riferimento al quadro macroeconomico, la prospettiva che si delinea è di una debole ripresa per l'economia italiana con una previsione di crescita del PIL di appena lo 0,8%, confermando la tendenza ad una crescita più contenuta di quella dei maggiori partner europei. L'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea (effetto *Brexit*), gli eventi politici ed i fenomeni di terrorismo nello scenario europeo ed internazionale conducono ad ipotesi di forte instabilità dell'andamento della domanda estera e dei tassi di interesse sui mercati internazionali. Gli investimenti si espandono a ritmi più sostenuti del PIL pur non recuperando per intero il forte calo occorso durante la fase di recessione degli anni passati.

I rischi associati allo scenario internazionale sono ancora prevalentemente al ribasso. La ripresa economica fragile, i bassi tassi di inflazione nei paesi industrializzati e l'incerta dinamica dei mercati emergenti, nonostante una certa stabilizzazione della crescita dei mercati asiatici continuano a rappresentare fattori di rischio. A questi si aggiungono le tensioni geopolitiche ed il rischio che, cessata la spinta propulsiva dei bassi prezzi delle *commodity*, la congiuntura internazionale registri un'ulteriore decelerazione. Gli indicatori congiunturali non forniscono segnali di rafforzamento ciclico ed il consolidamento di una, seppur modesta, crescita mondiale resta prevalentemente legato alle politiche monetarie espansive.

Per quanto riguarda il tasso di inflazione medio dell'Italia per il 2017 si stima pari allo 0,9%⁸. L'incremento è spiegato dall'evoluzione del prezzo del petrolio e dalle ipotesi di politica fiscale (misure di agevolazioni su investimenti) che il governo intende adottare per il 2017 contenute nella recente Legge di Stabilità.

Tale contesto macroeconomico è alla base dell'elaborazione del Piano Industriale 2017-2026 approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società il 12 settembre 2016 incentrato su cinque pilastri strategici quali: integrazione modale passeggeri, logistica integrata, infrastrutture integrate, sviluppo internazionale e digitalizzazione e *customer centricity*.

In particolare i *target* di Piano Industriale 2017-2026 sono orientati ad una rete ferroviaria sempre più:

- integrata con il *network* europeo, per la realizzazione di un *single market* ferroviario interoperabile, ed interconnessa con gli altri sistemi di trasporto (strada, porti, aeroporti) per offrire servizi infrastrutturali integrati;
- capillare, ramificata e connessa con le realtà locali per creare un *network* ad alta diffusione territoriale;
- *customer centred*, in grado di creare valore aggiunto per i clienti offrendo soluzioni pienamente sintonizzate sulle loro effettive esigenze ;
- innovativa e sicura, attraverso la dotazione di tecnologie all'avanguardia ed elevati livelli di automazione, per continuare a garantire elevati *standard* di sicurezza della circolazione e, più in generale, della sicurezza in ambito ferroviario;
- performante, in grado di assicurare livelli elevati di affidabilità e regolarità con livelli prestazionali sempre più elevati;
- sostenibile per l'ambiente e per il sociale, per contribuire alla riduzione del consumo di risorse non rinnovabili ed alla valorizzazione del territorio;
- efficiente e profittevole, in grado di creare valore ed assicurare una adeguata remunerazione degli *asset* investiti garantendo, al contempo, livelli di contribuzione pubblica sostenibili.

⁸ Fonte Documento Programmatico di Bilancio 2017 MEF.

Inoltre, nell'orizzonte di Piano è prevista la progressiva integrazione delle ex "ferrovie concesse" nell'ambito dell'infrastruttura ferrovia nazionale, con l'obiettivo di ottenere maggiore capillarità del servizio ferroviario, maggiore efficienza e, soprattutto, maggiore sicurezza garantita dagli elevati *standard* tecnologici adottati da RFI.

Il Piano Industriale 2017-2026 riflette il sostanziale consolidamento dei risultati economici e di buone *performance* operative conseguite negli ultimi anni per effetto delle azioni industriali poste in essere sul versante




















dell'efficiamento dei costi e degli importanti piani d'investimento (sono previsti stanziamenti per circa 56 miliardi di euro) finalizzati all'ammodernamento e sviluppo della rete (in particolare con la realizzazione del sistema AV/AC con particolare riferimento al cosiddetto Asse orizzontale e alla Napoli Bari), all'incremento della sicurezza della circolazione e del livello di dotazione tecnologica. A tale riguardo i lusinghieri risultati conseguiti, consentono al Gestore di cogliere l'opportunità di offrire alle Imprese Ferroviarie ed ai loro utenti una rete sicura, tecnologicamente avanzata, competitiva ed efficientemente gestita per garantirne la sostenibilità economica ed ambientale, valori fondamentali per la crescita del settore ferroviario nel suo complesso.

In continuità con la propria missione industriale, RFI è orientata al sostegno dello sviluppo di un sistema dei trasporti più sostenibile sia dal punto di vista ambientale che sociale, a beneficio della collettività e del sistema logistico e produttivo.

Il Piano Industriale si colloca in un contesto ormai regolamentato a seguito dell'approvazione da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del nuovo sistema di pedaggio per il Pacchetto Minimo di Accesso (in seguito PMdA) con la Delibera n° 75 del 1° luglio 2016 e del *pricing* degli altri servizi alle Imprese Ferroviarie con la Delibera n° 80 del 15 luglio 2016 validi a tutto dicembre 2021.

In particolare nel 2017 per il PMdA, in conformità con quanto previsto dalla Delibera 96 Misura 58 "Disposizioni sull'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni", la tariffa è definita nel regime provvisorio (che decorre dal 1° gennaio 2016 al 9 giugno 2017 prorogata fino al 1° gennaio 2018 con Delibera 72/2016 lettera d)) al valore delle tariffe vigenti nel 2016 adeguate applicando il tasso d'inflazione programmato relativo all'anno 2017 così come risultante dal Documento di Economia e Finanza (DEF) 2015.

Per quanto riguarda invece le tariffe degli Altri servizi alle Imprese Ferroviarie a partire dal 2017 vengono applicate le tariffe regolamentate secondo quanto previsto dalla Misura 40 della Delibera 96/2016 secondo le modalità di seguito evidenziate per singolo servizio:

SERVIZI EROGATI DA RFI		Tipo di tariffa	Confronto
Impianti e servizi a diritto di accesso garantito	 Stazioni passeggeri • aree biglietterie, locali tecnici, • BSS, desk mobili, • obliteratrici	• €/m ² • €/postazione • €/postazione	Oggi canone di locazione
	 Scali merci	• €/accesso	NEW
	 Centri di composizione e scomposizione	• €/accesso	NEW
	 Sosta (> 1 ora)	• €/accesso	NEW
	 Aree per approvvigionamento combustibile		
	 Centri di manutenzione	• €/m ²	Servizio esistente
	 Platee di lavaggio	• €/lavaggio	Servizio esistente
Complementari	 Fornitura corrente di trazione	• €/tr-km elettrici	Servizio esistente
	 Preriscaldamento/climatizzazione	• €/preriscaldamento	Servizio esistente
	 Rifornimento idrico	• €/rifornimento • Offerta comm. (fascia tr-km)	Servizio esistente
	 Controllo circolazione treni merci pericolose	• €/treno-km MP	Oggi ribaltamento costi
	 Assistenza circolazione treni speciali	• €/autorizzazione	Servizio esistente
	 Manovra	• €/manovra	Servizio esistente Non sarà fornito dal 2018
	 Assistenza PRM	• (€/intervento)	Servizio esistente
	 Parking	• €/parking • €/ora	NEW
Ausiliari	 Fornitura informazioni complementari	• €/annuncio o locandina • €/utenza	Servizio esistente
	 Accesso alla rete di telecomunicazioni	• €/utenza e min. roaming	Servizio esistente

Sotto il profilo del quadro regolamentare e legislativo permane una situazione di incertezza limitatamente agli aspetti connessi al costo dell'energia della trazione che saranno oggetto di futura regolazione da parte dell'AEEGSI, in linea con quanto previsto dal Decreto Legge n. 244 del 30 dicembre 2016 (cosiddetto "Milleproroghe") che sposta all'anno 2018 l'introduzione della tariffa trinomia agli oneri generali di sistema mantenendo in vigore fino ad allora l'attuale modello di tariffa binomia e reintroduce la componente Tariffaria AE per i non energivori.

Inoltre lo scorso 14 dicembre il Parlamento Europeo ha approvato, in sessione plenaria, la posizione del Consiglio in prima lettura sul "Pilastro del Mercato" del Quarto Pacchetto Ferroviario, adottata il 17 ottobre 2016, i cui testi consolidati sono stati pubblicati in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europa il 23/12/2016 e dovranno essere recepiti entro 24 mesi nel nostro ordinamento.

In particolare il Pilastro Mercato introduce una "nuova definizione di Gestore dell'Infrastruttura", quale soggetto cui vengono attribuiti lo svolgimento di esercizio, manutenzione, rinnovo e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e rinnovate le regole di *governance*, mirate all'indipendenza organizzativa e decisionale del Gestore, fornendo al contempo una definizione di "impresa ad integrazione verticale" in cui rientra il modello di *governance* caratterizzante il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Viene anche sancita la liberalizzazione del trasporto nazionale passeggeri (servizi di Alta Velocità e di lunga percorrenza) a partire dal 2020, e stabilite nuove regole in materia di aggiudicazione dei "servizi di trasporto pubblico ferroviario passeggeri" attraverso il preferibile meccanismo della gara, con l'eccezione, fino al 25 dicembre 2023, per i soli contratti di durata inferiore a 10 anni. In relazione al contesto della finanza pubblica per gli investimenti ferroviari come noto, a partire dall'anno 2015 il volume degli stanziamenti da parte dello Stato per investimenti infrastrutturali ferroviari ha fatto registrare una forte discontinuità rispetto agli anni precedenti, aumentando sensibilmente le risorse stanziare per gli investimenti (cd. "cura del ferro"):

- nell'anno 2015, la Legge di Stabilità 2015 ha previsto lo stanziamento di complessivi 12.350 milioni di Euro per investimenti infrastrutturali ferroviari, di cui 4.250 milioni di Euro a copertura di impegni pluriennali sulla manutenzione straordinaria, e a cui si aggiungono 864 milioni di Euro stanziati dal cd. "Decreto Sblocca Italia";
- nell'anno 2016, la Legge di Stabilità 2016 ha previsto lo stanziamento di ulteriori 8.200 milioni di Euro.

Tale ingente volume di stanziamenti (complessivi 20.550 milioni di Euro) fornisce la base per lo sviluppo degli investimenti previsti nel Piano Industriale 2017-2026 (pari a 56 miliardi di euro).

In particolare per l'anno 2017 sono stati manifestati fabbisogni pari a circa 10 miliardi di Euro, che troveranno copertura nell'ambito del "Fondo da ripartire per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese" previsto dalla Legge n. 232 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019", di cui già riferito nella Relazione sulla gestione.

Parallelamente, in continuità con tale maggiore attenzione da parte dello Stato ai fabbisogni finanziari per lo sviluppo della rete ferroviaria, sta giungendo a conclusione la programmazione del Fondo per lo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020, che prevede, come anticipato nella Relazione sulla gestione, il finanziamento di un ingente quota di investimenti di competenza RFI, pari a complessivi 2,4 miliardi di Euro, la cui definizione è ancora in corso, ma che allo stato attuale prevede:

- 0,5 miliardi di Euro assegnati dal CIPE con la Delibera n. 26 del 10 agosto 2016, al fine di dare attuazione degli interventi da realizzarsi nelle regioni e città metropolitane del Mezzogiorno d'Italia mediante accordi istituzionali denominati «Patti per il Sud»;
- 1,9 miliardi di Euro assegnati dal CIPE nella seduta del 1 dicembre 2016 nell'ambito del cd. "Piano Operativo Infrastrutture" di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (noti anche come fondi FSC ex "Cabina di Regia").

Allo stesso tempo, prosegue l'attività della Società nel perseguire il finanziamento dei propri fabbisogni 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 i quali sono in corso le valutazioni delle candidature al finanziamento presentate dalla Società.

Il complessivo volume di finanziamenti effettivi e potenziali richiede che tali risorse siano impiegate in tempi rapidi per mettere in atto, in maniera efficace, il piano di investimenti. In tale ottica va letta anche l'accelerazione delle procedure per rendere operative tali risorse, impressa dal legislatore con l'approvazione dell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 Parte Investimenti decretata con la Legge n. 225 del 01/12/2016 di conversione del Decreto Legge 193/2016 (cd. Decreto Fiscale).

Le risorse che perverranno a RFI nell'ambito del summenzionato "Fondo da ripartire per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese", la cui effettiva destinazione deve essere determinata tramite decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, così come le risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020, nonché per le nuove risorse cofinanziate dall'Unione Europea saranno contrattualizzate nel nuovo Contratto di Programma 2017-2021 Parte Investimenti, la cui proposta è stata trasmessa dalla Società al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla fine del mese di gennaio 2017.

Per quanto attiene alle risorse pubbliche di parte corrente, regolate dal Contratto di Programma – Parte servizi (CdP-S), il vigente CdP-S 2012-2014 è stato prorogato, ai sensi del D.L. 30/12/2016 n. 244, convertito, con modificazioni, dalla Legge 27/02/2017 n. 19 ai medesimi patti e condizioni, fino all'approvazione del nuovo Contratto 2016-2021, e comunque fino e non oltre il 30 settembre 2017.

La bozza del nuovo contratto con orizzonte 2016-2021, è stata siglata e sulla stessa il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto. Si è al momento in attesa della conclusione dell'*iter* autorizzativo.

In sintesi si ritiene ragionevolmente di poter affermare che la società disponendo delle linee guida degli obiettivi di lungo periodo disegnati dal piano industriale 2017-2021, della chiarezza di assetto regolatorio per il primo quinquennio 2016-2017/2021 e di un assetto contrattuale nei rapporti con lo Stato nell'orizzonte 2016-2017/2021 presumibilmente stabile entro l'anno corrente, ha creato i concreti presupposti per affrontare i prossimi anni nel contesto decisamente più positivo a lungo auspicato.



**BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2016
PROSPETTI CONTABILI**

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

		<i>valori in euro</i>	
	Note	31.12.2016	31.12.2015
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(6)	33.546.932.341	33.843.274.185
Investimenti immobiliari	(7)	1.137.534.622	1.137.195.788
Attività immateriali	(8)	437.945.222	381.277.097
Attività per imposte anticipate		-	-
Partecipazioni	(9)	132.701.549	133.169.705
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(10)	2.166.252.083	2.642.194.108
Crediti commerciali non correnti	(13)	1.719.032	1.726.187
Altre attività non correnti	(11)	1.976.562.225	1.856.647.317
Totale attività non correnti		39.399.647.074	39.995.484.387
Rimanenze	(12)	500.751.549	420.138.012
Contratti di costruzione	(12)	30.955.352	24.668.472
Crediti commerciali correnti	(13)	867.931.291	780.819.700
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(10)	697.102.641	791.716.809
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(14)	1.168.778.808	897.239.254
Crediti tributari	(15)	17.054.156	17.940.857
Altre attività correnti	(11)	2.200.818.272	3.361.069.610
Totale attività correnti		5.483.392.069	6.293.592.714
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		-	-
Totale attività		44.883.039.143	46.289.077.101
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(16)	31.525.279.633	31.525.279.633
Riserve	(16)	47.806.571	41.370.395
Riserve di valutazione	(16)	(235.808.406)	(248.952.925)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(16)	1.596.329.614	1.504.042.272
Utile (perdita) di esercizio	(16)	180.769.289	128.723.519
Totale Patrimonio Netto		33.114.376.701	32.950.462.894
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(17)	3.519.125.338	3.985.538.443
TFR e altri benefici ai dipendenti	(18)	693.652.237	712.838.841
Fondi rischi e oneri	(19)	522.209.108	499.535.955
Passività per imposte differite		-	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(20)	34.196.208	36.689.977
Debiti commerciali non correnti	(22)	16.236.085	20.909.267
Altre passività non correnti	(21)	124.292.286	170.168.383
Totale passività non correnti		4.909.711.262	5.425.680.866
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(17)	783.349.204	454.054.371
Debiti commerciali correnti	(22)	2.653.454.754	2.514.693.183
Debiti per imposte sul reddito		-	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(20)	3.174.323	2.356.703
Altre passività correnti	(21)	3.418.972.899	4.941.829.084
Totale passività correnti		6.858.951.180	7.912.933.341
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		-	-
Totale passività		11.768.662.442	13.338.614.207
Totale Patrimonio Netto e passività		44.883.039.143	46.289.077.101

CONTO ECONOMICO

		<i>valori in euro</i>	
	Note	2016	2015
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(23)	2.274.194.752	2.178.156.238
Altri proventi	(24)	301.072.651	307.644.461
Totale ricavi operativi		2.575.267.403	2.485.800.699
Costo del personale	(25)	(1.416.963.569)	(1.417.583.653)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(26)	(777.538.973)	(639.715.372)
Costi per servizi	(27)	(634.872.343)	(607.300.520)
Costi per godimento beni di terzi	(28)	(48.889.501)	(43.684.322)
Altri costi operativi	(29)	(139.507.042)	(118.180.630)
Costi per lavori interni capitalizzati	(30)	799.212.786	619.639.287
Totale costi operativi		(2.218.558.642)	(2.206.825.210)
Ammortamenti	(31)	(93.866.970)	(93.862.321)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(32)	(22.607.156)	(10.997.589)
Accantonamenti	(33)	(25.000.000)	(14.590.000)
Risultato operativo (EBIT)		215.234.635	159.525.579
Proventi e oneri finanziari		(34.465.346)	(36.002.945)
Proventi finanziari	(34)	8.452.337	10.155.471
Oneri finanziari	(35)	(42.917.683)	(46.158.416)
Risultato prima delle imposte		180.769.289	123.522.634
Imposte sul reddito	(37)	-	5.200.885
Risultato di esercizio delle attività continuative		180.769.289	128.723.519
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		-	-
Risultato netto d'esercizio		180.769.289	128.723.519

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

	Note	2016	<i>valori in euro</i> 2015
Risultato netto di esercizio		180.769.289	128.723.519
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(16)	(10.439.968)	26.236.334
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali		-	-
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(16)	21.286.702	23.890.315
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(16)	2.297.785	7.157.710
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 dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		13.144.519	57.284.359
Conto economico complessivo dell'esercizio		193.913.808	186.007.878

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(valori in Euro)								
Patrimonio netto								
	Capitale sociale	Riserve			Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di periodo	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 2015	32.007.632.680	34.365.922	(165.184.925)	(141.052.359)	(271.871.362)	1.403.957.282	140.089.463	33.279.808.063
Distribuzione dividendi							(33.000.000)	(33.000.000)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		7.004.473			7.004.473	100.084.990	(107.089.463)	-
Variazioni da scissione	(482.353.047)							(482.353.047)
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:								
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			7.157.710		7.157.710			7.157.710
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				26.236.334	26.236.334			26.236.334
Altri movimenti			23.890.315		23.890.315			23.890.315
Utile/(Perdita) di esercizio							128.723.519	128.723.519
Saldo al 31 dicembre 2015	31.525.279.633	41.370.395	(134.136.900)	(114.816.025)	(207.582.530)	1.504.042.272	128.723.519	32.950.462.894
Saldo al 1 gennaio 2016	31.525.279.633	41.370.395	(134.136.900)	(114.816.025)	(207.582.530)	1.504.042.272	128.723.519	32.950.462.894
Distribuzione dividendi							(30.000.000)	(30.000.000)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		6.436.176			6.436.176	92.287.342	(98.723.519)	-
Variazioni da scissione								-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:								
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			2.297.785		2.297.785			2.297.785
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				(10.439.968)	(10.439.968)			(10.439.968)
Altri movimenti			21.286.702		21.286.702			21.286.702
Utile/(Perdita) di esercizio							180.769.289	180.769.289
Saldo al 31 dicembre 2016	31.525.279.633	47.806.571	(110.552.413)	(125.255.993)	(188.001.835)	1.596.329.614	180.769.289	33.114.376.701

RENDICONTO FINANZIARIO

		<i>valori in euro</i>	
	Note	31.12.2016	31.12.2015
Utile/(perdita) di esercizio		180.769.289	128.723.519
Imposte sul reddito	(37)		(5.200.885)
Ammortamenti	(31)	93.866.970	93.862.321
Accantonamento fondi per rischi	(33)	79.112.023	50.455.000
Svalutazioni	(32)	10.560.891	122.287
Acc F.di per benefici ai dipendenti	(18)	7.488.264	9.042.000
Accantonamenti e svalutazioni		97.161.178	59.619.287
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(24) (29)	(30.383.167)	(34.942.912)
Variazione delle rimanenze	(12)	(86.900.416)	(57.475.587)
Variazione dei crediti commerciali	(13)	(87.104.438)	24.544.909
Variazione dei debiti commerciali	(22)	134.088.390	(14.022.041)
Variazione delle altre attività e passività	(11) (21)	(533.727.482)	53.193.184
Utilizzi fondi rischi e oneri	(19)	(48.268.870)	(62.362.335)
Pagamento benefici ai dipendenti	(18)	(39.066.504)	(51.188.367)
			-
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		(319.565.050)	134.751.093
Investimenti-Immobilizzazioni materiali	(6)	(4.068.406.411)	(3.307.672.481)
Investimenti - Investimenti immobiliari	(7)	(319.642)	
Investimenti-Immobilizzazioni immateriali	(8)	(73.623.044)	(79.743.703)
Investimenti -Partecipazioni	(9)	(87.780.910)	(132.769.278)
Investimenti al lordo dei contributi		(4.230.130.007)	(3.520.185.462)
Contributi-Immobilizzazioni materiali	(6)	4.228.877.365	2.990.347.098
Contributi-Investimenti immobiliari	(7)		-
Contributi-Immobilizzazioni immateriali	(8)		
Contributi-Partecipazioni	(9)	87.780.910	132.769.278
Contributi		4.316.658.275	3.123.116.376
Disinvestimenti-Immobilizzazioni materiali	(6)	78.877.723	48.013.622
Disinvestimenti -Investimenti immobiliari	(7)	198.690	449.835
Disinvestimenti-Immobilizzazioni immateriali	(8)	664	1.377.277
Disinvestimenti-Partecipazioni	(9)	153.000	-
Disinvestimenti		79.230.077	49.840.734
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento		165.758.345	(347.228.352)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(17)	(437.163.477)	(388.754.583)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(17)	300.045.208	67.986
Variazione delle attività finanziarie	(10)	469.343.028	462.538.773
Variazione delle passività finanziarie	(20)	21.908.337	24.566.121
Dividendi	(16)	(30.000.000)	(33.000.000)
Variazioni patrimonio netto		-	-
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria		324.133.096	65.418.297
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nel periodo		170.326.391	(147.058.962)
Disponibilità liquide a inizio periodo		1.126.679.852	1.273.738.814
Disponibilità liquide a fine periodo	(10) (14)	1.297.006.243	1.126.679.852
di cui conto corrente intersocietario		128.228.073	229.440.598

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO

1. Premessa

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 (di seguito anche "Bilancio d'esercizio") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC) riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento Europeo n.1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni di riferimento sopra indicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che RFI si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dal Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio di esercizio a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.

2. Società

RFI (nel seguito anche la "Società" ovvero "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.

Gli Amministratori in data 23 marzo 2017 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2016 e la relativa messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 Codice Civile. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea entro i termini previsti dall'art. 2364 Codice Civile e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 Codice Civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 23 marzo 2017, che corrisponde alla data di approvazione del presente bilancio da parte del Consiglio di Amministrazione.

RFI, optando per l'esenzione dal consolidamento prevista dal paragrafo 4 dell'IFRS 10, ha redatto il bilancio separato. Il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui RFI è controllata. La controllante ha sede in Roma, 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, ai sensi del D.Lgs 39/2010 per il triennio 2014-2016.

3. Criteri di redazione del Bilancio

Come precedentemente indicato, il bilancio d'esercizio è stato predisposto in conformità agli "EU-IFRS", in particolare, gli "EU-IFRS" sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi esposti nel presente documento.

Il bilancio d'esercizio è redatto e presentato in Euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società e cioè la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di Euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati ed i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- la Situazione Patrimoniale - Finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- il Conto Economico è stato predisposto classificando i costi operativi ed i ricavi per natura;

- il Conto Economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di Patrimonio Netto riconducibili ad operazioni riferite a componenti reddituali non realizzate alla data di bilancio; inoltre a seguito dell'emendamento allo IAS 1 – Presentazione del bilancio – la Società espone separatamente tutti i componenti presentati tra gli altri utili/(perdite) complessivi a seconda che essi possano essere o meno riclassificati successivamente a conto economico;
- il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto che rappresenta le movimentazioni delle poste nei periodi di riferimento;
- il Rendiconto Finanziario predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che corredata 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 di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società a far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro ed 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 e operativi.

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

4. Principi Contabili applicati

Di seguito sono riportati i principi contabili ed 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 7 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 2016 e nell'esercizio 2015 sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatori di produzione	
	2016	2015
Traversale padana e transiti internazionali (Direttrice A)	2,13%	2,17%
Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B)	2,10%	2,12%
Dorsale ed affluenze (Direttrice C)	2,13%	1,98%
Tirrenico Sud (Direttrice D)	2,22%	1,98%
Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E)	2,21%	2,17%
Rete complementare (Direttrice F)	2,18%	2,16%
Rete AV/AC (Direttrice G)	2,02%	1,94%

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.

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. La società valuta gli investimenti immobiliari al costo.

I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

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.

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, 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, 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 rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le altre partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento rientrano nell'ambito di applicazione dello IAS 39 nella categoria degli strumenti finanziari *Available For Sale* (AFS). Il criterio di valutazione è il *fair value*, che in sede iniziale è rappresentato dal corrispettivo pagato più i costi di transizione. Le successive variazioni di *fair value* vengono iscritte in contropartita del Patrimonio Netto.

Qualora la partecipazione detenuta dall'impresa, non di controllo né di collegamento, non sia quotata in un mercato attivo e l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile, l'investimento si valuta, comunque, al costo.

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede ad una svalutazione con impatto al conto economico per perdite durevoli di valore. Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino a 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.

Le aggregazioni aziendali sono contabilizzate secondo il *purchase method*. Tale metodologia presuppone l'esecuzione di quattro fasi distinte che sono:

- identificazione dell'acquirente;
- identificazione della data di acquisizione;
- misurazione del costo d'acquisto;
- allocazione del costo alle attività e passività con eventuale determinazione dell'avviamento.

Il prezzo dell'acquisizione deve 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 (*Goodwill*), quella negativa il Disavviamento (*badwill*).

Strumenti Finanziari

Crediti e finanziamenti attivi

Le attività finanziarie ed i crediti sono rilevate nell'attivo quando la società diviene parte, nelle clausole contrattuali, dello strumento e vengono eliminate quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dalle attività finanziarie scadono o sono trasferiti insieme ai rischi e benefici derivanti dall'attività.

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. Nella presente categoria sono classificate le seguenti voci: "Attività finanziarie non correnti", "Attività finanziarie correnti", "Crediti commerciali correnti", "Crediti commerciali non correnti", "Altre attività correnti" e "Altre attività non correnti".

I crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzati inizialmente al *fair value* e successivamente valutati con il metodo del costo ammortizzato in base al criterio del tasso di interesse effettivo, al netto del fondo svalutazione. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, ad eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente.

Le perdite su crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzate in bilancio quando si riscontra un'evidenza oggettiva che la Società non sarà in grado di recuperare il credito dovuto dalla controparte sulla base dei termini contrattuali. L'evidenza oggettiva include eventi quali:

- significative difficoltà finanziarie dell'emittente o debitore;
- contenziosi legali aperti con il debitore relativamente a crediti;
- probabilità che il debitore dichiari bancarotta o che si aprano altre procedure di ristrutturazione finanziaria.

L'importo della svalutazione viene misurato come differenza tra il valore contabile dell'attività ed il valore attuale degli attesi futuri flussi finanziari e rilevato nel conto economico nella voce "Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore". I crediti e finanziamenti attivi non recuperabili sono rappresentati nella situazione patrimoniale e finanziaria al netto del fondo svalutazione. Se nei periodi successivi vengono meno le motivazioni delle svalutazioni precedentemente effettuate, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del metodo del costo ammortizzato.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa ed i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

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

Strumenti finanziari derivati

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

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

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

Cash flow hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari (*cash flow*) di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al *fair value* dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di Patrimonio Netto. L'utile o la perdita cumulati sono stornati dalla riserva di Patrimonio Netto e contabilizzati a conto economico negli stessi esercizi in cui gli effetti dell'operazione oggetto di copertura vengono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita associati a quella parte della

copertura inefficace sono iscritti a conto economico immediatamente. Se l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati, contabilizzati nella riserva di Patrimonio Netto, sono rilevati immediatamente a conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Stima del *fair value*

Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività in una regolare operazione nel mercato principale (o in quello più vantaggioso qualora non esista un mercato principale) alla data di valutazione e alle correnti condizioni di mercato, indipendentemente dal fatto che quel prezzo sia osservabile direttamente o che venga stimato utilizzando un'altra tecnica di valutazione. In particolare, occorre considerare le caratteristiche del partecipante al mercato in riferimento all'attività e alla passività per determinarne il prezzo alla data di valutazione. Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti finanziari non quotati in un mercato attivo è invece determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legate a condizioni di mercato alla data di bilancio.

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

Livello 1: *fair value* determinato con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici a cui la società ha accesso alla data di valutazione;

Livello 2: *fair value* determinato con tecniche di valutazione che fanno riferimento a variabili osservabili direttamente o indirettamente su mercati attivi, diverse da prezzi quotati;

Livello 3: *fair value* determinato con tecniche di valutazione che fanno a variabili di mercato non osservabili tenendo conto delle migliori informazioni disponibili alla data.

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)*;
- al calcolo del valore di mercato ricavato attraverso il modello *Black & Scholes* per le opzioni (*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 il costo di produzione, determinato secondo il metodo del costo medio ponderato, ed il valore netto di realizzo.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati per il completamento, nonché della stima dei costi necessari per realizzare la 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 ed una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze sono iscritte al netto di un apposito fondo rettificativo. In particolare il fondo viene utilizzato per la svalutazione delle rimanenze obsolete e/o di lento rigiro in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Contratti di Costruzione

I contratti di costruzione (di seguito anche "commesse") sono iscritti al valore dei corrispettivi contrattuali pattuiti, ragionevolmente maturati, secondo il metodo della percentuale di completamento, tenuto conto dello stato d'avanzamento raggiunto e dei rischi contrattuali attesi. Lo stato di avanzamento lavori è misurato con riferimento ai costi di commessa sostenuti alla data di bilancio in rapporto al totale dei costi stimati per ogni singola commessa.

Quando il risultato di una commessa non può essere stimato correttamente, il ricavo di commessa è riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti siano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa può essere stimato correttamente ed è probabile che il contratto genererà un profitto, il ricavo di commessa è riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando è probabile che il totale dei costi di commessa superi il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale è rilevata a conto economico immediatamente.

La società presenta come attività (contratti in costruzione) l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, più i margini rilevati (meno le perdite rilevate), eccedono la fatturazione d'avanzamento lavori. La società presenta come passività (Debiti per contratti in costruzione) l'ammontare lordo dovuto ai clienti, per tutte le commesse in corso per le quali gli importi fatturati eccedono i costi sostenuti, inclusi dei margini rilevati (meno le perdite rilevate).

Benefici ai dipendenti

I) 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.

II) 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 ed il rischio specifico legato all'obbligazione.

A differenza di quanto previsto per le passività probabili, le passività potenziali non sono rilevate in bilancio ma sono oggetto di informativa nelle note esplicative al bilancio. Tali passività potenziali derivano da:

- un'obbligazione possibile che scaturisce da eventi passati e la cui esistenza sarà confermata solamente dal verificarsi o meno di uno o più eventi futuri incerti non interamente sotto il controllo dell'entità.
- un'obbligazione attuale che scaturisce da eventi passati, ma che non è rilevata perché non è probabile che sarà necessario l'impiego di risorse atte a produrre benefici economici per adempiere l'obbligazione o perché l'ammontare dell'obbligazione non può essere determinato con sufficiente attendibilità.

Conversione delle poste in valuta

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

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è probabile che alla società affluiranno dei benefici economici ed il loro ammontare possa essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali, premi attinenti la quantità.

I ricavi per prestazioni di servizi sono rilevati a conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione può essere attendibilmente stimato.

I ricavi da lavori in corso su ordinazione sono rilevati, coerentemente a quanto descritto in precedenza per tale ultima posta, con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).

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

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

Contributi pubblici

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

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 ed all'ampliamento di attività immobilizzate ivi compresi gli eventuali interessi passivi che vengono sostenuti su prestiti accesi e necessari per la realizzazione delle iniziative durante l'esecuzione dei lavori e portati a incremento del valore delle iniziative. I contributi in conto impianti vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società ad integrazione dei ricavi. I contributi in conto esercizio sono imputati a ricavi delle vendite e prestazioni, come componente positivo del conto economico.

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della società ed in conformità alla 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.

Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate

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

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;

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

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

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

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di prima adozione

Emendamenti allo IAS 19 – Benefici ai dipendenti

In data 21 novembre 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 19 – “Benefici ai dipendenti”, intitolati “Piani a benefici definiti: i contributi dei dipendenti”. Tali documenti sono stati adottati dall'Unione Europea con il Regolamento n.2015/29 del 17 dicembre 2014, con l'obiettivo di semplificare la contabilizzazione dei contributi dei dipendenti o terzi collegati ai piani a benefici definiti.

Tali emendamenti sono applicabili agli esercizi che hanno avuto inizio il 1° febbraio 2015 o successivamente.

L'applicazione di tali emendamenti non ha comportato effetti significativi nel bilancio della Società.

Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2010-2012

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento “*Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle*”, adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2015/28 del 17 dicembre 2014, apportando le seguenti modifiche ai principi:

- la modifica all'IFRS 2 ha chiarito la definizione di “condizione di maturazione” (“*vesting condition*”) definendo separatamente i concetti di “condizione di conseguimento di risultati” (“*performance condition*”) e di “condizione di permanenza” (“*service condition*”);
- le modifiche all'IFRS 3 chiariscono come classificare un corrispettivo potenziale (*contingent consideration*) pattuito nell'ambito di una *business combination*. In particolare la modifica chiarisce che se il corrispettivo potenziale rappresenta uno strumento finanziario, deve essere classificato alternativamente come passività finanziaria o come strumento rappresentativo di capitale. Le modifiche all'IFRS 3 chiariscono inoltre che i cambiamenti di *fair value* di un corrispettivo potenziale, che non rappresenti un “*measurement period adjustment*” e non sia stato classificato come Patrimonio Netto, devono essere rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio;

- le modifiche all'IFRS 8 richiedono all'entità di fornire un'ulteriore informativa che consiste in una breve descrizione dei criteri utilizzati dal *management* per aggregare i settori operativi, nonché di spiegare gli indicatori economici che sono stati oggetto di valutazione nello stabilire che i settori operativi aggregati avessero caratteristiche economiche simili. Le modifiche chiariscono inoltre che la riconciliazione tra il totale attivo dei settori ed il totale attivo consolidato è dovuta solo qualora sia già fornita periodicamente al *management*;
- la modifica allo IAS 24 attiene alla definizione di "parte correlata" per includere la *management entity* cioè quell'entità che presta, all'entità che redige il Bilancio, servizi resi per mezzo di dirigenti con responsabilità strategica. Tale *management entity* deve essere inclusa tra le parti correlate dell'entità che redige il Bilancio e ne consegue che dovranno essere rispettati gli obblighi di informativa previsti dallo IAS 24 in tema di parti correlate indicando, oltre ai costi per servizi pagati o pagabili alla *management entity*, anche le altre transazioni effettuate con la stessa come ad esempio i finanziamenti. La modifica chiarisce inoltre che se una società ottiene da altre entità servizi di dirigenza con responsabilità strategica, la stessa non sarà tenuta ad esporre i compensi pagati o pagabili dalla *management entity* a tali dirigenti;
- le modifiche agli IAS 16 e 38 chiariscono che in caso di applicazione del modello della rideterminazione del valore, le rettifiche sull'ammortamento accumulato non sono sempre proporzionali alla rettifica del valore contabile lordo. In particolare, alla data di rideterminazione del valore, l'adeguamento del valore contabile dell'attività al valore rivalutato può avvenire in uno dei seguenti modi: a) il valore contabile lordo dell'attività è rettificato in modo che sia coerente con la rivalutazione e l'ammortamento accumulato è rettificato in modo da risultare pari alla differenza tra il valore contabile lordo e il valore contabile dell'attività dopo aver considerato le perdite per riduzione di valore accumulate; b) l'ammortamento accumulato è eliminato a fronte del valore contabile lordo dell'attività.

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno avuto inizio il 1° febbraio 2015 o successivamente.

L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti significativi nel bilancio della Società.

Emendamenti all'IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto

Il 6 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "*Accounting for Acquisitions of Interests in Joint Operations (Amendments to IFRS 11)*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2173 del 24 novembre 2015. Le modifiche apportate all'IFRS 11 prevedono nuovi orientamenti sulla contabilizzazione delle acquisizioni di interessenze in attività a controllo congiunto che costituiscono una *business combination*. In dettaglio un *joint operator* che acquisisce un'interessenza in una *joint operation* che rappresenta un *business*, deve seguire i dettami dell'IFRS 3 nel consolidarla se questi non sono in conflitto con l'IFRS 11. Ciò significa che le attività e le passività dell'interessenza in una *joint operation* devono essere valutate al *fair value* e, se presente, deve essere rilevato un avvivamento o un utile da acquisizione a prezzi favorevoli. Sono inoltre da riportare a conto economico i costi dell'acquisizione ed occorre fornire tutte le *disclosure* previste dall'IFRS 3.

Le modifiche si applicano a partire dagli esercizi finanziari che iniziano il 1° gennaio 2016. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti nel bilancio della Società.

Emendamenti allo IAS 16 – Immobili impianti e macchinari e allo IAS 38 – Attività immateriali

Il 12 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "*Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortisation (Amendments to IAS 16 and IAS 38)*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 2231 del 2 dicembre 2015. Le modifiche allo IAS 16 chiariscono che un metodo di ammortamento basato sui ricavi generati dall'*asset* (c.d. *revenue-based method*) non è ritenuto appropriato in quanto riflette esclusivamente il flusso di ricavi generati da tale *asset* e non, invece, la modalità di consumo dei benefici economici incorporati nell'*asset*. Lo stesso chiarimento è stato dato con riferimento allo IAS 38 contemplando tuttavia casi rari in cui la presunzione di non correttezza di un ammortamento *revenue-based* può essere superata.

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno avuto inizio il 1° febbraio 2015 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti nel bilancio della Società.

Emendamenti allo IAS 27 – Bilancio separato

In data 12 agosto 2014 lo IASB ha pubblicato "*Equity Method in Separate Financial Statements (Amendments to IAS 27)*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2441 del 18 dicembre 2015. Le modifiche permettono alle entità di applicare il metodo del Patrimonio Netto, descritto nello IAS 28 Partecipazioni in società collegate e *joint venture*, per contabilizzare nei rispettivi bilanci separati le partecipazioni in controllate, in *joint venture* e in società collegate.

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno avuto inizio il 1° febbraio 2015 o successivamente. Il Gruppo, e conseguentemente la Società, ha deciso di non valutare allo stato l'adozione di tale facoltà anche alla luce di alcune tematiche applicative legate all'utilizzo del metodo del Patrimonio Netto, in particolare con riferimento alle entità controllate. Pertanto, l'emendamento non ha comportato effetti nel bilancio della Società.

Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2012-2014

Il 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2343 del 15 dicembre 2015. Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi:

- la modifica all'IFRS 5 chiarisce che il cambiamento di classificazione di un'attività (o gruppo in dismissione) da posseduta per la vendita a posseduta per la distribuzione ai soci non deve essere considerato un nuovo piano di dismissione né pertanto deve modificarsi la data di classificazione;
- la modifica all'IFRS 7 chiarisce che potrebbe esistere un coinvolgimento residuo, con relativi obblighi di *disclosure*, qualora sia prevista la corresponsione di una commissione ad un veicolo che effettua il *servicing* degli *asset* ceduti;
- la modifica allo IAS 19 specifica che in caso di utilizzo del tasso di sconto riferito al mercato profondo di titoli di aziende primarie, la profondità del mercato deve essere valutata sulla base della valuta in cui l'obbligazione è espressa e non della valuta del paese in cui l'obbligazione è localizzata;
- la modifica allo IAS 34 prevede che le *disclosure* richieste per le situazioni infrannuali non presenti nelle relazioni intermedie possano essere richiamate attraverso un riferimento ad altro documento purché sia disponibile agli utilizzatori negli stessi termini del bilancio intermedio (ad esempio una qualsiasi relazione pubblica degli amministratori).

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno avuto inizio il 1° febbraio 2015 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti significativi nel bilancio della Società.

Emendamenti allo IAS 1 – Presentazione del bilancio

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Disclosure Initiative*" (*Amendments to IAS 1*). Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2406 del 18 dicembre 2015. Le modifiche chiariscono alcuni aspetti inerenti la *disclosure* in tema di: materialità (da riferirsi al bilancio nel suo complesso); disaggregazione e subtotali; struttura delle note (è ribadita la flessibilità ma va sempre considerata al comprensibilità e la comparabilità); partecipazioni valutate ad *equity* (la quota di OCI va bipartita come le altre voci di OCI). L'iniziativa rientra nell'ambito del progetto *Disclosure Initiative* che ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e di risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori.

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno avuto inizio il 1° febbraio 2015 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti significativi nel bilancio della Società.

Emendamenti all'IFRS 10 – Consolidated financial statements; all'IFRS 12 – Disclosure of interests in other entities e allo IAS 28 – Investments in associates and joint venture

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Investment Entities: Applying the Consolidation Exception*" (*Amendments to IFRS 10, IFRS 12 and IAS 28*). Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1703 del 22 settembre 2016. L'emendamento, che ha determinato alcune modifiche ai principi IFRS 10-12 e IAS 28, mira a precisare i requisiti per la contabilizzazione delle entità d'investimento e a prevedere esenzioni in situazioni particolari. Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno avuto inizio il 1° febbraio 2015 o successivamente.

L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti nel bilancio della Società.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di recente omologazione da parte dell'Unione Europea ma non ancora applicati

Alla data di redazione del presente bilancio separato annuale gli organi competenti dell'Unione Europea hanno concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei principi contabili ed emendamenti di cui nel seguito. Con riferimento ai principi applicabili, la Società ha deciso di non esercitare l'opzione che prevede l'adozione anticipata ove prevista.

La valutazione degli eventuali impatti che tali principi, emendamenti ed interpretazioni avranno sulla Società è in corso di analisi.

IFRS 15 – Revenue from Contracts with Customers ed Emendamenti

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo *standard* IFRS 15 - "*Revenue from Contracts with Customers*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1905 del 22 settembre 2016. Il principio rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (ad

eccezione dei contratti che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). L'IFRS 15 sostituisce i precedenti *standards* sui ricavi: lo IAS 18 Ricavi e lo IAS 11 Lavori su ordinazione, oltre che le interpretazioni IFRIC 13 Programmi di fidelizzazione della clientela, IFRIC 15 Accordi per la costruzione di immobili, IFRIC 18 Cessioni di attività da parte della clientela e SIC-31 Ricavi – Operazioni di baratto comprendenti servizi pubblicitari.

Il nuovo modello per la rilevazione dei ricavi previsto dall'IFRS 15 (*five steps model*) prevede che i ricavi debbano essere rilevati al trasferimento del controllo di beni o servizi al cliente (e non più al trasferimento sostanziale dei rischi e benefici) ed al corrispettivo cui l'entità ritiene di avere diritto (quindi non più al *fair value*).

L'11 settembre 2015 lo IASB ha pubblicato l'*Amendment* all'IFRS 15 con cui ha posticipato l'entrata in vigore dello *standard*, fissandola al 1° gennaio 2018. E' comunque consentita l'applicazione anticipata. Inoltre, il 12 aprile 2016 lo IASB ha pubblicato alcuni chiarimenti relativamente all'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*. Il nuovo *standard* sarà applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente.

IFRS 9 – Financial instruments

Il 24 luglio 2014 lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 2067 del 22 novembre 2016. Il documento accoglie i risultati del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39 e supera tutte le versioni dell'IFRS 9 precedentemente emesse in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment*, e *hedge accounting*. Tra le principali novità si ricorda che in tema di classificazione e valutazione occorre considerare il *business model* utilizzato per gestire le attività e passività finanziarie e le caratteristiche dei flussi di cassa finanziari. Inoltre il principio introduce nuovi aspetti per la valutazione delle perdite sui crediti (*expected credit losses*) ed un nuovo modello di *hedge accounting*. Il nuovo *standard* sarà applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'Unione Europea

Alla data di redazione sul presente bilancio separato annuale gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei principi contabili ed emendamenti di cui nel seguito. La valutazione degli eventuali impatti che tali principi, emendamenti ed interpretazioni avranno sul Bilancio e sulle Situazioni economiche, patrimoniali e finanziarie della Società è in corso di analisi.

IFRS 14 – Regulatory Deferral Accounts

Il 30 gennaio 2014 lo IASB ha pubblicato l'IFRS 14 "Regulatory Deferral Accounts", l'*interim standard* relativo al progetto *Rate-regulated activities*. L'IFRS 14 consente, solo alle entità che adottano gli IFRS per la prima volta, di continuare a rilevare gli importi relativi alla *rate regulation* secondo i precedenti principi contabili adottati. Al fine di migliorare la comparabilità con le entità che già applicano gli IFRS e che non rilevano tali importi, lo *standard* richiede che l'effetto della *rate regulation* debba essere presentato separatamente dalle altre voci. L'IFRS 14 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno avuto inizio il 1° gennaio 2016 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. Tuttavia, si precisa che ad oggi la Commissione Europea ha deciso di sospendere l'*Endorsement Process* in attesa dell'emissione del principio contabile definitivo da parte dello IASB.

Emendamenti all'IFRS 10 – Consolidated financial statements e allo IAS 28 – Investments in associates and joint venture

L'11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato "Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture (Amendments to IFRS 10 and IAS 28)", con lo scopo di risolvere un conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10. Secondo lo IAS 28, l'utile o la perdita risultante dalla cessione o conferimento di un non-*monetary asset* ad una *joint venture* o collegata in cambio di una quota nel capitale di quest'ultima è limitata alla quota detenuta dagli altri investitori estranei alla transazione. Al contrario, il principio IFRS 10 prevede la rilevazione dell'intero utile o perdita nel caso di perdita del controllo, anche se l'entità continui a detenere una quota non di controllo nella società, includendo in tale fattispecie anche la cessione o conferimento di una società controllata ad una *joint venture* o collegata. Le modifiche introdotte prevedono che in una cessione/conferimento di *asset* o società controllata ad una *joint venture* o collegata, la misura dell'utile o della perdita da rilevare nel bilancio della cedente/conferente dipenda dal fatto che gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti costituiscano o meno un *business*, come definito dal principio IFRS 3. Nel caso in cui gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti rappresentino un *business*, l'entità deve rilevare l'utile o la perdita sull'intera quota in precedenza detenuta; mentre, in caso contrario, deve rilevare la quota di utile o perdita relativa alla quota ancora detenuta dall'entità che deve essere eliminata.

Si precisa che a dicembre 2015 lo IASB ha pubblicato l'*Amendment* che differisce a tempo indeterminato l'entrata in vigore delle modifiche all'IFRS 10 e IAS 28.

IFRS 16 – Leases

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*, che sostituisce lo IAS 17. L'IFRS 16 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente. Il nuovo principio elimina di fatto la differenza nella contabilizzazione del *leasing* operativo e finanziario pur in presenza di elementi che consentono di semplificarne l'applicazione ed introduce il concetto di controllo all'interno della definizione di *leasing*. 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.

E' consentita un'applicazione anticipata per le entità che applicano anche l'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*. La conclusione del *due process* per l'emissione dell'*endorsement advice* è prevista per il primo trimestre 2017.

Emendamenti allo IAS 12 – Income tax

Il 19 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12 *Income Tax*. Il documento "*Recognition of Deferred Tax Assets for Unrealised Losses (Amendments to IAS 12)*" mira a chiarire come contabilizzare le attività fiscali differite relative a strumenti di debito misurati al *fair value*. Le modifiche si applicano ai bilanci relativi agli esercizi che hanno avuto inizio il 1° gennaio 2017 o successivamente. E' consentita un'applicazione anticipata. L'omologazione da parte della UE è prevista per il secondo trimestre del 2017.

Emendamenti allo IAS 7 – Statement of Cash Flows

Il 29 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 7 *Statement of cash flows*. Il documento *Disclosure initiative (Amendments to IAS 7)* ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e di risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori. Le

modifiche introducono nuove *disclosure* per le variazioni di passività ed attività derivanti da attività di finanziamento. Il principio si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno avuto inizio il 1° gennaio 2017 o successivamente. L'omologazione da parte della UE è prevista per il secondo trimestre del 2017.

Emendamenti all'IFRS 2 – *Share-based payment*

Il 20 giugno 2016 lo IASB ha emesso alcune modifiche all'IFRS 2 – “Pagamenti basati su azioni”. Tale documento ha l'obiettivo di chiarire la contabilizzazione di alcuni tipi di operazioni con pagamento basato su azioni. Le modifiche si applicano ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente, è tuttavia consentita un'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nella seconda metà del 2017.

Emendamenti all'IFRS 4 – *Insurance Contracts*

Il 12 settembre 2016 lo IASB ha emesso alcune modifiche all'IFRS 4 – “Contratti assicurativi”. Gli emendamenti hanno l'obiettivo di risolvere le incongruenze derivanti dalle diverse date di entrata in vigore dell'IFRS 9 e dell'IFRS 4.

Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2014-2016

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato il documento “*Annual Improvements to IFRS Standards 2014-2016 Cycle*”. Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: IFRS 1 *First-time adoption of international financial reporting standards*, IFRS 12 *Disclosure of interests in other entities* e IAS 28 *Investments in associates and joint venture*.

IFRIC 22 – *Foreign Currency Transaction and Advance Consideration*

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato l'interpretazione IFRIC 22 – “*Foreign Currency Transaction and Advance Consideration*”, al fine di chiarire la corretta contabilizzazione delle transazioni che includono un anticipo sui corrispettivi in valuta estera. L'IFRIC 22 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nella seconda metà del 2017.

Emendamenti allo IAS 40 – *Investment Property*

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 40 – “*Investment Property*”. La modifica chiarisce gli aspetti relativi al trattamento dei trasferimenti da, e verso, investimenti immobiliari. La modifica si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nella seconda metà del 2017.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del bilancio d'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 ed assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per le quali sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste

periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

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

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

I) Riduzione di valore delle attività

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

II) 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.

III) 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.

IV) 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 rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio d'esercizio della Società.

V) *Fair value* di strumenti finanziari derivati

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

VI) Benefici ai dipendenti successivi al rapporto di lavoro

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.

Pertanto, la valutazione si basa su fattori i quali sono influenzati da variabili di natura temporale, macroeconomica, demografica, che possono avere effetti sulla stessa.



NOTE SULLO STATO PATRIMONIALE**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.

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

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2016	31.12.2015
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.166.252	2.642.194
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.166.252	2.642.194
Crediti commerciali non correnti	1.719	1.726
Crediti commerciali non correnti	1.719	1.726
Altre attività non correnti	1.976.562	1.856.647
Altre attività non correnti	1.976.562	1.856.647
Contratti di costruzione	30.955	24.668
Crediti commerciali correnti	999.998	908.324
Fondo svalutazione	(132.067)	(127.504)
Crediti commerciali correnti	867.931	780.820
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	697.103	791.717
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	697.103	791.717
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.168.779	897.239
Altre attività correnti	2.206.437	3.364.666
Fondo svalutazione	(5.619)	(3.597)
Altre attività correnti	2.200.818	3.361.070
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione (*)	9.110.119	10.356.081

(*) Non sono inclusi i crediti tributari e le partecipazioni

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:

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2016	31.12.2015
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	5.628.606	6.814.020
Clienti ordinari	262.908	223.444
Istituti finanziari*	188.903	287.015
Altri debitori	1.860.923	2.134.363
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	7.941.340	9.458.842

* la voce include il valore del c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo (128.228 mila euro al 31 dicembre 2016).

	31.12.2016	31.12.2015
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	71%	72%
Clienti ordinari	3%	2%
Istituti finanziari	2%	3%
Altri debitori	23%	23%
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.

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*.

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2016 e 2015 al netto del Fondo Svalutazione Crediti raggruppate per scaduto ed esposte con riferimento alla Pubblica Amministrazione, allo Stato, alle Regioni e ai Clienti ordinari.

valori in migliaia di euro

	31.12.2016					
	Scaduti da					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	5.626.727	1.675	1.728	11.479	5.862	5.647.471
Fondo Svalutazione	(3.674)			(9.329)	(5.862)	(18.865)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	5.623.053	1.675	1.728	2.150	–	5.628.606
Clienti ordinari (lordo)	175.753	37.186	16.128	117.869	29.174	376.110
Fondo Svalutazione	(22.304)			(61.724)	(29.174)	(113.202)
Clienti ordinari (netto)	153.449	37.186	16.128	56.145	–	262.908
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	5.776.502	38.861	17.856	58.295	–	5.891.514

valori in migliaia di euro

	31.12.2015					
	Scaduti da					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	6.806.233	2.526	4.359	10.049	5.888	6.829.055
Fondo Svalutazione	(5.780)			(3.367)	(5.888)	(15.035)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	6.800.453	2.526	4.359	6.682	–	6.814.020
Clienti ordinari (lordo)	147.914	35.916	17.704	105.167	29.212	335.913
Fondo Svalutazione	(21.344)			(61.913)	(29.212)	(112.469)
Clienti ordinari (netto)	126.570	35.916	17.704	43.254	–	223.444
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	6.927.023	38.442	22.063	49.936	–	7.037.464

I crediti verso i Clienti Ordinari, scaduti da oltre 360 giorni, derivano principalmente da contenziosi di varia natura in essere con le controparti. Per il loro recupero 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 360 giorni, sono riferiti principalmente ad enti locali che manifestano problemi di criticità finanziaria nel più generale quadro di sfavorevole congiuntura economico-finanziaria nazionale.

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 generalmente 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.

A valere sulle disponibilità derivanti dal *Backup Facility Agreement* stipulato da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. in data 22 maggio 2015 con un *pool* di dieci primari Istituti finanziari internazionali, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. stessa ha concesso ad RFI una linea di credito *intercompany* su base *revolving* e *committed* di importo pari a 400 milioni di euro e della durata di 3 anni, che rispecchia sostanzialmente le condizioni contrattuali in termini di

vincoli e impegni della linea concessa dagli Istituti finanziari alla Capogruppo. Nel corso del 2016 tale linea è stata utilizzata per 300 milioni di euro.

RFI, inoltre, è titolare di un conto corrente infruttifero verso il MEF, compreso tra le disponibilità liquide e pari a 1.161 milioni di euro, 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 l'Alta Velocità.

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

valori in migliaia di euro							
31.12.2016	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	1.763.822	2.095.821	114.818	114.819	229.972	693.805	942.407
Debiti verso altri finanziatori	186.797	200.461	31.807	15.902	31.804	95.686	25.262
Debiti verso società del Gruppo	2.351.855	2.635.263	400.113	239.080	339.080	1.656.990	
Totale	4.302.474	4.931.544	546.738	369.801	600.856	2.446.481	967.668
Debiti commerciali	2.656.994	2.656.994	407.984	2.232.774	16.236		
Passività finanziarie derivate	34.196	37.901	7.414	5.254	9.023	14.444	1.766

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo della quota di rateo per interessi

valori in migliaia di euro							
31.12.2015	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	1.944.397	2.344.281	115.098	114.947	230.033	699.566	1.184.637
Debiti verso altri finanziatori	197.527	217.667	15.902		31.804	112.254	57.707
Debiti verso società del Gruppo	2.297.668	2.674.229	100.000	239.080	339.080	1.267.240	728.829
Totale	4.439.592	5.236.177	231.000	354.027	600.917	2.079.060	1.971.173
Debiti commerciali	2.524.371	2.524.371	546.585	1.956.877	20.909		
Passività finanziarie derivate	36.690	38.881	6.681	5.665	10.824	14.805	906

*In analogia a quanto rappresentato per il 2016 le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo della quota di rateo 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 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 2016 e 2015, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

valori in migliaia di euro

31.12.2016	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate*				
Finanziamenti da banche	1.763.822	190.175	773.736	799.910
Debiti verso altri finanziatori	186.797	43.322	118.475	25.000
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.351.855	563.663	1.788.192	-
Totale	4.302.474	797.160	2.680.404	824.910

* Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo della quota di rateo per interessi

valori in migliaia di euro

31.12.2015	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate *				
Finanziamenti da banche	1.944.397	187.599	756.833	999.965
Debiti verso altri finanziatori	197.527	13.220	128.271	56.036
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.297.668	253.235	1.343.901	700.532
Totale	4.439.592	439.190	2.229.005	1.756.533

* In analogia a quanto rappresentato per il 2016 le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo della quota di rateo per interessi

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 ed il controllo dell'esposizione della Società a tali rischi entro livelli accettabili ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Tale rischio è, inoltre, declinato nelle seguenti componenti: rischio di tasso di interesse e rischio di cambio.

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 i flussi futuri associati alle operazioni finanziarie attive e passive.

Gli strumenti finanziari derivati, attualmente presenti in RFI, si riferiscono ad operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento dell'Alta Velocità.

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.

Al 31 dicembre 2016 il valore nozionale *outstanding* è pari a 250 milioni di euro.

La specifica posta di debito è stata coperta per il 50% del valore fino a scadenza (2021) e per il restante 50% fino al gennaio 2017.

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 2016 il valore nozionale *outstanding* è pari a 520 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*;
- al calcolo del valore di mercato ricavato attraverso il modello *Black & Scholes* per le opzioni (*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 - 3 mesi*, la curva *Swap vs Euribor 6 mesi*, la *Eur Interest Rate 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 (inclusa 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	1.303.333	1.321.841	439.207	133.170	403.697	345.767
- tasso fisso	2.999.141	3.609.703	477.331	467.686	2.042.784	621.902
Saldo al 31 dicembre 2016	4.302.474	4.931.544	916.539	600.856	2.446.481	967.668

* Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo della quota di rateo per interessi

	valori in migliaia di euro					
	Valore contabile*	Flussi contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	1.129.206	1.168.443	126.996	133.240	416.359	491.848
- tasso fisso	3.310.386	4.067.734	458.031	467.677	1.662.700	1.479.326
Saldo al 31 dicembre 2015	4.439.592	5.236.177	585.027	600.917	2.079.059	1.971.174

* In analogia a quanto rappresentato per il 2016 le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo della quota di rateo per interessi

La tabella seguente riporta 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.

	31.12.2016	31.12.2015
Prima della copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	30,3%	25,5%
tasso fisso	69,7%	74,5%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	12,2%	5,4%
tasso variabile protetto	5,8%	6,8%
tasso fisso	81,9%	87,8%

L'incidenza sopra analizzata risulta nei limiti di quanto previsto dalla *policy* di gestione del rischio di tasso di interesse sopra richiamata. Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse *Euribor* -applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2016.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	2.867	(607)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(3.390)	2.638
Totale	(523)	2.031

Se i tassi di interesse nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 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 basso di 523 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 2.031 mila euro.

Infine, si riporta la tabella della "Sensitivity Fair Value - Derivati di copertura", che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis points* in aumento ed in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2016 sul *fair value* degli strumenti derivati.

Si evidenzia che tali effetti sono evidenziati nell'apposita riserva di Patrimonio netto.

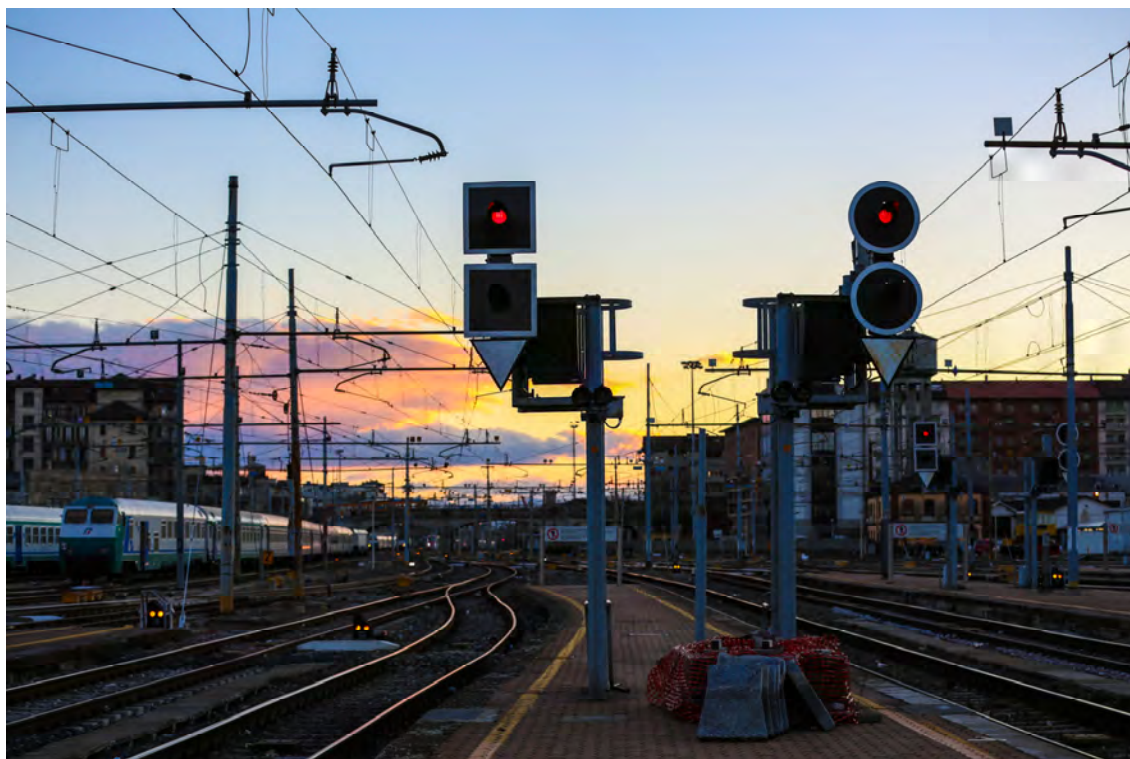
	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
<i>Fair value</i> derivati di copertura	11.205	(11.601)
Totale	11.205	(11.601)

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		
31.12.2016	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.166.252		
Crediti commerciali non correnti	1.719		
Altre attività non correnti	1.976.562		
Contratti di costruzione	30.955		
Crediti commerciali correnti	867.931		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	697.103		
Disponibilità Liquide	1.168.779		
Crediti Tributarî	17.054		
Altre attività correnti	2.200.818		
Finanziamenti a medio/lungo termine		3.519.125	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		34.196	34.196
Debiti commerciali non correnti		16.236	
Altre passività non correnti		124.292	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		783.349	
Debiti commerciali correnti		2.653.455	
Debiti tributarî		-	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		3.174	
Altre passività correnti		3.418.973	

	valori in migliaia di euro		
31.12.2015	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.642.194		
Crediti commerciali non correnti	1.726		
Altre attività non correnti	1.856.647		
Contratti di costruzione	24.668		
Crediti commerciali correnti	780.820		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	791.717		
Disponibilità Liquide	897.239		
Crediti Tributarî	17.941		
Altre attività correnti	3.361.070		
Finanziamenti a medio/lungo termine		3.985.538	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		36.690	36.690
Debiti commerciali non correnti		20.909	
Altre passività non correnti		170.168	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		454.054	
Debiti commerciali correnti		2.514.693	
Debiti tributarî		-	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		2.357	
Altre passività correnti		4.941.829	

5. 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.



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	84.057.812	201.463	442.394	630.042	355.896	20.053.963	3.472.434	109.214.003
Ammortamenti e perdite di valore	(23.423.500)	(98.769)	(237.532)	(354.872)	(206.089)	(1.553.231)	–	(25.873.993)
Contributi	(31.382.269)	(26.755)	(104.049)	(145.718)	(65.770)	(14.299.741)	(3.472.434)	(49.496.736)
Consistenza al 31.12.2015	29.252.044	75.939	100.813	129.452	84.036	4.200.991	–	33.843.274
Investimenti	50.844	–	–	1.558	71	2.931.562	1.084.372	4.068.407
Passaggi in esercizio	982.137	978	1.204	24.004	6.456	(474.341)	(537.160)	3.278
Ammortamenti	(83.269)	(15)	(2.273)	(2.809)	(1.586)	–	–	(89.951)
Perdite di valore	–	–	–	–	–	(5.500)	–	(5.500)
Operazioni straordinarie (1)	–	–	–	–	–	–	–	–
<i>Variazioni costo storico per operazioni straordinarie</i>	–	–	–	127	6.643	–	–	6.770
<i>Decremento F.do Ammortamento per scissioni</i>	–	–	–	(127)	(6.643)	–	–	(6.770)
<i>Decrementi da rivalutazione/ svalutazione da scissione</i>	–	–	–	–	–	–	–	–
<i>Decrementi contributi per dismissioni da scissione</i>	–	–	–	–	–	–	–	–
Variazione contributi	(894.925)	(978)	(1.008)	(23.258)	(15.295)	(2.741.265)	(547.212)	(4.223.941)
Alienazioni e dismissioni	(46.006)	–	–	(654)	(1.835)	–	–	(48.495)
<i>Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni</i>	(55.253)	–	–	(3.594)	(13.046)	–	–	(71.892)
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	2.782	–	–	1.925	8.697	–	–	13.404
<i>Decrementi contributi per altre dismissioni</i>	1.264	–	–	907	2.045	–	–	4.216
<i>Decrementi svalutazione/ rivalutazione per dismissioni</i>	5.200	–	–	107	469	–	–	5.777
Altre riclassifiche	3.085	(3.213)	2	(39)	24	–	–	(140)
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	61.276	(3.209)	61	451	(484)	–	–	58.095
<i>Variazioni F.do Amm.to per Riclassifiche</i>	(41.849)	(4)	(8.947)	(495)	487	–	–	(50.809)
<i>Variazioni contributi per riclassifiche</i>	(352)	–	(6)	(25)	(21)	–	–	(405)
<i>Variazioni svalutazione/ rivalutazione per riclassifiche</i>	(15.989)	–	8.895	30	42	–	–	(7.022)
Totale variazioni	11.866	(3.228)	(2.075)	(1.197)	(12.165)	(289.543)	–	(296.342)
Costo storico	85.096.817	199.231	443.659	652.589	355.536	22.505.684	4.019.646	113.273.162
Ammortamenti e perdite di valore	(23.556.625)	(98.788)	(239.858)	(356.241)	(204.623)	(1.553.231)	–	(26.009.365)
Contributi	(32.276.282)	(27.733)	(105.064)	(168.093)	(79.041)	(17.041.005)	(4.019.646)	(53.716.865)
Consistenza al 31.12.2016	29.263.910	72.711	98.738	128.255	71.871	3.911.447	–	33.546.932

Contributi in conto impianti

Nel corso del 2016 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di 4.212.272 mila euro, di cui 3.784.385 mila euro Statali, così dettagliati:

- 42.756 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MEF destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al Sistema AV/AC;
- 3.319.941 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MEF destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale;
- 421.688 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MIT destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale.

Gli altri contributi allocati sulle immobilizzazioni in corso, pari a 427.887 mila euro, derivano principalmente da fonti dell'Unione Europea per 209.141 mila euro e da Enti locali per 211.865 mila euro.



6. Investimenti immobiliari

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

	valori in migliaia di euro					
	2016			2015		
	Terreni	Fabbricati	TOTALE	Terreni	Fabbricati	TOTALE
Saldo al 1 Gennaio						
Costo	850.123	287.072	1.137.196	880.825	288.521	1.169.346
<i>di cui:</i>						
<i>Costo Storico</i>	1.924.086	862.137	2.786.224	1.959.142	857.502	2.816.644
<i>Fondo Ammortamento</i>	–	(354.617)	(354.617)	–	(356.163)	(356.163)
<i>Contributi</i>	(3.022)	(58.559)	(61.582)	(2.384)	(49.785)	(52.169)
<i>Rivalutazioni - Svalutazioni</i>	(1.070.941)	(161.889)	(1.232.830)	(1.075.933)	(163.033)	(1.238.966)
Valore a bilancio	850.123	287.072	1.137.196	880.825	288.521	1.169.346
Variazioni del periodo						
Acquisizioni (passaggio in esercizio)	27	3.558	3.586	641	8.414	9.055
Riclassifiche	(5.762)	5.902	140	(29.284)	(991)	(30.275)
<i>Variazioni costo storico per riclassifiche</i>	(7.348)	(50.481)	(57.829)	(36.812)	(2.609)	(39.421)
<i>Variazioni F.do Ammortamento per Riclassifiche</i>	(333)	33.846	33.513	2.534	928	3.462
<i>Variazioni contributi per riclassifiche</i>	(28)	167	139	2	(362)	(360)
<i>Variazioni svalutazioni/rivalutazioni per riclassifiche</i>	1.948	22.370	24.318	4.993	1.052	6.045
Alienazioni e dismissioni	(125)	(74)	(199)	(1.418)	(403)	(450)
<i>Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni</i>	(176)	(448)	(624)	(1.421)	(1.170)	(1.219)
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	17	284	302	4	674	678
<i>Decrementi contributi per altre dismissioni</i>	–	31	31	–	–	–
<i>Decrementi svalutazioni/rivalutazione per dismissioni</i>	34	59	93	(1)	92	92
Operazioni straordinarie	–	–	–	–	–	(1.372)
<i>Variazioni costo storico per Operazioni Straordinarie</i>	–	–	–	–	–	(1.372)
<i>Variazioni F.do Ammortamento per Operazioni Straordinarie</i>	–	–	–	–	–	–
<i>Variazioni rivalutazione/svalutazione per Operazioni Straordinarie</i>	–	–	–	–	–	–
<i>Variazioni contributi per Operazioni Straordinarie</i>	–	–	–	–	–	–
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	–	–	–	–	–	–
<i>Variazioni costo storico per riclassifiche da/ad att. Poss. Vend.</i>	–	–	–	–	–	–
Variazione contributi	(27)	(3.097)	(3.124)	(641)	(8.412)	(9.053)
<i>Ammortamenti (del periodo)</i>	–	(64)	(64)	–	(56)	(56)
Totale Variazioni	(5.886)	6.225	339	(30.702)	(1.449)	(32.150)
Saldo al						
	31 Dicembre			31 Dicembre		
Costo	844.237	293.297	1.137.535	850.123	287.072	1.137.196
<i>di cui:</i>						
<i>Costo Storico</i>	1.916.275	814.766	2.731.041	1.924.086	862.137	2.786.224
<i>Fondo Ammortamento</i>	–	(320.550)	(320.550)	–	(354.617)	(354.617)
<i>Contributi</i>	(3.078)	(61.458)	(64.537)	(3.022)	(58.559)	(61.581)
<i>Rivalutazioni - Svalutazioni</i>	(1.068.959)	(139.460)	(1.208.419)	(1.070.941)	(161.889)	(1.232.830)
Valore a bilancio	844.237	293.297	1.137.535	850.123	287.072	1.137.196

7. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle Attività Immateriali ad inizio e fine periodo, 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	104.625	471.401	227.532	803.557
Ammortamenti e perdite di valore	(78.975)	(125.676)	–	(204.650)
Contributi	(4.603)	(194.313)	(18.714)	(217.630)
Consistenza al 31.12.2015	21.047	151.412	208.818	381.277
Investimenti	–	–	73.623	73.623
Passaggi in esercizio	2.150	201	(8.896)	(6.545)
Ammortamenti	(464)	(3.387)	–	(3.851)
Perdite di valore	–	–	(4.746)	(4.746)
Variazioni e contributi	(1.611)	(201)	–	(1.812)
Alienazioni e dismissioni	–	(1)	–	(1)
<i>Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni</i>	–	(4)	–	(4)
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	–	3	–	3
<i>Decremento svalutazioni/rivalutazioni per dismissioni</i>	–	–	–	–
Altre riclassifiche	–	–	–	–
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	–	(121)	(144)	(265)
<i>Variazioni F.do Ammortamento per altre riclassifiche</i>	–	–	–	–
<i>Variazioni contributi per altre riclassifiche</i>	–	121	144	265
Totale variazioni	75	(3.388)	59.981	56.668
Costo storico	106.775	471.477	292.115	870.367
Ammortamenti e perdite di valore	(79.439)	(129.060)	(4.746)	(213.245)
Contributi	(6.214)	(194.393)	(18.570)	(219.177)
Consistenza al 31.12.2016	21.122	148.024	268.799	437.945

8. Partecipazioni

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

valori in migliaia di euro

	Valore netto 31.12.2016	Valore netto 31.12.2015
Partecipazioni in:		
Imprese controllate	76.613	76.766
Imprese collegate	7.077	7.392
Altre imprese	49.012	49.012
Totale	132.702	133.170

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2014	Movimenti dell'esercizio			Valore Netto 31.12.2015
		Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	
Partecipazioni in società controllate					
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	977	-	-	(434)	543
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
Partecipazioni in imprese collegate					
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.515	(122)	-	-	7.393
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	133.726	(122)	-	(434)	133.170

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2015	Movimenti del periodo			Valore Netto 31.12.2016
		Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni/ rimborsi	
Partecipazioni in imprese controllate					
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	543	-	-	(153)	390
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
Partecipazioni in imprese collegate					
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.393	(315)	-	-	7.078
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	133.170	(315)	-	(153)	132.702

Le partecipazioni, che ammontano a 132.702 mila euro, hanno registrato nel corso del 2016 un decremento pari a 468 mila euro, oltre ad un incremento che non risulta in evidenza in quanto compensato dai contributi in conto impianti.

In particolare:

- la partecipazione in Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione ha subito un decremento di 153 mila euro per effetto della somma che i liquidatori hanno deliberato di liquidare ad RFI quale secondo acconto sul risultato di liquidazione;
- la partecipazione in Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A. ha subito un decremento di 315 mila euro a seguito del risultato netto negativo registrato al 31 dicembre 2016; si segnala che, con l'entrata in vigore dei nuovi principi contabili OIC, la Società ha introdotto una riserva negativa di patrimonio netto che ne ha determinato una ulteriore diminuzione;
- la partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. ha registrato un incremento per 87.781 mila euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF e riversati a Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. a valere sul capitolo 7122 nel corso del 2016.

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 31.12.2016	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2016 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	498.791	126	500.671	87,2%	436.385	48.455	(387.930)
Terminali Italia S.r.l.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	7.346	2.204	14.116	89,0%	12.564	6.538	(6.026)
Blueferries S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	20.100	1.915	25.930	100,0%	25.930	21.229	(4.701)
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	Padova, Galleria Spagna 35	200	85	840	51,0%	428	390	(38)
Partecipazioni in imprese collegate								
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona, Via Sommacampagna 61	16.876	(198)	14.154	50,0%	7.078	7.078	-

Relativamente, infine, alla società Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione, in considerazione della fase in cui sta operando la Società, sono riportati i valori al 31 dicembre 2015 in quanto non ancora disponibili, alla data di chiusura della presente relazione, i valori contabili di chiusura dell'esercizio 2016.

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)
31.12.2016										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.*	50,00%	1.024	18.236	19.260	988	4.118	5.106	1.168	1.366	(198)
31.12.2015										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.*	50,00%	1.052	18.671	19.723	843	4.095	4.938	1.168	1.412	(244)

*La Società non adotta i principi contabili IAS.

9. 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								
	31.12.2016			31.12.2015			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	2.105.576	568.876	2.674.452	2.584.620	562.276	3.146.896	(479.044)	6.600	(472.444)
Crediti per finanziamenti	60.676	-	60.676	57.574	-	57.574	3.102	-	3.102
Altri crediti finanziari	-	128.227	128.227	-	229.441	229.441	-	(101.214)	(101.214)
Totale	2.166.252	697.103	2.863.355	2.642.194	791.717	3.433.911	(475.942)	(94.614)	(570.556)

I Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere pari a 2.674.452 mila euro sono relativi:

- per 814.893 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 1.859.559 mila 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 crediti verso il MEF pari a 472.444 mila euro è ascrivibile:

- per 162.275 mila euro alla riduzione dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 84 della Legge Finanziaria 2006, da correlarsi alla riduzione del corrispondente debito finanziario verso Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per Cassa Depositi e Prestiti (Rete Convenzionale e Rete AV/AC) e relativa al rimborso delle quote capitale in scadenza nel corso del 2016;

- per 310.169 mila euro alla riduzione netta dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 89.831 mila euro relativo agli interessi maturati nel corso del 2016 e della riduzione a seguito dell'incasso di 400.000 mila euro del contributo annuo.

I crediti per finanziamenti non correnti pari a 60.676 mila euro riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso Unicredit (57.157 mila euro). L'incremento complessivo della posta pari a 3.102 mila euro è da attribuirsi all'incremento netto delle somme pignorate, tenuto conto delle movimentazioni in aumento dei crediti per pignoramenti già in essere al 31 dicembre 2015; 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.

Il decremento pari a 101.214 mila euro della posta "Altri crediti finanziari" è da imputare alla parte corrente di tali crediti, ed è relativo al decremento rispetto al 31 dicembre 2015 del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario.

PARTENZE		DEPARTURES		ORA PARTENZA	ORARIO	INFORMAZIONI	PIATTAFORMA
TRENO	DESTINAZIONE	TRENO	DESTINAZIONE	TIME	DELAY	INFORMATION	PLATFORM
Frecciarossa	AU 9622 TORINO P.N.			11:00	55'	BUSINESS IN CODA	10
Frecciarossa	AU 9526 MILANO C.LE			11:20	35'	LESS IN CODA	9
Italo	AU 9916 TORINO P.N.			11:45	20'	LANO C.LE (15.15) - TOR	11
Frecciarossa	AU 9422 VENEZIA S.L.			11:50		IA S.L. (15.35)-1CL TES	4
Frecciarossa	AU 9513 NAPOLI C.LE			11:53	5'	- EXE CODA EXECUTIVE I	18
Trenitalia	R 7177 FRASCATI			11:54		- CIAMPINO (12.09) - FI	22
Frecciarossa	ES 9772 MILANO C.LE			11:57		IREGGIO (15.02) - MASSA	3
Frecciarossa	AU 9465 NAPOLI C.LE			11:58		TESTA PRIMA CLASSE IN	28
Trenitalia	RV 2482 FOLIGNO			11:58		(13.28) - TREVÌ (13.40) WEST	5
Frecciarossa	AU 9626 MILANO C.LE			12:00		FERMA F	27
Trenitalia	R 7217 VELLETRI			12:00		IO (12.40) - VELLETRI (1	24
Trenitalia	RV 3282 FIUMICINO A.			12:05		FERMA A; FIUMICINO	28
Trenitalia	RV 2340 PISA C.LE			12:12		T (12.55) - S.MARINELLI	17
Trenitalia	R 21903 FROSINONE			12:14		8) - LABICO (12.55) - U	23
Italo	AU 9905 SALERNO			12:15		1) - NAPOLI C.LE (13.22) -	20
Frecciarossa	AU 9528 TORINO P.N.			12:20		6.36) - TORINO P.N. (16	
Trenitalia	RV 3284 FIUMICINO A.			12:20		FERMA A; F	
Trenitalia	R 7353 ALBANO LAZ.			12:21		?) - MARINO (12:56) - CI	
Trenitalia	IC 553 REGGIO CL.			12:26		GLIA (15.38) - AGROPOL	
Trenitalia	R 7219 VELLETRI			12:28		?) - CANCELLIERA (13.0	

10. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2016			31.12.2015			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	1.010.929	58.409	1.069.338	829.702	569.451	1.399.153	181.227	(511.042)	(329.815)
Crediti per IVA	9	-	9	9	706	715	-	(706)	(706)
MEF e MIT	962.746	1.947.394	2.910.140	1.024.113	2.590.757	3.614.870	(61.367)	(643.363)	(704.730)
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	-	23.295	23.295	-	26.975	26.975	-	(3.680)	(3.680)
Altre Amministrazioni dello Stato	-	3.954	3.954	-	3.351	3.351	-	603	603
Debitori diversi	2.878	158.178	161.056	2.823	156.109	158.932	55	2.069	2.124
Ratei e risconti attivi	-	15.207	15.207	-	17.318	17.318	-	(2.111)	(2.111)
Totale	1.976.562	2.206.437	4.182.999	1.856.647	3.364.666	5.221.313	119.915	(1.158.229)	(1.038.314)
Fondo svalutazione	-	(5.619)	(5.619)	-	(3.597)	(3.597)	-	(2.022)	(2.022)
Totale netto fondo svalutazione	1.976.562	2.200.818	4.177.380	1.856.647	3.361.070	5.217.717	119.915	(1.160.252)	(1.040.337)

Il decremento netto degli "Altri crediti verso società del gruppo" pari a 329.815 mila euro rispetto al 31 dicembre 2015 è principalmente imputabile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento della quota di crediti IVA verso la controllante oltre l'esercizio per 483.688 mila euro;
- incasso del credito IVA 2012 verso la controllante entro l'esercizio per 242.313 mila euro;
- incasso del credito IVA 2013 verso la controllante oltre l'esercizio per 194.502 mila euro;
- incasso del credito IVA 2015 verso la controllante oltre l'esercizio per 106.214 mila euro;
- incasso del credito corrente verso la controllante pari a 272.125 mila euro, comprensivo della quota interessi, relativo all'operazione di scissione parziale, da RFI verso SELF, della rete in alta tensione che, come previsto dalla Legge di Stabilità 2015, ha consentito a RFI di beneficiare di disponibilità liquide da destinare allo sviluppo e al mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria.

I Crediti verso il MEF e verso il MIT al 31 dicembre 2016 sono di seguito analizzati:

	31.12.2015	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2016
Contributi in c/ esercizio:					
- MEF: cap. 1541	-	975.557	(975.557)	-	-
Contributo merci:					
- MIT: cap. 1274	-	51.113	-	-	51.113
Contributi in c/ impianti e investimenti:					
- MEF: cap. 7122-7123-8000	2.441.504	1.538.198	(2.773.936)	336.101	1.541.867
- MIT: cap. 7060-7514-7515-7518-7540-7532-7549-7550-7563	1.173.366	417.711	(317.780)	43.863	1.317.160
Totale	3.614.870	2.982.579	(4.067.273)	379.964	2.910.140

Nel corso del 2016 la posta ha subito un decremento netto di 704.730 mila euro dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio, conto impianti e investimenti per 2.982.579 mila euro così suddivisi:
- ✓ 1.026.670 mila euro contributi in conto esercizio di cui:
 - 975.557 mila euro contributi in conto esercizio a valere sul capitolo 1541 MEF secondo quanto stabilito dalla Legge di Stabilità 2016;
 - 51.113 mila euro contributi in conto esercizio a valere sul capitolo 1274 MIT per risorse stanziata 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 sul capitolo 1274 e relative annualità 2015;
 - ✓ 1.538.198 mila euro contributi in conto impianti a valere sui capitoli del MEF di cui:
 - 100.000 mila euro (capitolo 7122 – Piano di Gestione 1, di seguito PG) stanziati dalla Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) rifinanziati dalla Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità 2015);
 - 22.201 mila euro (capitolo 7122 - PG1) relativi all'annualità 2016 delle somme stanziata per la manutenzione straordinaria con Delibera CIPE 33/2012-DM n. 96820/2015 sul capitolo 7514 del MIT trasferite con decreto di variazione sul capitolo 7122 del MEF;
 - 34.589 mila euro (capitolo 7122 – PG2) stanziati dall'art.1 comma 86 della Legge n.266/2005 e presenti in Legge di Stabilità 2016;
 - 320.000 mila euro (capitolo 7122 – PG2) stanziati dal Decreto Legge n.193/2016 (Decreto Fiscale);
 - 19.824 mila euro (capitolo 7122 – PG2) relativamente agli oneri connessi all'applicazione del DM 44T/2000 - Sconto sul canone di utilizzo dell' infrastruttura ferroviaria (Sconto K2);
 - 70.000 mila euro (capitolo 7122 – PG4) relativi all'annualità 2016 stanziata dal Decreto Legge n. 43/2013 art. 7-ter comma 2, convertito con modificazioni dalla Legge n.71 del 24 giugno 2013 e rimodulata dalla Legge 208/2015 (Legge di Stabilità 2016);
 - 750.000 mila euro (capitolo 7122 – PG5) relativi all'annualità 2016 stanziata dalla Legge n.147/2013 art.1 comma 73 (Legge di Stabilità 2014) e rifinanziata dalla tabella E della Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità 2015) per le attività di manutenzione straordinaria in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - Parte Servizi;
 - 50.000 mila euro (capitolo 7122 – PG6) relativi all'annualità 2016 stanziata dalla Legge n.147/2013 art. 1 comma 74 (Legge di Stabilità 2014) per la tratta Canello Frasso Telesino – AV Napoli Bari;
 - 70.000 mila euro (capitolo 7122 – PG7) relativi all'annualità 2016 stanziata dalla Legge n.147/2013 art.1 comma 76 (Legge di Stabilità 2014) e defanziata dalla Legge n.208/2015 (Legge di Stabilità 2016) per la Brescia Verona Padova – Apice Orsara;
 - 100.000 mila euro (capitolo 7122 – PG8) relativi all'annualità 2016 stanziata dalla Legge n.147/2013 art.1 comma 80 (Legge di Stabilità 2014) e rimodulata dalla Legge n.208/2015 (Legge di Stabilità 2016) per l'adeguamento del tracciato e la velocizzazione dell'asse ferroviario adriatico Bologna-Lecce;
 - 1.584 mila euro (capitolo 7123) relativi all'annualità 2016 stanziata dalla Legge n.208/2015 (Legge di Stabilità 2016);

- ✓ 417.711 mila euro a valere su capitoli del MIT di cui:
 - 2.533 mila euro (capitolo 7518) per l'annualità 2016 relativi alle risorse stanziare dalla Delibera CIPE 86/2011 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-Genova: Terzo Valico dei Giovi - II Lotto costruttivo;
 - 135.756 mila euro (capitolo 7518) per l'annualità 2016 relativi alle risorse stanziare dalla Delibera CIPE 86/2011 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-Genova: Terzo Valico dei Giovi - II Lotto costruttivo;
 - 185.110 mila euro (capitolo 7515) per l'annualità 2016 relativi alle risorse stanziare 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;
 - 60.312 mila euro (capitolo 7540) per l'annualità 2016 relativi alle risorse assegnate dal Decreto Legge n.69/2013 per interventi di miglioramento della rete ferroviaria;
 - 15.000 mila euro (capitolo 7549) stanziati dalla Legge n.164/2014 per l'anno 2016 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;
 - 4.000 mila euro (capitolo 7550) stanziati dalla Legge n.164/2014 per l'anno 2016 per la messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia.
 - 15.000 mila euro (capitolo 7563) per l'annualità 2016 stanziati dalla Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità 2015) come contributo quindicennale per avviare i lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure;
- decrementi per incassi per 4.067.273 mila euro così suddivisi:
 - 975.557 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio) relativi a crediti del 2016;
 - 2.773.936 mila euro (capitolo 7122/7123 MEF) a valere su diversi piani gestionali (PG1-PG2-PG4-PG5-PG8);
 - 189.271 mila euro relativi alle risorse stanziare dalla Delibera CIPE 85/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del Decreto Legge n.98/2011 (capitolo 7515 MIT) assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio Brescia - II Lotto costruttivo;
 - 28.192 mila euro relativi alle risorse stanziare dalla Delibera CIPE 86/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del Decreto Legge n.98/2011 (capitolo 7518 MIT) assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi - II Lotto costruttivo;
 - 35.450 mila euro relativi alle risorse stanziare dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo (capitolo 7060 MIT) per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;
 - 64.867 mila euro (capitolo 7540 MIT) relativi alle risorse assegnate dal Decreto Legge n.69/2013 per interventi di miglioramento della rete ferroviaria;
- altre variazioni per 379.964 mila euro così suddivisi:
 - Incremento per 380.031 mila euro dovuto all'iscrizione di crediti per contributi c/impianti da MEF e MIT a copertura di lavori eseguiti principalmente negli anni precedenti e così di seguito dettagliati:

- 336.168 mila euro (capitolo 7122/PG4 MEF) a valere sulle risorse stanziare dal Decreto Legge n. 43/2013 art. 7-ter comma 2, convertito con modificazioni dalla Legge n.71 del 24 giugno 2013, ridotte dall'art.15 c.3 punto d) del Decreto Legge n.102/2013;
 - 15.686 mila euro (capitolo 7060 MIT) a valere sulle risorse stanziare dalla Legge n.443/2001 per la realizzazione dell'intervento "Collegamento della linea ferroviaria Orte-Falconara con la linea Adriatica Nodo di Falconara";
 - 10.643 mila euro (capitolo 7550 MIT) a valere sulle risorse stanziare dal Decreto Legge n. 133/2014 convertito dalla Legge n.164/2014 per la "Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia";
 - 17.534 mila euro (capitolo 7536 MIT) a valere sulle risorse stanziare dal Decreto Legge n. 133/2014 convertito dalla Legge n.164/2014 per la realizzazione del progetto "Quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca-Pistoia".
- decremento per 67 mila euro per definanziamento intervenuto sulle risorse stanziare dal Decreto Legge n.98/2011 assegnate dalla Delibera CIPE 4/2012 sul capitolo 7514 MIT trasferite sul capitolo 7122 MEF.

Nel corso del 2016 sono stati incassati dal MEF 4.149.493 mila euro (di cui 400.000 mila euro a valere sui crediti esposti tra le Attività Finanziarie a cui si fa rimando) e dal MIT 317.780 mila euro.



I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" 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	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	46.339	18.570	27.769
Personale	8.227	8.290	(63)
Istituti previdenziali	4.550	4.583	(33)
Crediti in corso di recupero	544	544	-
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	352	506	(154)
Altri crediti non commerciali	101.043	126.439	(25.396)
	161.055	158.932	2.123
Ratei e risconti	15.207	17.318	(2.111)
Totale	176.262	176.250	12

L'incremento della voce "Debitori diversi e ratei/risconti" pari a 12 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato di:

- maggiori Acconti a fornitori per 27.769 mila euro;
- minori Altri crediti non commerciali per 25.396 mila euro principalmente derivanti dal decremento dei contributi dalla CCSE;
- minori Ratei e risconti attivi per 2.111 mila euro derivanti principalmente dal rilascio di risconti verso TIM su attività di *roaming* per 1.354 mila euro.

In particolare, la voce Altri crediti non commerciali accoglie principalmente crediti per contributi dalla CCSE (62.059 mila euro), crediti per recupero IVA estera (9.134 mila euro), crediti per pedaggio verso IF terze (1.496 mila euro) e crediti per *Performance Regime* (1.611 mila euro).



11. Rimanenze e contratti di costruzione

Le rimanenze e i contratti di costruzione risultano così composti:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	511.135	425.734	85.401
Fondo svalutazione	(10.383)	(5.765)	(4.618)
Valore netto	500.752	419.969	80.783
Acconti	-	169	(169)
Contratti di costruzione	30.955	24.668	6.287
Valore netto	30.955	24.668	6.287
Totale Rimanenze e contratti di costruzione	531.707	444.806	86.901

L'incremento netto delle materie prime, sussidiarie e di consumo al 31 dicembre 2016 pari a 80.783 mila euro è relativo principalmente a:

- acquisti di fornitura di materiali pari a 573.266 mila euro;
- consumi di materiali pari a 584.314 mila euro;
- produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 94.883 mila euro per la costruzione di cuori, deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature elettriche;
- incremento di 1.566 mila euro a seguito dell'acquisizione del ramo d'azienda Bari Fonderie Meridionali.

Il fondo svalutazione rimanenze accoglie gli accantonamenti ritenuti congrui per far fronte alle svalutazioni delle rimanenze a lenta movimentazione rispetto al valore di mercato.

L'importo relativo ai "Contratti di costruzione" (30.955 mila euro) rappresenta l'ammontare dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali l'avanzamento lavori, comprensivo del margine, è superiore rispetto all'importo già fatturato al cliente. La variazione in aumento pari a 6.287 mila euro rispetto al periodo precedente 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 va correlata con la corrispondente posta del passivo Debiti per Contratti di costruzione, che viene alimentata nel caso in cui l'avanzamento lavori sia inferiore rispetto alle fatturazioni effettuate in acconto. La variazione in aumento pari a 1.466 mila euro rispetto al periodo precedente è da imputare essenzialmente al maggior valore delle fatture emesse rispetto all'avanzamento dei lavori in corso su ordinazione degli ordini interni di riferimento.

	valori in migliaia di euro					
	31.12.2016			31.12.2015		
Crediti e debiti per contratti di costruzione	Crediti	Debiti	Totale	Crediti	Debiti	Totale
Lavori in corso su ordinazione	59.390	26.469	32.921	54.734	26.474	28.260
Acconti da clienti	(28.435)	(39.166)	10.731	(30.066)	(37.705)	7.639
Totale complessivo	30.955	(12.697)	43.652	24.668	(11.231)	35.899

12. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2016			31.12.2015			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	125	378.218	378.343	128	338.147	338.275	(3)	40.071	40.068
Amministrazioni dello Stato ed altre Amm. Pubbliche	1.594	34.035	35.629	1.598	35.365	36.963	(4)	(1.330)	(1.334)
Ferrovie Estere	-	1.627	1.627	-	1.016	1.016	-	611	611
Ferrovie in concessione	-	1	1	-	1	1	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	-	586.117	586.117	-	533.795	533.795	-	52.322	52.322
Totale	1.719	999.998	1.001.717	1.726	908.324	910.050	(7)	91.674	91.667
Fondo svalutazione	-	(132.067)	(132.067)	-	(127.504)	(127.504)	-	(4.563)	(4.563)
Totale netto fondo svalutazione	1.719	867.931	869.650	1.726	780.820	782.546	(7)	87.111	87.104

L'incremento dei crediti verso Clienti ordinari correnti di 40.071 mila euro rispetto al 31 dicembre 2015, al lordo del relativo Fondo Svalutazione, è determinato principalmente dai seguenti fattori:

- incremento dei crediti per fatture emesse di 33.072 mila euro, derivante principalmente da maggiori crediti verso il cliente Rete S.r.l. per 10.377 mila euro relativi all'attività di manutenzione ordinaria, straordinaria, esercizio e teleconduzione su linee ad alta tensione, da maggiori crediti verso il cliente Grandi Stazioni Retail SpA, precedentemente dichiarati verso la consociata Grandi Stazioni Rail S.p.A., per 11.544 mila euro relativi principalmente a canoni e ricavi patrimoniali e da maggiori crediti dell'area immobiliare per 8.309 mila euro (canoni di locazione, spese primo impianto e attraversamenti e parallelismi);
- incremento dei crediti per fatture da emettere di 6.999 mila euro di cui 6.218 mila euro relativi a maggiori crediti verso Rete S.r.l. per le attività specificate.



Il decremento della posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche correnti di 1.330 mila euro rispetto al 31 dicembre 2015, al lordo del relativo Fondo Svalutazione, è principalmente determinato dall'effetto combinato di:

- decremento dei Crediti per fatture emesse di 3.042 mila euro, derivante principalmente da minori crediti verso la Città di Torino di 1.825 mila euro, per un incasso relativo alla Convenzione 6174 del 4 dicembre 2009 "Collegamento ferroviario - Ceres con il nodo di Torino", e da minori crediti verso il Comune di Firenze per euro 1.205 mila euro, derivante sia dalla vendita di terreni per 959 mila euro che da un incasso relativo alla Convenzione conto terzi relativa all'adeguamento idraulico del Torrente Mugnone per 246 mila euro;
- maggiori crediti per fatture da emettere di 1.712 mila euro.

I Crediti verso le società del Gruppo subiscono un incremento netto di 52.322 mila euro, principalmente dovuto all'incremento dei Crediti verso consociate per 43.407 mila euro determinato da:

- maggiori crediti per fatture emesse di 29.365 mila euro;
- maggiori crediti per fatture da emettere di 14.042 mila euro in particolare per prestazioni legate al pedaggio (3.122 mila euro) e per energia AT (8.509 mila euro).

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Nazionali	996.884	905.249	91.635
Paesi dell'area euro	2.708	3.026	(318)
Regno Unito	7	7	-
Altri paesi europei			-
Altri paesi europei (UE non Euro)	144	50	94
Altri paesi europei non UE	1.974	1.725	249
Stati Uniti			-
Altri paesi		(7)	7
	1.001.717	910.050	91.667

13. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

L'incremento complessivo della voce rispetto al 31 dicembre 2015 è dovuto essenzialmente all'aumento 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.

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Depositi bancari e postali	7.109	5.269	1.840
Denaro e valori in cassa	201	186	15
Conti correnti di tesoreria	1.161.358	891.673	269.685
Altri	111	110	1
Totale	1.168.779	897.239	271.540

Si segnala inoltre, che sono in essere pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità (contenziosi di natura giuslavoristica) per 6.387 mila euro e pignoramenti che costituiscono "somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali" per 2.283 mila euro.

14. Crediti tributari

I crediti tributari al 31 dicembre 2016, esposti al netto dei corrispondenti debiti, ammontano a 17.054 mila euro.

La voce comprende:

- il credito d'imposta IRES per ritenute d'acconto subite (nei periodi d'imposta precedenti all'adesione al regime di consolidato fiscale di Gruppo) chiesto a rimborso all'Agenzia delle Entrate, per 805 mila euro;
- il credito d'imposta per autotassazione IRAP, pari a 16.249 mila euro, relativo al periodo d'imposta 2014. Quest'ultimo si riferisce ad acconti versati per il periodo d'imposta 2014 non utilizzati in compensazione con futuri debiti IRAP per effetto dell'integrale deducibilità, dal 2015, dei costi sostenuti per il personale impiegato a tempo indeterminato (Legge 190/2014) che ha, di fatto, azzerato la base imponibile ai fini IRAP. Lo stesso credito è stato richiesto a rimborso all'Agenzia delle Entrate atteso che, a norme vigenti, la base imponibile sarà sempre negativa determinando, di conseguenza, l'impossibilità di utilizzare il credito in compensazione con debiti IRAP.



15. Patrimonio Netto

Le variazioni intervenute nel 2016 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 2016, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 31.525.279.633 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 31.525.279.633 euro.

Riserva Legale

La riserva legale al 31 dicembre 2016 ammonta a 47.807 mila euro, a seguito dell'attribuzione a quest'ultima della quota dell'utile 2015 per un importo pari a 6.436 mila euro.

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 relativa ad operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota residua 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 2016 il saldo è negativo e pari a 110.552 mila euro, in diminuzione rispetto al 31 dicembre del 2015 per 23.584 mila euro. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

- valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura in essere al 31 dicembre 2016, che ha determinato una variazione positiva pari a 2.298 mila euro;
- rilascio della quota dell'esercizio 2016 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 21.286 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 (TFR) e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2016 il valore della riserva per utili e perdite attuariali è negativo e pari a 125.256 mila euro in aumento rispetto al 2015 per effetto della movimentazione avvenuta nel corso dell'esercizio 2016, che presenta una perdita attuariale complessiva pari a 10.440 mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2016 ammontano a 1.596.330 mila euro e presentano un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 92.287 mila euro, derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2015 deliberata dall'Assemblea del 17 maggio 2016.

Risultato di esercizio

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 presenta un utile pari a 180.769 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.

valori in migliaia di euro

Origine	Importi al 31.12.2016 (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	31.525.280	31.525.280								(482.353)
Riserve di utili:										
Riserva legale	47.807	47.807	B							
Utili portati a nuovo *	1.596.330	-	A, B, C	1.596.330	565.973					
Altre Riserve:										
Riserva di copertura flussi finanziari	(110.552)	(110.552)								
Riserva da utili e perdite attuariali	(125.256)	(125.256)								
TOTALE	32.933.609	31.337.279		1.596.330	565.973	-	-	-	-	(482.353)

* il patrimonio netto totale è al netto del risultato dell'esercizio 2016 (pari ad Euro 180.769 mila)

** esercizi 2013-2014-2015

*** A = Aumento di Capitale; B = Copertura Perdite; C = Distribuzione di Dividendi



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

valori in migliaia di euro

Finanziamento a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Finanziamenti da banche	1.573.647	1.756.797	(183.150)
Debiti verso altri finanziatori	157.286	184.307	(27.021)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	1.788.192	2.044.434	(256.242)
Totale	3.519.125	3.985.538	(466.413)

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. a medio - lungo termine*	Valore Contabile		
	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Finanziamenti da banche (breve termine)	190.175	187.600	2.575
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	29.511	13.220	16.291
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	563.663	253.234	310.429
Totale	783.349	454.054	329.295

* La posta riguarda principalmente la quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine

valori in migliaia di euro

Finanziamenti	Valore Contabile		
	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Finanziamenti da banche	1.763.822	1.944.397	(180.575)
Debiti verso altri finanziatori	186.797	197.527	(10.730)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.351.855	2.297.668	54.187
Totale Finanziamenti	4.302.474	4.439.592	(137.118)

I "Finanziamenti da banche" a medio/lungo termine e a breve termine per 1.763.822 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 7.024 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI); il relativo decremento pari a 180.575 mila euro rispetto al 31 dicembre 2015 è relativo al decremento per 179.485 mila euro dovuto ai rimborsi di quote capitale effettuati nel corso del 2016 ed al decremento per 1.090 mila euro dei ratei esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti verso altri finanziatori" a medio/lungo termine e a breve termine per 186.787 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 2.490 mila euro e fanno riferimento ai debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP); il relativo decremento, pari a 10.730 mila euro rispetto al 31 dicembre 2016, è dovuto al decremento per rimborsi per quote capitale effettuati nel 2016 (13.220 mila euro) compensato dall'incremento dei ratei per interessi (2.490 mila euro).

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine e a breve termine per 2.351.855 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 6.635 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 due *tranches* dell'emissione obbligazionaria che Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha collocato sul mercato a luglio ed a dicembre 2013 nell'ambito del "FS EMTN *Programme*".

L'incremento di tali debiti pari a 54.187 mila euro rispetto al 31 dicembre 2015 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento dovuto ai rimborsi di quote capitale dei debiti finanziari verso Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per CDP (Rete Convenzionale e Rete AV/AC) effettuati nel corso del 2016 per 162.275 mila euro, specularmente alla variazione dei corrispondenti crediti verso il MEF per i quali si fa rimando alla sezione relativa alle attività finanziarie;
- decremento dovuto al rimborso della quota capitale del debito verso Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per BEI (Rete AV/AC) effettuato nel corso del 2016 per 84.207 mila euro;
- decremento per 161 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine;
- incremento per 300.000 mila euro per tiraggio di disponibilità a valere sulla *Back up Facility* sottoscritta con capogruppo per far fronte alle esigenze di liquidità della Società;
- incremento per 830 mila euro dei ratei relativi al costo ammortizzato e dei ratei relativi alle commissioni di mancato utilizzo della suddetta *Back up Facility*.



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	31.12.2016		31.12.2015	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
AV/AC	BEI 1	euro		Fisso	2023	171.888	171.888	193.404	193.404
AV/AC	BEI 2	euro		Fisso	2023	127.469	127.469	142.184	142.184
AV/AC	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	416.667	416.667	472.222	472.222
AV/AC	BEI 4	euro	(3)	Fisso/Var	2030	379.300	379.300	397.041	397.041
AV/AC	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	16.000	16.000	17.778	17.778
AV/AC	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	160.776	160.776	167.432	167.432
AV/AC	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	234.697	234.697	246.222	246.222
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	90.557	90.557	97.527	97.527
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	93.750	93.750	100.000	100.000
AV/AC	INTERCOMPANY CDDPP/FS AV	euro		Fisso	2021	366.069	366.069	448.824	448.824
Rete Conv.	INTERCOMPANY CDDPP/FS RT	euro		Fisso	2021	448.824	448.824	528.345	528.345
AV/AC	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	484.042	484.042	568.250	568.250
						2.990.039	2.990.039	3.379.229	3.379.229
AV/AC	BEI 300	euro	(5) (6)	Variabile	2021	250.000	250.000	300.000	300.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 1 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2020	250.000	248.314	250.000	247.896
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 2 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2021	500.000	497.971	500.000	497.603
						1.000.000	996.285	1.050.000	1.045.499
TOTALE						3.990.039	3.986.324	4.429.229	4.424.728

(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.

Come già esposto nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando, la Posizione Finanziaria Netta della Società evidenzia rispetto al 31 dicembre 2015 un peggioramento complessivo pari a 161.898 mila euro determinato dal peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a breve (152.369 mila euro) e dal peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a medio/lungo (9.529 mila euro).

Nella seguente tabella si evidenzia la composizione della Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2016 confrontata con il dato al 31 dicembre 2015.

valori in migliaia di euro			
Posizione finanziaria netta	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
Posizione finanziaria netta a breve	(1.082.201)	(1.234.571)	152.370
Conti correnti di Tesoreria	(1.161.359)	(891.673)	(269.685)
Altri (crediti)/debiti finanziari	(128.227)	(229.441)	101.213
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(568.875)	(562.276)	(6.599)
Finanziamenti da banche	190.175	187.600	2.575
Debiti verso altri finanziatori	29.511	13.220	16.291
Debiti finanziari verso Società del Gruppo	563.663	253.234	310.429
Altro	(7.089)	(5.235)	(1.853)
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	1.352.872	1.343.344	9.528
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(2.105.577)	(2.584.621)	479.044
Crediti per finanziamenti	(60.676)	(57.574)	(3.102)
Finanziamenti da banche	1.573.647	1.756.797	(183.150)
Debiti verso altri finanziatori	157.286	184.307	(27.021)
Debiti finanziari verso Società del gruppo	1.788.192	2.044.434	(256.242)
Totale complessivo	270.671	108.774	161.897

17. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

valori in migliaia di euro		
	31.12.2016	31.12.2015
Valore attuale obbligazioni TFR	666.071	683.539
Valore attuale obbligazioni CLC	27.722	29.421
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(141)	(121)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)	–	–
Totale valore attuale obbligazioni	693.652	712.839

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	31.12.2016	31.12.2015
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	712.960	781.307
<i>Service Cost</i>	171	160
<i>Interest cost (*)</i>	7.488	8.882
Benefici erogati	(36.891)	(49.554)
Trasferimenti infragruppo	1.952	778
<i>Altre variazioni (Estimated benefits payments)</i>	(2.327)	(2.377)
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	10.440	(26.236)
Obbligazioni a benefici definiti	693.793	712.960
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(141)	(121)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)	–	–
TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)	693.652	712.839

(*) con rilevazione a Conto Economico

Nel rispetto di quanto previsto dai principi contabili internazionali e dalle indicazioni fornite dallo IASB, 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 2016, pari a 37.266 mila euro (benefici erogati, trasferimenti infragruppo, altre variazioni - *Estimated benefits payments*) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2016, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre Società del Gruppo.



Sia per il TFR che per le CLC sono stati generati, nel 2016, perdite attuariali complessivamente pari a 10.440 mila euro che si confrontano con gli utili attuariali del 2015, pari a 26.236 mila euro. L'ammontare della perdita attuariale è essenzialmente imputabile alla variazione del tasso di attualizzazione che è diminuito, passando per il TFR dall'1,39% del 2015 al 0,86% del 2016 e per le CLC dal 2,03% del 2015 all'1,05% del 2016. 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 14.384 mila euro ed un utile relativo alle ipotesi attuariali residue pari a 3.944 mila euro, la cui somma algebrica determina appunto la perdita attuariale complessiva di 10.440 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:

	31.12.2016	31.12.2015
Tasso di attualizzazione TFR	0,86%	1,39%
Tasso di attualizzazione CLC	1,05%	2,03%
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	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	Tabelle 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

	valori in migliaia di euro	
31.12.2016	TFR	CLC
Tasso di turnover +1,00%	663.351	
Tasso di turnover -1,00%	669.058	
Tasso di inflazione +0,25%	672.470	29.387
Tasso di inflazione -0,25%	659.763	26.127
Tasso di attualizzazione +0,25%	655.981	27.079
Tasso di attualizzazione -0,25%	676.455	28.391
Service cost	–	160
Duration del piano (anni)	7	10
Totale dipendenti a fine periodo	25.540	25.540

Anni erogazioni previste TFR E CLC

	valori in migliaia di euro	
31.12.2016	TFR	CLC
Erogazione 1° anno	84.066	2.239
Erogazione 2° anno	65.852	2.166
Erogazione 3° anno	37.768	2.093
Erogazione 4° anno	78.314	2.022
Erogazione 5° anno	63.141	1.948

18. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e a fine periodo e le movimentazioni del 2016 dei fondi per rischi ed oneri, ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico delle Società.

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2015	Riclassif.	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2016
Fondo imposte	3.542		6.286		(510)	9.318
Altri	495.994	(8.170)	72.826	(46.650)	(1.109)	512.891
TOTALE	499.536	(8.170)	79.112	(46.650)	(1.619)	522.209

Fondo imposte

Il Fondo imposte accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31 dicembre 2016 il fondo è stato complessivamente incrementato rispetto al valore al 31 dicembre 2015 per 5.776 mila euro per l'effetto congiunto principalmente di:

- un accantonamento pari a 5.236 mila euro relativo a n. 6 avvisi di accertamento ICI notificati dal Comune di Roma in relazione ai fabbricati e ad aree edificabili siti nel territorio comunale, per i quali sono stati instaurati procedimenti deflattivi del contenzioso (in via di autotutela e di accertamento con adesione) al fine di ottenere un'auspicata riduzione dei valori imponibili oggetto di accertamento;
- un accantonamento pari a 1.047 mila euro relativo ad un avviso di liquidazione in materia di imposta di registro per l'anno 2016;
- rilasci pari a 510 mila euro.

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	31.12.2015	Riclassif.	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2016
Oneri nei confronti						
- del personale	55.335		26.244	(24.479)		57.100
- dei terzi	280.538		18.058	(12.810)	(265)	285.521
Bonifica asset dismessi/da dismettere	52.471			(1.091)		51.380
Partecipazioni	48.882					48.882
Altri rischi ed oneri	58.768	(8.170)	28.524	(8.270)	(844)	70.008
TOTALE	495.994	(8.170)	72.826	(46.650)	(1.109)	512.891

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 del 2016 il fondo è stato utilizzato per 24.479 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 26.244 mila euro per far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2016.

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 del 2016 il fondo è stato utilizzato per 12.810 mila euro a seguito della risoluzione di cause che si sono concluse con giudizio sfavorevole per la Società, ed è stato incrementato per 18.058 mila euro per far fronte alle esigenze complessive sui contenziosi in essere (17.992 mila euro) nonché a copertura dei "Debiti in contestazione" (66 mila euro).

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: per maggiori dettagli si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Procedimenti e contenziosi" della Relazione sulla Gestione.

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 principalmente relativi a:

- incentivi all'esodo (25.125 mila euro);
- fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (39.590 mila euro);
- *performance regime*, a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle IF a titolo di sistema incentivante in applicazione di quanto previsto dal PIR (946 mila euro);
- altri rischi (4.347 mila euro).

Le quote accantonate nel 2016, complessivamente pari a 28.524 mila euro, riguardano principalmente gli incentivi all'esodo (2.177 mila euro) e gli oneri per il fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (25.000 mila euro) per il quale si fa rimando a quanto riportato nel relativo paragrafo della Relazione sulla Gestione.

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

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2016			31.12.2015			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	34.196	2.843	37.039	36.690	2.026	38.716	(2.494)	817	(1.677)
Altre passività finanziarie	-	331	331	-	331	331	-	-	-
Totale	34.196	3.174	37.370	36.690	2.357	39.047	(2.494)	817	(1.677)

Il decremento della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura", pari a 2.494 mila euro, è imputabile alla valutazione al 31 dicembre 2016 degli strumenti derivati (delta *FV* 31 dicembre 2016 – 31 dicembre 2015). In particolare l'effetto è dovuto:

- alla variazione positiva della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*) per 2.298 mila euro determinata dalla valutazione al *fair value* degli *swap* e dei *forward rate agreement* e della quota di *intrinsic value* dei *collar* (con corrispondente incremento della passività finanziaria);
- all'impatto positivo a conto economico della quota di *time value* dei *collar* pari a 196 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 5 "Gestione dei rischi finanziari" a cui si fa rimando anche per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value*.



20. Altre passività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2016			31.12.2015			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	2.780.616	2.780.616	-	4.456.344	4.456.344	-	(1.675.728)	(1.675.728)
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	48.203	121.139	169.342	60.253	107.378	167.631	(12.050)	13.761	1.711
Altri debiti verso società del gruppo	424	46.709	47.133	424	4.980	5.404	-	41.729	41.729
Altri debiti	73.634	444.747	518.381	107.284	342.264	449.548	(33.650)	102.483	68.833
Ratei e risc. pas.	2.031	25.762	27.793	2.207	30.863	33.070	(176)	(5.101)	(5.277)
Totale	124.292	3.418.973	3.543.265	170.168	4.941.829	5.111.997	(45.876)	(1.522.856)	(1.568.732)

Gli Acconti per contributi in conto impianti al 31 dicembre 2016 ammontano a 2.780.616 mila euro e sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2015	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2016
Acconti per contributi:					
Ministero dell'Economia e Finanze	2.827.544	1.982.097	(3.511.538)	(87.848)	1.210.255
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.076.610	461.574	(421.688)	-	1.116.496
FESR	118.605	167.863	(189.025)	(8.194)	89.249
TEN	161.104	14.635	(20.116)	(782)	154.841
Altre PA	235.808	156.041	(211.866)	-	179.983
Altri TERZI	36.673		(6.880)		29.793
Totale	4.456.344	2.782.210	(4.361.113)	(96.824)	2.780.617

Il decremento netto degli acconti pari a 1.675.728 mila euro deriva dall'effetto congiunto degli incrementi relativi alle nuove iscrizioni di crediti verso MIT, MEF e 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 da ulteriori decrementi esposti nelle altre variazioni; in particolare, le altre variazioni sono riferite a:

- gli aumenti di capitale sociale erogati alla Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. come riportato nella sezione "Partecipazioni" cui si fa rimando;
- il definanziamento di contributi comunitari FESR, relativamente alla parte già incassata, a seguito del taglio finanziario subito in conseguenza dell'*audit* di chiusura del Programma PON 00-06;
- la restituzione, richiesta dalla Commissione Europea a valere sui fondi TEN, di un prefinanziamento precedentemente incassato in considerazione dell'impossibilità di rispettare il cronoprogramma nell'ambito del periodo ammissibile stabilito dalla rispettiva Decisione di finanziamento TEN.

Gli Altri debiti correnti verso società del Gruppo pari a 46.709 mila euro subiscono un incremento rispetto al 31 dicembre 2015 pari a 41.729 mila euro derivante principalmente da:

- maggiori debiti verso la Società Trenitalia S.p.A. per 39.819 mila euro relativi allo Sconto Merci anno 2015, in contropartita dei contributi riconosciuti dal MEF ai sensi della Legge n.190/2014;
- maggiori debiti verso la Capogruppo per 2.716 mila euro per effetto della chiusura del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo FS Italiane, con il contestuale trasferimento dello stesso in capo all'INPS;

Gli Altri debiti correnti sono relativi principalmente a Debiti verso il personale (160.211 mila euro), Depositi cauzionali (37.137 mila euro), Debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (23.628 mila euro), Debiti verso il personale relativi al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (22.864 mila euro), Altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (38.627 mila euro), ed Anticipi per contributi erogati dal MIT ai sensi della Legge n.190/2014 per lo Sconto Merci anno 2016 (100.000 mila euro).

Il decremento dei Risconti passivi rispetto al 31 dicembre 2015 pari complessivamente a 5.277 mila euro, è principalmente attribuibile a minori risconti commerciali verso terzi.

21. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2016			31.12.2015			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	14.890	2.150.113	2.165.003	18.419	1.957.961	1.976.380	(3.529)	192.152	188.623
Acconti commerciali	1.346	54.879	56.225	1.541	53.022	54.563	(195)	1.857	1.662
Debiti commerciali v.so società del Gruppo	-	435.766	435.766	949	492.479	493.428	(949)	(56.713)	(57.662)
Debiti per contratti di costruzione	-	12.697	12.697	-	11.231	11.231	-	1.466	1.466
Totale	16.236	2.653.455	2.669.691	20.909	2.514.693	2.535.602	(4.673)	138.762	134.089

L'incremento al 31 dicembre 2016 dei debiti correnti verso fornitori rispetto al valore al 31 dicembre 2015 è pari a 192.152 mila euro ed è sostanzialmente riconducibile a minori pagamenti effettuati nel corso del 2016.

Gli Acconti commerciali correnti sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari e da società del Gruppo per un totale di 54.879 mila euro, in aumento rispetto al saldo al 31 dicembre 2016 per 1.857 mila euro.

I Debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto pari a 56.713 mila euro, dovuto a minori Debiti verso consociate di cui per fatture ricevute di 43.226 mila euro e per fatture da ricevere di 10.579 mila euro.

La voce Debiti per contratti di costruzione pari a 12.697 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.

NOTE SUL CONTO ECONOMICO**22. 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		
	2016	2015	Variazione
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	2.252.312	2.158.898	93.414
✓ <i>Contributi da Stato</i>	975.557	975.557	-
✓ <i>Pedaggio</i>	1.058.383	1.006.075	52.308
✓ <i>Vendita trazione elettrica</i>	200.176	158.912	41.264
✓ <i>Servizi di traghettamento</i>	18.196	18.354	(158)
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	21.883	19.258	2.625
Ricavi da Servizi di Trasporto	-	-	-
Totale	2.274.195	2.178.156	96.039

I "Ricavi da servizi di infrastruttura" subiscono un incremento netto pari a 93.414 mila euro attribuibile ai seguenti fattori:

- aumento dei Ricavi da pedaggio di 52.308 mila euro attribuibile principalmente ad un aumento dei volumi di produzione;
- aumento dei Ricavi per vendita trazione elettrica di 41.264 mila euro, nel rispetto della Legge n. 116/2014 che ha previsto la rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato Italiane. Tale normativa ha altresì imposto il non completo ribaltamento alle IF dei costi sostenuti da RFI per l'approvvigionamento di energia elettrica per trazione; nello specifico vige il divieto di traslare i maggiori oneri sui prezzi e sui pedaggi praticati nell'ambito del servizio universale e del trasporto ferroviario delle merci (art. 29 comma 3 Legge n. 116/2014);
- riduzione dei Ricavi per servizi di traghettamento di 158 mila euro.

L'incremento della posta "Ricavi per servizi accessori alla circolazione" di 2.625 mila euro è dovuto principalmente a maggiori ricavi relativi ai servizi di assistenza alle PRM per 635 mila euro e maggiori ricavi per gestione dei terminali merci per 1.219 mila euro.

23. Altri proventi

Il dettaglio degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2016	2015	Variazione
Ricavi da Gestione Immobiliare	94.552	106.668	(12.116)
✓ <i>Canoni di locazione</i>	85.937	102.254	(16.317)
✓ <i>Riaddebito oneri condominiali e IRES</i>	5.115	1.316	3.799
✓ <i>Vendita spazi pubblicitari</i>	3.500	3.098	402
Proventi diversi	206.521	200.976	5.545
Totale	301.073	307.644	(6.571)

La posta dei "Ricavi da gestione immobiliare" subisce un decremento di 12.116 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- riduzione dei canoni di locazione per 16.317 mila euro, generati principalmente da un decremento degli altri proventi immobiliari per 10.330 mila euro dovuti a minori ricavi verso SELF e Basicet a seguito della scissione a SELF della rete elettrica, minori canoni di retrocessione verso Centostazioni per 2.378 mila euro e minori ricavi relativi agli elettrodotti per 2.508 mila euro;
- incremento dei ricavi per riaddebito di oneri condominiali per 3.799 mila euro conseguente principalmente alla scissione parziale di Grandi Stazioni S.p.A., la quale ha determinato il ribaltamento degli oneri dalla consociata GS Rail S.p.A. a GS Retail S.p.A. per 4.055 mila euro, in parte compensati da altri minori oneri per 256 mila euro.



Nella posta Proventi diversi sono compresi i seguenti ricavi:

	valori in migliaia di euro		
	2016	2015	Variazione
Proventi diversi			
✓ Prestazioni sanitarie	37.552	36.162	1.390
✓ Vendita materiali	869	1.188	(319)
✓ Lavori per conto terzi	29.859	35.514	(5.655)
✓ Plusvalenze	32.657	36.834	(4.177)
✓ Ricavi GSMR	5.276	6.554	(1.278)
✓ Altri proventi diversi	100.308	84.724	15.584
Totale	206.521	200.976	5.545

L'aumento della posta Proventi diversi di 5.545 mila euro è attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento dei ricavi per Lavori conto terzi di 5.655 mila euro di cui: 1.366 mila euro relativi ai lavori di collegamento dell'Aeroporto "Galileo Galilei" con la Stazione Centrale di Pisa, 1.635 mila euro per la

manutenzione delle pensiline di Napoli Centrale, 1.199 mila euro per i lavori presso la stazione di Bologna, 1.007 mila euro per la manutenzione dell'impianto di Palermo, 807 mila euro per i lavori attinenti alla deviazione Linea Porrettana; relativamente all'adeguamento degli argini sul Ponte Aurelia (Firenze) si registra, invece, un incremento dei ricavi per 1.464 mila euro;

- minori ricavi per Plusvalenze per 4.177 mila euro essenzialmente riconducibili a minori ricavi per vendita materiale fuori uso e tolto d'opera;
- incremento degli Altri proventi diversi di 15.584 mila euro derivante principalmente da maggiori ricavi per canoni attivi di manutenzione e teleconduzione delle linee di alta tensione della società Rete S.r.l. per 34.166 mila euro, in parte compensati da minori ricavi per multe e penalità per 3.825 mila euro, dal decremento di ricavi dovuto alla rilevazione di un'insussistenza dell'attivo per 8.663 mila euro e da minori sopravvenienze attive per 7.970 mila euro;
- minori Ricavi GSM-R per 1.278 mila euro determinati da una riduzione del servizio richiesto dalle IF.

24. Costo del personale

La composizione del Costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2016	2015	Variazione
Personale a ruolo	1.387.173	1.387.310	(137)
✓ <i>Salari e stipendi</i>	1.017.164	1.015.406	1.758
✓ <i>Oneri sociali</i>	284.023	291.611	(7.588)
✓ <i>Altri costi del personale a ruolo</i>	(3.343)	(2.578)	(765)
✓ <i>Trattamento di fine rapporto</i>	67.793	68.402	(609)
✓ <i>Accantonamenti e Rilasci</i>	21.536	14.469	7.067
Personale Autonomo e Collaborazioni	86	130	(44)
✓ <i>Salari e stipendi</i>	51	89	(38)
✓ <i>Oneri sociali</i>	35	41	(6)
Altri costi	29.705	30.144	(439)
✓ <i>Lavoro inter. Pers distaccato e Stage</i>	1.692	3.338	(1.646)
✓ <i>Altri costi collegati al personale</i>	28.013	26.806	1.207
Totale	1.416.964	1.417.584	(620)

Nel corso dell'esercizio 2016, il costo del personale registra una leggera diminuzione di 620 mila euro derivante principalmente da un decremento dei costi del Personale a ruolo per 7.204 mila euro e degli Altri costi per 439 mila euro, conseguente al processo di efficientamento aziendale che ha determinato una riduzione delle consistenze medie accompagnata da un ricambio generazionale, compensata dai maggiori accantonamenti e rilasci per 7.067 mila euro.

Per maggiori dettagli si fa rimando al paragrafo "Risorse Umane" della Relazione sulla Gestione.

Consistenza media	2016	2015	Variazione
Dirigenti	223	222	1
Quadri	5.685	5.724	(39)
Altro personale	19.474	19.599	(125)
TOTALE	25.382	25.545	(163)

25. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2016	2015	Variazione
Materiali e materie di consumo	511.393	392.896	118.497
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	222.953	203.270	19.683
Illuminazione e forza motrice	36.088	43.549	(7.461)
Accantonamenti/Rilasci	7.105	–	7.105
Totale	777.539	639.715	137.824

L'incremento complessivo di 137.824 mila euro è dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- maggiori consumi di materiali per 173.409 mila euro dovuto all'effetto combinato di maggiori consumi sia in conto investimento per 143.847 mila euro sia in conto esercizio per 29.562 mila euro;
- maggiori ricavi per lavori in economia pari a 40.758 mila 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;
- decremento dei prezzi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 6.156 mila euro;
- minori costi per l'acquisto dei materiali di consumo per 7.999 mila euro;
- maggiori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni pari a 19.683 mila euro derivanti da un incremento di 32.760 mila euro del costo dell'energia AT, parzialmente compensato dall'effetto netto di sopravvenienze attive e passive di 11.757 mila euro, minori costi per combustibili e lubrificanti per trazione di 1.320 mila euro;
- maggiori accantonamenti al Fondo svalutazione materie prime per 7.105 mila euro a seguito dell'analisi effettuata sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione da avviare ai processi di svalutazione o radiazione;
- minori costi per Illuminazione e forza motrice pari a 7.461 mila euro, di cui 5.851 mila euro relativi all'effetto netto di sopravvenienze attive e passive.

26. Costi per servizi

Il saldo è dettagliato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2016	2015	Variazione
Prestazioni per il trasporto	12.322	8.654	3.668
Altre prestazioni collegate al Trasporto	(19)	(126)	107
Servizi di manovra	536	602	(66)
Servizi di traghettamento	3.135	3.135	-
Servizi trasporto Merci	8.670	5.043	3.627
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	312.267	281.261	31.006
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	22.767	24.406	(1.639)
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	87.931	83.856	4.075
Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	201.569	172.999	28.570
Manutenzioni accanton.e rilasci	-	-	-
Servizi immobiliari e utenze	107.896	107.420	476
Servizi amministrativi ed informatici	65.029	69.035	(4.006)
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	1.204	3.899	(2.695)
Diversi	136.154	137.032	(878)
✓ Consulenze	517	228	289
✓ Assicurazioni	14.562	17.566	(3.004)
✓ Prestazioni professionali	11.089	10.950	139
✓ Provvigioni alle agenzie	997	1.726	(729)
✓ Costi comuni di Gruppo	1.230	448	782
✓ Altro	91.592	97.388	(5.796)
✓ Accantonamenti e rilasci Altro	16.167	8.726	7.441
Totale	634.872	607.301	27.571

L'incremento complessivo dei Costi per servizi di 27.571 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- aumento dei costi per Servizi di trasporto merci per 3.627 mila euro;
- diminuzione dei costi per Lavori conto terzi per 1.639 mila euro collegato al corrispondente decremento dei ricavi;
- incremento dei costi per Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili per 28.570 mila euro e servizi di pulizia per 4.075 mila euro;
- diminuzione costi per Servizi amministrativi ed informatici di 4.006 mila euro derivante principalmente dalla revisione dei corrispettivi applicata ai principali contratti *intercompany*;
- diminuzione dei costi per comunicazione esterna e costi di pubblicità per 2.695 mila euro;
- diminuzione dei costi Diversi per 878 mila euro.

In particolare, si segnala che tra i Costi per servizi è ricompreso il ribaltamento degli oneri da GS Rail S.p.A. a GS Retail S.p.A. corrispondente all'analogo incremento di ricavi di 4.055 mila euro. Più precisamente 2.333 mila euro sono compresi nella voce Servizi immobiliari e utenze mentre 1.722 mila euro sono iscritti nella voce Manutenzione, pulizia e altri servizi appaltanti.

27. 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		
	2016	2015	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	34.818	30.035	4.783
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	4.056	3.853	203
Servizi informatici e Altro	10.016	9.796	220
Totale	48.890	43.684	5.206

I Costi per godimento beni di terzi presentano un incremento di 5.206 mila euro attribuibile principalmente a maggiori costi sostenuti per il noleggio di autovetture per 3.700 mila euro e per altri canoni, noli passivi ed oneri per 966 mila euro.



28. Altri costi operativi

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

	valori in migliaia di euro		
	2016	2015	Variazione
Altri costi	130.357	115.689	14.668
Minusvalenze	2.274	1.892	382
Accantonamenti/rilasci	6.876	600	6.276
Totale	139.507	118.181	21.326

Gli Altri Costi Operativi subiscono un incremento di 21.326 mila euro attribuibile principalmente a:

- maggiori Altri costi per 14.668 mila euro dovuto principalmente ad oneri sostenuti a titolo di risarcimento per 7.002 mila euro, sopravvenienze passive per 6.174 mila euro;
- maggiori Accantonamenti per altri costi operativi per 6.276 mila euro, di cui 5.236 mila euro per ICI/IMU afferenti a fabbricati ed aree edificabili siti nel territorio del Comune di Roma e 1.046 mila euro per imposta di registro; tali accantonamenti sono stati compensati da minori rilasci per 396 mila euro.

29. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 799.213 mila euro si riferiscono a costi interni per impiego di personale e spese generali per 306.243 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 492.970 mila euro.

Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso dell'esercizio 2016, rispetto all'esercizio precedente, pari a 179.573 mila euro, sono attribuibili, in linea generale, ad un incremento degli investimenti realizzati, nonché ad un maggior prelievo di materiali legato alle rilevanti attività di *upgrading* tecnologico e di rinnovo alla sicurezza.



30. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2016	2015	Variazione
Ammortamento attività immateriali	3.851	3.868	(17)
Ammortamento attività materiali	89.952	89.938	14
Ammortamento investimenti immobiliari	64	56	8
Totale	93.867	93.862	5

Nel complesso non si evidenziano scostamenti significativi rispetto al 2015.

Le principali differenze sono dovute principalmente alle variazioni delle aliquote della Macrodirettrice "C - Dorsale ed affluenze" e "G - Rete AV", nonché, con impatto meno rilevante, alla variazione del costo ammortizzabile.

31. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2016	2015	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	4.746	1.377	3.369
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	7.786	4.155	3.631
Rettifiche e riprese di valore su crediti	10.075	5.466	4.609
Totale	22.607	10.998	11.609

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un incremento di 11.609 mila euro rispetto all'esercizio 2015, derivante principalmente da:

- maggiori Rettifiche e riprese di valore su crediti per 4.609 mila euro; in particolare nel 2016 la svalutazione dei crediti ammonta a 10.075 mila euro di cui 5.867 mila euro relativi all'insussistenza del credito verso la Regione Calabria per fatture riferite ad "Oneri di manutenzione ordinaria 2007-2014 ai sensi dell'AQ 29 agosto 2006 per l'infrastruttura di Gioia Tauro", risultati non dovuti;
- maggiori Svalutazioni degli immobili, impianti e macchinari per 3.631 mila euro;
- maggiori Svalutazioni delle immobilizzazioni immateriali per 3.369 mila euro.

32. Accantonamenti

Gli accantonamenti effettuati nel 2016, pari a 25.000 mila euro, riguardano la parte straordinaria del Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione come meglio esposto nel capitolo "Risorse umane" della Relazione sulla Gestione.

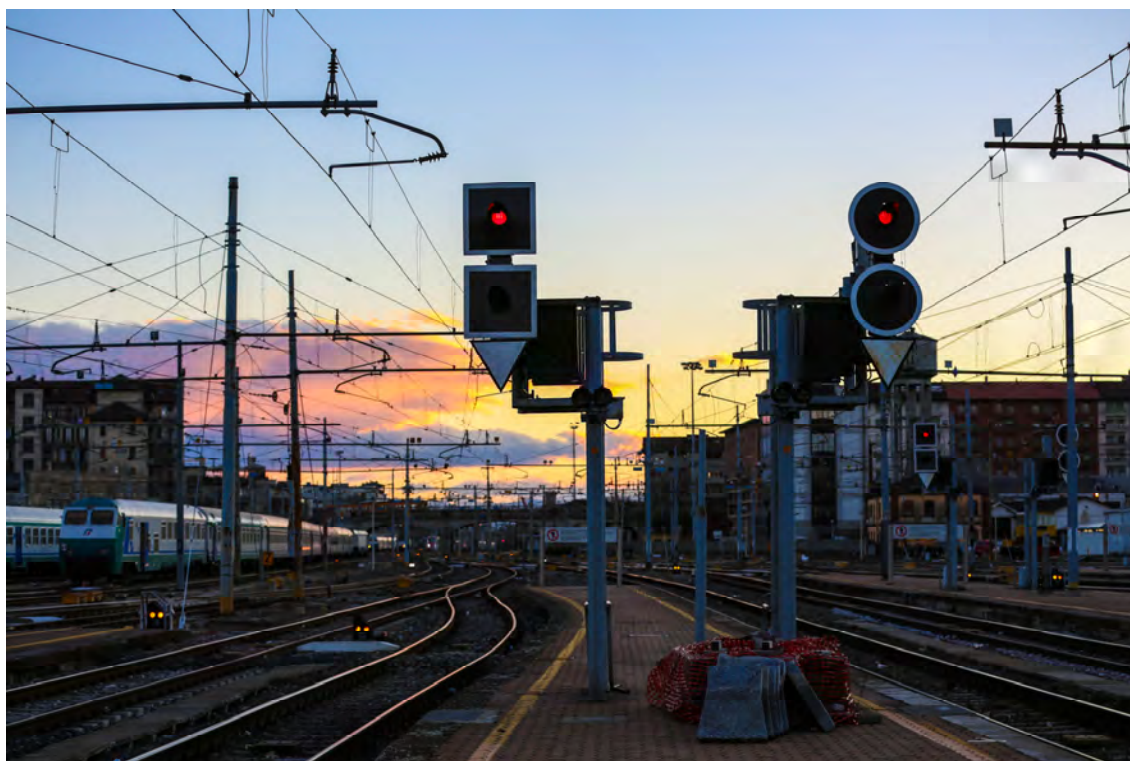
33. Proventi finanziari

Il dettaglio dei Proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2016	2015	Variazione
Proventi finanziari diversi	8.290	8.328	(38)
Utili su cambi	163	640	(477)
Dividendi	–	1.187	(1.187)
Totale	8.453	10.155	(1.702)

Nell'esercizio 2016 la posta registra un decremento di 1.702 mila euro rispetto all' esercizio 2015 attribuibile principalmente a:

- minori interessi attivi sul credito IVA per 1.923 mila euro;
- maggiori interessi di mora per 730 mila euro;
- minori utili su cambi per 477 mila euro.



34. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2016	2015	Variazione
Oneri finanziari su debiti	42.553	45.534	(2.981)
Svalutazioni di attività finanziarie	315	122	193
Perdite su cambi	50	502	(452)
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	-	-	-
Totale	42.918	46.158	(3.240)

Gli Oneri finanziari subiscono un decremento pari a 3.240 mila euro, attribuibile principalmente a minori oneri per *interest cost* TFR pari a 1.586 mila euro e da minori interessi ed altri oneri finanziari verso controllante per 1.496 mila euro.

35. Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati sulla base della quota di finanziamento allocata sulle Immobilizzazioni in corso per l'anno 2016 ed ammontano a 22.997 mila euro.



36. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate

La variazione in diminuzione della posta pari a 5.201 mila euro è imputabile alla rilevazione effettuata lo scorso esercizio con la dichiarazione 2015 di una componente positiva per imposte sul reddito relative al 2014.

Nella tabella che segue si rappresenta la determinazione della quota di ammortamento fiscale.

	valori in migliaia di euro
	2016
Costo ammortizzabile civilistico	4.536.682
Contributi c/impianti da Stato fino al 2016	30.985.035
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2016	4.019.646
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	42.672.096
Svalutazione da Impairment IAS a riduzione del costo storico	3.586.119
Totale costo ammortizzabile fiscale	85.799.579
Totale Quota amm. Fiscale	1.815.635



37. 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 le principali attività potenziali in capo alla Società.

Subtratta Novara - Milano: Impugnazione Lodo RFI – FIAT (oggi FCA-Fiat Chrysler Automobilies N.V.)

All'esito del giudizio di impugnazione del Lodo, avente ad oggetto parte delle riserve iscritte da FCA in corso d'opera, pende allo stato giudizio in Cassazione instaurato da FCA e nel cui ambito RFI ha proposto ricorso incidentale per un valore di oltre 170 milioni di euro.

E' altresì pendente giudizio per revocazione proposto da FCA avanti alla Corte di Appello di Roma (l'udienza per la precisazione delle conclusioni è fissata al 7 giugno 2017).

RFI c/ANAS – Satap: giudizio pendente presso il Tribunale Civile di Roma

Il contenzioso origina da una serie di accordi sottoscritti a suo tempo dall'allora TAV S.p.A. con ANAS S.p.A. e la concessionaria autostradale della Torino - Milano ASTM (oggi SATAP) per la realizzazione delle opere di adeguamento e di potenziamento autostradale nell'ambito della complessiva riqualificazione del corridoio plurimodale Torino-Milano contestualmente alla realizzazione della nuova Tratta AV/AC Torino-Milano.

In relazione ai suddetti accordi non è stato tuttavia possibile pervenire ad una soluzione condivisa tra TAV/RFI ed ANAS/SATAP, poiché ANAS/SATAP hanno respinto le pretese di RFI in merito all'attribuzione alle medesime della quota parte degli oneri per la predetta riqualificazione del corridoio plurimodale afferenti le opere di adeguamento e di potenziamento autostradale.

Conseguentemente, in data 9 giugno 2016 è stato notificato l'atto di citazione in giudizio di ANAS/ SATAP presso il Tribunale di Roma con cui viene richiesta una somma di oltre 1.000 milioni di euro, oltre accessori.

Delibere ART nn.70-76/2014 e n.96/2015: ricorsi pendenti innanzi presso il TAR Piemonte

Richiamando quanto diffusamente rappresentato nel paragrafo Procedimenti e Contenziosi della Relazione sulla Gestione in esito all'udienza innanzi al TAR Piemonte tenutasi il 15 marzo 2017 si evidenzia che, in caso di annullamento della sola Delibera ART n.70/2014 per il periodo disciplinato da tale Delibera (i.e. 6/11/2014 – 31/12/2015), troverebbe reviviscenza il precedente quadro regolatorio, con conseguente applicazione del valore di pedaggio previsto dal Decreto del MIT n.330 del 10 settembre 2013. In considerazione del fatto che quest'ultimo valore di pedaggio è superiore a quello previsto dalla Delibera ART n.70/2014 si realizzerebbe una potenziale attività per RFI quantificabile in un valore pari a circa 120 milioni di euro.

Per quanto riguarda gli ulteriori ricorsi pendenti ed i relativi atti conseguenti, sono stati tutti rinviati alla prossima udienza fissata per il 28 giugno 2017 all'esito della quale si rimandano le ulteriori valutazioni.

38. 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 2016 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione ed al suo *network* è pari a 518 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (135 mila euro).



39. 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.

PERCIPIENTI	valori in migliaia di euro		
	2016	2015	Variazioni
Amministratori *	325	396	(71)
Sindaci	84	84	-
Totale	409	480	(71)

*In aggiunta a quanto sopra, il compenso riconosciuto nel periodo ai membri esterni dell'Organismo di Vigilanza è pari a 45 mila euro.



40. INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

I dati essenziali della Controllante diretta al 31 dicembre 2015 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 dicembre 2015	31 dicembre 2014
Attività		
Totale attività non correnti	41.564.011	42.266.930
Totale attività correnti	4.728.355	2.620.140
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		
Totale attività	46.292.366	44.887.070
Patrimonio netto		
Capitale sociale	36.340.433	38.790.425
Riserve	(99.643)	305.732
Utili (perdite) portati a nuovo	–	(2.844.937)
Utile (Perdite) d'esercizio	137.380	89.212
Totale Patrimonio Netto	36.378.170	36.340.432
Passività		
Totale passività non correnti	6.569.168	6.842.047
Totale passività correnti	3.345.029	1.704.591
Totale passività	9.914.197	8.546.638
Totale patrimonio netto e passività	46.292.367	44.887.070
	2015	2014
Ricavi operativi	146.961	148.015
Costi operativi	145.146	142.305
Ammortamenti	23.672	21.639
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	13.300	6.228
Accantonamenti	2.969	
Proventi e (oneri) finanziari	176.921	115.038
Imposte sul reddito	1.415	3.669
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		
Risultato netto di esercizio	137.380	89.212

41. 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	
	2016	2015
Benefici a breve termine	3.718	3.607
Benefici successivi al rapporto di lavoro	232	219
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	0	0
Totale	3.950	3.826

Ai Benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2017, per un importo indicativamente non superiore a 670 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.



Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Blufferies S.r.l.	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, materiali di scorta, prestazioni di servizi, canoni di locazione, rimborsi di costi del personale, organi sociali. Finanziari: Dividendi.	Commerciali e diversi: per acquisto materiali, manutenzioni occasionali e canoni diversi.
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: per rimborsi cariche sociali	Commerciali e diversi: per servizi
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.
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. Finanziari: interessi attivi su credito Iva, conto corrente intersocietario.	Commerciali e diversi: licenze d'uso marchio, fitti e spese accessorie dei locali, servizi informativi, legale del lavoro, consulenza di varia natura. Finanziari: conto corrente intersocietario.
Altre imprese consociate		
Sita S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: canoni locazione	-
Ferservizi S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: locazione ed alienazione dei beni immobili non strumentali, prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: attività di global service provider, servizi informatici, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, servizi per/di comunicazione, servizi per gli acquisti, facilities, ferrotel, gestione amministrativa della ristorazione.
Italcertifer ScpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, rimborsi.	Commerciali: Realizzazione di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari e manutenzione materiale rotabile.
Fs Logistica (ora Mercitalia Logistics S.p.A.) (b)	Commerciali e diversi: per utenze GSM, prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: trasporto merci, personale distaccato, canoni di locazione, altre prestazioni diverse.
FS Jit (ora Mercitalia Transport & Services S.r.l.)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, altri rimborsi	Commerciali e diversi: trasporto merci, materiali di consumo
SGT (ora Mercitalia Terminal S.p.A.)	Commerciali e diversi: rimborsi cariche sociali, corsi professionali, prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi: rimborsi personale
Mercitalia Rail S.r.l. (b)	-	Commerciali e diversi: servizi
Serfer S.p.A.	Commerciali e diversi: pedaggio.	Commerciali e diversi: servizi di manovra

Grandi Stazioni Rail S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni.	Commerciali e diversi: mancata liberazione di alcune aree occupate ai fini istituzionali, attività patrimoniali e oneri condominiali.
Cento Stazioni S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle 103 medie stazioni.	Commerciali e diversi: oneri condominiali.
Fercredit S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: come cessionario di debiti verso fornitori. Finanziari: interessi di mora.
Italferr S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, rimborsi diversi.	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, rimborso personale distaccato, prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato, servizi.
Cemat S.p.A.	Commerciali: per canoni locazione terminali merci - e prestazioni sanitarie.	-
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, prestazioni sanitarie, rimborso oneri Polfer, canoni locazione, utenze GSM, servizi accessori per la circolazione, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, servizi appaltati, noleggio carri, acquisto materiale rotabile, manutenzione materiale rotabile; trasporto merci e per i servizi di manovra.
Ferport S.r.l. in liquidazione	Commerciali e diversi: prestazioni personale.	-
Tx Logistik AG	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione, servizi di manovra, canoni di locazione terminali merci.	Commerciali e diversi: penali passive per performance regime.
TX Austria GmbH	-	-
Thello Sas	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni lavori e forniture, prestazioni sanitarie e rimborsi diversi.	Commerciali e diversi: attività patrimoniali.
Trenord S.r.l.	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione, prestazioni sanitarie, servizi di manovra, servizi accessori alla circolazione, canoni di locazione, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: sopravvenienze, penali passive per performance regime.
BUSITALIA - Sita Nord (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: prestazioni di personale distaccato.
BUSITALIA Rail Service	-	-
ATAF Gestioni S.r.l.	Commerciali e diversi per prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: prestazioni di personale distaccato.
Busitalia Veneto S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Terminal Alptranit	-	-
Collegate di controllate		
BBT S.p.A.	Commerciali e diversi: rimborso personale distaccato, canoni locazione, prestazioni varie.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.

Terminal Tremestieri S.r.l.	Commerciali e diversi: cariche sociali.	Commerciali e diversi: servizi portuali.
Collegate di Gruppo		
Eurogateway S.r.l.	Commerciali e diversi: rimborso cariche sociali.	-
LI-NEA S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi.	-
TELT Sas (b)	Commerciali e diversi: rimborsi per prestazioni del personale.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
F.N.M. Autoservizi S.p.A.	-	-
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: Energia AT nuovo regime approv.to verso la società Terna e attraversamento e accessi speciali. Finanziari: fondi e c/c presso la CDDPP.	Commerciali e diversi: Energia AT nuovo regime approv.to verso la società Terna, servizi. Finanziari: debiti per prestiti.
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: utenze (acqua, energia, gas).
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: utenze gas e combustibile, impiego autoveicoli.
Gruppo Finmeccanica	Commerciali e diversi: affitti di terreni e attraversamenti e accessi speciali, servizi, acquisti materiali, penali ed interessi di mora.	Commerciali e diversi: manutenzione linea.
Gruppo GSE	Commerciali e diversi: prestazioni di servizi.	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.	-
Gruppo IstPolZeccaStato	-	Commerciali e diversi: acquisto spazi avvisi legali, pubblicità su stampa.
Gruppo ENAV	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Gruppo Poste	Commerciali e diversi: canoni locazione fabbricati strumentali. Finanziari: conti correnti.	Commerciali e diversi: spese postali e servizi vari.
Gruppo RAI	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: abbonamenti giornali, riviste e pubblicazioni.
Gruppo ANAS	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali e lavori in conto terzi, altre prestazioni di servizi.	Commerciali e diversi: affitti e spese accessorie di locali, pedaggi veicoli.
Gruppo SOGIN	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali: prestazioni diverse.
Gruppo CONSAP		
Gruppo EXPO	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	-
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	Commerciali e diversi: rimborso personale distaccato.	Commerciali e diversi: ritenute e contributi previdenziali.
Altri fondi pensione	Commerciali e diversi: prestazioni di servizi.	Commerciali e diversi: quote TFR fondi pensione

Altre	Commerciali e diversi: rimborsi prestazioni personale	Commerciali e diversi: canoni locazione, liberalità
-------	---	---

(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 all'esercizio 2016, tutte avvenute a normali condizioni di mercato.

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				
	31.12.2016			2016	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	10.326	4.801	-	4.107	2.299
Blufferies S.r.l.	202	1.626	-	2.823	222
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	165	(2)	-	-	22
Terminali Italia s.r.l.	9.959	3.178	-	1.284	2.055
Imprese collegate	30	-	-	-	30
Quadrante Europa S.p.A.	30	-	-	-	30
Controllanti	1.068.627	24.300	1.584.767	41.611	10.998
Ferrovie dello Stato S.p.A.	1.068.627	24.300	1.584.767	41.611	10.998
Altre imprese consociate	576.501	462.878	-	262.991	1.182.893
Sita S.p.A. in liquidazione	129	4	-	-	-
Ferservizi S.p.A.	2.530	20.914	-	63.828	1.180
Italcertifer ScpA	943	1.657	-	326	392
Fs Logistica (ora Mercitalia Logistics S.p.A.)	2.358	1.914	-	326	19
FS Jit (ora Mercitalia Transport & Services S.r.l.)	404	10.556	-	6.382	3
SGT (ora Mercitalia Terminal S.p.A.)	350	-	-	8	489
Mercitalia Rail S.r.l.	-	-	-	-	-
Serfer S.r.l.	730	593	-	345	1.418
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	5.589	22.665	-	62.645	13.516
Cento Stazioni S.p.A.	3.920	12.741	-	31.027	12.743
Ferccredit S.p.A.	6	199.856	-	93	2
Italferr S.p.A.	2.961	62.362	-	842	297
Metropark S.p.A.	441	235	-	390	328
Cemat S.p.A.	1.136	631	-	-	21
Grandi Stazioni Immobiliare	-	251	-	688	-
Trenitalia S.p.A.	471.682	126.130	-	94.139	1.031.307
Ferport S.r.l. in liquidazione	27	-	-	-	-
Tx Logistik AG	723	10	-	5	2.169
TX Austria GmbH	25	-	-	-	42
Thello	8	-	-	-	14
FS Sistemi Urbani S.r.l.	3.817	1.590	-	1.867	1.430
Trenord S.r.l.	78.378	714	-	21	116.449
BUSITALIA Sita Nord S.r.l.	193	56	-	50	368
BUSITALIA Rail Service	21	(1)	-	9	45
ATAF Gestioni S.r.l.	59	-	-	-	390
Busitalia Veneto S.p.A.	71	-	-	-	272
Terminal Alpransit	-	-	-	-	-
Collegate di controllate	1.345	777	-	(747)	3.273
BBT S.p.A.	293	10	-	(747)	3.272
Terminal Tremestieri S.r.l.	1.052	767	-	-	1
Collegate di Gruppo	128	1	-	-	158
Eurogateway S.r.l.	123	-	-	-	122
LI-NEA S.p.A.	2	-	-	-	28
Ferrovie Nord Milano	1	1	-	-	4
TELT Sas	1	-	-	-	3
F.N.M. Autoservizi S.p.A.	1	-	-	-	-
Altre parti correlate	52.887	304.362	549.234	429.536	36.105
Gruppo CDDPP	14.941	144.130	375.565	85.362	28.381
Gruppo ENEL	1.107	16.826	23.654	64.876	1.092
Gruppo ENI	442	703	15	3.124	424
Gruppo Finmeccanica	409	65.472	-	1.026	4.514
Gruppo GSE	35.836	71.649	150.000	252.873	1
Gruppo Invitalia	111	85	-	-	99
Gruppo IstPolZeccaStato	-	120	-	172	-
Gruppo ENAV	-	-	-	-	-
Gruppo Poste	(31)	-	-	1	171
Gruppo RAI	1	-	-	2	9
Gruppo ANAS	32	185	-	7	1.391
Gruppo SOGIN	1	-	-	-	1
Gruppo CONSAP	-	-	-	-	-
Gruppo EXPO	12	-	-	-	9
Fondi pensione EUROFER/PREVINDAI	-	4.345	-	4.089	12
Altri fondi pensione	1	847	-	13.736	1
Altre	25	-	-	4.268	-
TOTALE	1.709.844	797.119	2.134.001	737.498	1.235.755

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)

Rapporti finanziari

Denominazione	valori in migliaia di euro				
	31 dicembre 2016			2016	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese collegate	-	-	-	-	315
Quadrante Europa S.p.A.	-	-	-	-	315
Controllanti	128.227	2.351.855	311.450	24.515	7.162
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	128.227	2.351.855	311.450	24.515	7.162
Altre imprese consociate	-	-	-	48	-
Fercredit S.p.A.	-	-	-	33	-
Italferr S.p.A.	-	-	-	-	-
Cemat S.p.A.	-	-	-	15	-
Altre parti correlate	5.076	184.307	-	-	-
Gruppo CDDPP	-	184.307	-	-	-
Gruppo POSTE	5.076	-	-	-	-
TOTALE	133.304	2.536.163	311.450	24.878	7.162

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)

42. GARANZIE

Garanzie	valori in migliaia di euro	
	31 dicembre 2016	31 dicembre 2015
1. RISCHI		
1.1 Fidejussioni	325.747	328.890
Totale 1	325.747	328.890
2. ALTRI		
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	4.952.444	4.961.438
Totale 2	4.952.444	4.961.438

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.

43. IMPEGNI FINANZIARI DI TERZI

Si espone di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2016, 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 2016:

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 2015	101.586.861	65.568.876	6.761.768	62.210.548	29.256.217	3.358.328
Al 31 dicembre 2016	102.084.451	69.339.649	5.649.714	66.552.613	27.095.088	2.787.036
Delta	497.590	3.770.773	(1.112.054)	4.342.065	(2.161.129)	(571.292)

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2016 ammontano a circa 102,1 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi di Stabilità che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento *ad hoc*, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2016, le risorse disponibili registrano un incremento di 497.590 mila euro, dovuto ai nuovi finanziamenti disposti a favore della Società nel corso del 2016. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2016 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 69.339.649 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie leggi di Stabilità 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 2016 a 66.552.613 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2016, registrano un incremento di 4.342.065 mila euro determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2016 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 5.649.714 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.

44. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Febbraio

Delibera n. 18 del 9 febbraio 2017 di Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 30/2016 - "Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria"

In data 9 febbraio 2017 l'ART ha pubblicato la Delibera n. 18.

Per gli ulteriori dettagli, si rimanda al capitolo "Rapporti con lo Stato - ART" della Relazione sulla Gestione.

Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione

Si rinvia a quanto già rappresentato nel capitolo Risorse umane della Relazione sulla Gestione.

Protocollo d'intesa per interventi per la riqualificazione urbana, la messa in sicurezza dell'azione meteomarina e velocizzazione della linea ferroviaria Adriatica e per il collegamento viario della SS 16 al Porto di Ancona

In data 9 Febbraio 2017 è stato siglato con il MIT, la Regione Marche, il Comune di Ancona, l'ANAS S.p.A. e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, un protocollo d'intesa della durata di dieci anni, per l'individuazione di un percorso condiviso per la definizione di un Progetto Integrato di Interventi sull'area denominata "Lungomare Nord – SS16 al Porto di Ancona" composta da interventi di riqualificazione urbana messa in sicurezza dalle azioni meteomarine; riqualificazione ambientale infrastrutturale con mitigazione del rischio idrogeologico; velocizzazione della rete ferroviaria Adriatica; realizzazione del collegamento viario del Porto alla viabilità nazionale.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il Bilancio della società chiuso al 31 dicembre 2016, evidenzia un utile netto di euro 180.769.288,78.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile netto dell'esercizio 2016 per il 5% pari a euro 9.038.464,44 a riserva legale, per euro 100.000.000,00 alla distribuzione dei dividendi all'azionista quale quota parte del rendimento del capitale investito a titolo di *equity* per lo svolgimento dell'attività di gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e per la parte restante pari ad euro 71.730.824,34 ad utili portati a nuovo.

Roma, 23 marzo 2017

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

L'Amministratore Delegato

Dirigente Preposto
alla redazione dei documenti contabili societari

**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 2016**

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 2016.

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.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

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

a norma dell'art. 2497 sexies del cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

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

Cap. Soc. euro 31.525.279.633,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300



3. Si attesta, inoltre, che:

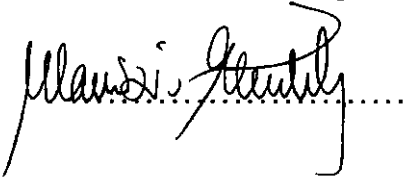
3.1. il bilancio d'esercizio:

- 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..

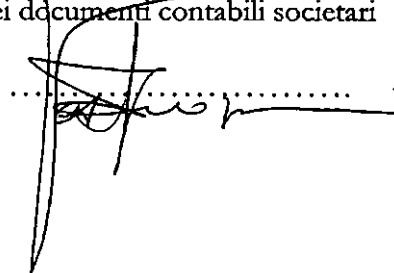
3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 23 marzo 2017

Amministratore Delegato



Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari



Ferrovie dello Stato Italiane
UA 23/3/2017
RFI-ADVA0011\PI\2017\0000472

Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE PER IL BILANCIO DI ESERCIZIO 2016
ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429 C.C.**

Signori Azionisti,

abbiamo esaminato il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2016 redatto dagli Amministratori ai sensi di legge e con l'applicazione dei principi contabili internazionali EU/IFRS. I principali eventi che hanno caratterizzato la gestione sono ampiamente descritti nella "Relazione sulla gestione" nell'ambito della quale assumono particolare rilevanza, tra l'altro, ad avviso del Collegio, i seguenti:

- Inaugurazione della nuova Sala Operativa nazionale di controllo del traffico ferroviario nazionale con monitoraggio permanente della circolazione dei treni sull'intera rete;
- Approvazione del nuovo Piano d'Impresa per il periodo 2017-2026 quale parte integrante del Piano Industriale del Gruppo FS;
- VII aumento di capitale della controllata diretta Tunnel Ferroviario del Brennero SpA;
- Accordo tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze e la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) finalizzato al finanziamento del piano di interventi di RFI per opere da effettuarsi su tutto il territorio nazionale;
- Attivazione della nuova linea AV/AC Treviglio-Brescia;
- Partecipazione di RFI alla gara per la selezione di contraenti internazionali per la costituzione di un team finalizzato alla gestione della manutenzione e della circolazione della Metro di Riyadh.

Attività di vigilanza

Nel corso dell'esercizio 2016 l'attività di vigilanza, svolta ai sensi dell'art. 2403 c.c. è stata effettuata secondo i Principi di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Al riguardo, si dà atto che le adunanze dell'Assemblea dei soci e le sedute del Consiglio di Amministrazione si sono svolte nel rispetto delle norme legislative e statutarie che ne disciplinano il funzionamento.

L'Amministratore Delegato, ai sensi dell'art. 2381 c.c. ha fornito periodicamente notizie sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo effettuate dalla Società e dalle sue controllate con particolare riferimento anche alle notizie riguardanti le indagini ed i procedimenti giudiziari in corso; il Collegio può ragionevolmente assicurare che le operazioni intraprese sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di



interesse o in contrasto con le delibere assembleari o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale. Nel corso degli incontri con la Società di Revisione KPMG SpA diretti allo scambio di informazioni non sono emersi fatti censurabili. Nello svolgimento della vigilanza sull'assetto organizzativo e sul sistema di controllo interno, sono state acquisite informazioni oltre che dagli Amministratori, dai responsabili delle altre funzioni interessate nonché dal Responsabile della funzione *Internal Auditing*.

Informiamo, infine, che nel corso dell'attività di vigilanza non sono state presentate denunce ex art. 2408 c.c. o esposti, così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità tali da richiedere una menzione nella presente Relazione.

Analisi del risultato dell'esercizio 2016

Il bilancio di esercizio 2016 è stato redatto con i principi contabili internazionali IAS-IFRS: gli schemi ed i criteri di classificazione sono quelli previsti dallo IAS 1.

La gestione chiude con un risultato positivo di euro 180,769 milioni (+ 52,046 milioni di euro rispetto al 2015) al netto delle imposte.

Gli Amministratori nelle Note a corredo del bilancio hanno illustrato i criteri di valutazione delle varie poste contabili ed hanno fornito le indicazioni sulle appostazioni dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico.

Quanto alla rappresentazione quantitativa con cui si esprimono i valori dei predetti schemi, si rinvia all'analisi contenuta nella parte del progetto di bilancio "Note esplicative" le cui risultanze vengono di seguito così riassunte:

ATTIVITA'

Attività non correnti	Euro 39.215.945.093
Attività correnti	Euro 5.667.094.050
Totale Attività	Euro 44.883.039.143

PASSIVITA'

Passività non correnti	Euro 4.909.711.262
Passività correnti	Euro 6.858.951.180
Totale Passività	Euro 11.768.662.442
Capitale sociale	Euro 31.525.279.633
Riserve ed utili portati a nuovo	Euro 1.408.327.779
Utile di esercizio	Euro 180.769.289
Totale del patrimonio netto e passività	Euro 44.883.039.143

Il risultato di esercizio trova corrispondenza nel Conto Economico riclassificato così riassunto:

CONTO ECONOMICO

Totale dei ricavi operativi	Euro	2.575.267.403
Totale costi operativi	Euro	(2.218.558.642)
Margine operativo lordo (Ebitda)	Euro	356.708.761
Ammortamenti	Euro	(93.866.970)
Svalutazioni	Euro	(22.607.156)
Accantonamenti	Euro	(25.000.000)
Risultato operativo (Ebit)	Euro	215.234.635
Proventi ed oneri finanziari	Euro	(34.465.346)
Risultato prima delle imposte	Euro	180.769.289
Imposte sul reddito	Euro	---
Utile di esercizio	Euro	180.769.289

Dai fondamentali saldi del conto economico riclassificato si evince che il favorevole andamento della gestione ha determinato un margine operativo lordo (Ebitda) positivo per 356,709 milioni di euro (+ 28% sul 2015), il risultato ante imposte è stato di 180,769 milioni di euro pari all'utile netto con un incremento di circa il 40% rispetto al 2015. Il risultato operativo (Ebit) risulta positivo per euro 215,234 milioni, anch'esso in aumento (+ 34 rispetto al 2015).

L'incremento dell'utile netto rispetto al decorso esercizio è da riferire, prevalentemente, all'effetto netto derivante dall'incremento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (+ 4,4% sul 2015) e dei costi operativi (+ 0,54%), in parte compensato dalla flessione degli oneri finanziari (- 7%) e delle imposte sul reddito. All'interno dei ricavi delle vendite e delle prestazioni assume particolare rilevanza l'incremento fatto registrare dai Ricavi da pedaggio (+ 9,2%) dovuto all'aumento dei volumi di produzione; significativo anche l'incremento dei ricavi derivanti da vendita di trazione elettrica (+ 30%) correlato alla rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato Italiane, nel rispetto della legge n. 116/2014.

All'interno dei costi operativi le variazioni incrementative più significative si registrano alla voce Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (+ 21%) e alla voce Altri costi operativi (+ 18%) dovute, principalmente, ad un maggior consumo di materiali sia in conto investimento che in conto esercizio e a maggiori oneri sostenuti a titolo di risarcimento e per sopravvenienze passive. Sostanzialmente stabile il costo del personale.

La Relazione sulla gestione contiene notizie sullo stato dei procedimenti e dei contenziosi in corso.

Conclusioni.

Dall'esame della documentazione prodotta il Collegio ha potuto verificare la generale conformità del bilancio alle norme di legge che ne disciplinano la formazione ed ai fatti di cui si è avuta conoscenza nel corso dell'espletamento dei propri compiti; la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge e rappresenta in modo esauriente i fatti principali che hanno caratterizzato la gestione e il risultato dell'esercizio 2016.

Pur possedendo partecipazioni di controllo, la Società non ha predisposto il bilancio consolidato avvalendosi al riguardo dell'esonero previsto dallo IFRS 10, paragrafo 4; sulla base della medesima disposizione, il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto dalla controllante "Ferrovie dello Stato Italiane SpA". Il Collegio dà atto, inoltre, che ai sensi dell'art. 2497 bis c.c. sono stati riportati nelle Note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio di "Ferrovie dello Stato Italiane SpA", redatto anch'esso secondo i principi contabili internazionali, che esercita su RFI SpA l'attività di direzione e coordinamento.

Nella redazione del bilancio gli amministratori hanno fatto riferimento alla previsione di continuità dell'attività aziendale (IAS 1) ed alle valutazioni basate sul criterio convenzionale del costo storico, salvo per le valutazioni delle attività e passività finanziarie nei casi valutabili a *fair value*. Per quanto a nostra conoscenza, non risulta ci siano state deroghe alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, quarto comma, c.c.

Ai sensi dell'art. 2426, punto 5, del c.c. il Collegio Sindacale ha espresso il consenso all'iscrizione nell'attivo patrimoniale dei costi di ricerca e sviluppo pari a euro 21,122 milioni. Tenuto conto di quanto sopra esposto e fatte salve le eventuali osservazioni che dovesse evidenziare nella sua Relazione la Società KPMG SpA incaricata dell'attività di revisione legale dei conti ed a cui spetta il compito di esprimere un giudizio sul bilancio ai sensi dell'art. 14 del D. L.vo 27 gennaio 2010, n. 39 e tenuto conto, altresì, dell'attestazione prodotta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari in data 23 marzo 2017, per quanto di nostra competenza, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 ed alla relativa proposta di riparto dell'utile di esercizio.

Roma, 5 aprile 2017

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Paolo Marcarelli – Presidente

Dott.ssa Serenella Lucà – Sindaco effettivo

Dott. Leonardo Quagliata- Sindaco effettivo



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Ettore Petrolini, 2
00197 ROMA RM
Telefono +39 06 809611
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 sul bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2016, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, da una sintesi dei principi contabili significativi e dalle altre note esplicative.

Responsabilità degli amministratori per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 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.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11 del D.Lgs. n. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio d'esercizio. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio d'esercizio dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della



ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio d'esercizio nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Giudizio

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 2016, 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.

Altri aspetti

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.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

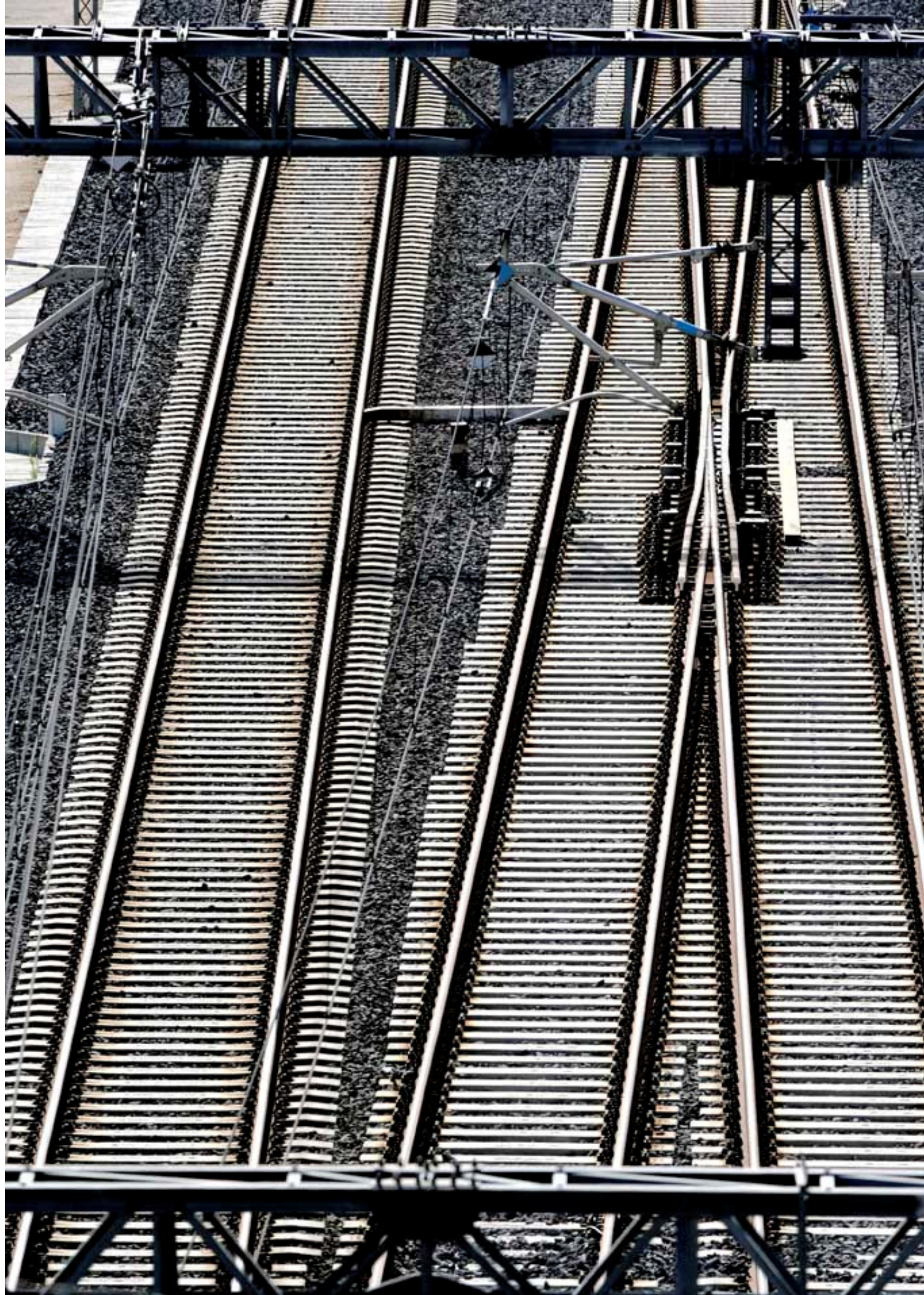
Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, la cui responsabilità compete agli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2016. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2016.

Roma, 10 aprile 2017

KPMG S.p.A.

Stefano Bandini
Socio



www.RFI.it