

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

AL 31 DICEMBRE 2018

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

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

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

Capitale Sociale: euro 31.528.425.067,00 interamente versati

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

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

MISSIONE DELLA SOCIETA'

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

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

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

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale di cui al D. Lgs. N. 112 del 2015, ivi incluse le stazioni passeggeri e gli impianti merci modali e intermodali, nonché la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- gli altri compiti attribuiti 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 relative a:

- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e la Sicilia e la Sardegna;
- 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⁽¹⁾:**

Presidente Claudia Cattani

Amministratore Delegato Maurizio Gentile

Consiglieri Maurizio Mauri

Fabiana Lungarotti⁽²⁾

Luciano Grazzini

Collegio Sindacale⁽¹⁾:

Presidente Mauro D'Amico

Sindaci effettivi Giancarla Branda

Francesco Marolda

Sindaci supplenti Gianpaolo Davide Rossetti

Federica Silvestri

(1) Nomina avvenuta con delibera assembleare del 28.04.2017

(2) Nominata per cooptazione ex art. 2386 c.c. nella riunione di Consiglio del 21 novembre 2017 e confermata in sede dell'Assemblea degli Azionisti tenuta in data 04.04.2018

Dirigente Preposto:

Vera Fiorani

Società di Revisione:

KPMG S.p.A.

INDICE

Lettera del presidente	7
Relazione sulla gestione	10
Legenda e glossario	11
Principali risultati raggiunti nell'esercizio.....	14
La nostra azienda	15
I rapporti con lo Stato	18
I rapporti con i clienti	27
Principali eventi dell'esercizio	32
Risorse umane.....	35
Rapporto di sostenibilità (RdS)	37
Politica ambientale.....	37
Quadro macroeconomico	39
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria.....	42
Investimenti	47
Lo sviluppo della rete	47
Tecnologie integrate	49
Infrastruttura	51
Le stazioni.....	51
La sicurezza nell'esercizio ferroviario e dell'infrastruttura	56
Attività di ricerca e sviluppo	61
Andamento economico delle società controllate	63
Azioni proprie	66
Altre informazioni.....	67
Fattori di rischio.....	76
Evoluzione prevedibile della gestione	82
Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018	86
Prospetti contabili	86
situazione patrimoniale - finanziaria.....	87
Conto Economico	88
Conto Economico complessivo.....	89
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	90
Rendiconto Finanziario	91
Note esplicative al bilancio	92
Premessa	93
Note sullo Stato Patrimoniale	124
Note sul Conto Economico	165
Passività e attività potenziali	176
Compenso alla società di revisione	177
Compensi Amministratori e sindaci	177

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	178
Parti correlate.....	179
Garanzie	184
Impegni finanziari di terzi	184
Informazioni ex Lege n. 124/2017	186
Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio.....	186
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio	187

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) nell'esercizio 2018 presenta, per il dodicesimo anno consecutivo, un risultato netto positivo pari a 274 milioni di euro, in leggero aumento rispetto al precedente esercizio (+5% rispetto al 2017).

A fronte di un incremento dei costi operativi (+14% rispetto al 2017) principalmente imputabile all'energia elettrica di trazione per effetto della Legge n. 167/2017 ed al personale, l'EBIT registra un incremento rispetto al 2017 (+6%) e consente il raggiungimento degli obiettivi economici di Budget.

RFI nel 2018 ha realizzato investimenti finalizzati allo sviluppo e manutenzione della rete ferroviaria unitamente ad interventi di varia natura diffusi sul territorio, per un totale di oltre 4.500 milioni di euro, con un incremento di 340 milioni di euro (+8%) rispetto al precedente esercizio.

Nel corso del 2018 è proseguito l'iter approvativo del nuovo Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti conclusosi con la sottoscrizione da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e di RFI, rispettivamente in data 28 gennaio 2019 e 20 dicembre 2018. Lo schema del suddetto Contratto di Programma è stato aggiornato per tenere conto delle raccomandazioni del CIPE, espresse con delibera n. 66/2017, delle osservazioni formulate dalla Corte dei Conti e dei pareri delle commissioni parlamentari. Il MIT e RFI hanno proceduto alla sottoscrizione del Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti.

In merito al Contratto di Programma – Parte Servizi 2016-2021, divenuto efficace già nel 2017, si evidenzia che nel 2018 le Leggi n. 136 e 145 del 2018 hanno apportato un addendum di 40 milioni di euro per attività legate a Assistenza alle Persone con Ridotta Mobilità (PRM), *Gate* e carri soccorso per gli anni 2018-2022.

Nel dicembre 2018 sono stati presentati al Consiglio di Amministrazione di RFI i lineamenti del Piano Industriale 2019-2023, approvato il 6 febbraio 2019, sviluppati in coerenza con la nuova *vision* strategica di Gruppo orientata ad "una maggiore concentrazione sul *core business* ferroviario" e ad un approccio che ponga il cliente al centro dei processi operativi e industriali.

Tale *vision* fa leva su quattro obiettivi strategici quali "sicurezza", "puntualità e l'affidabilità", "upgrade prestazionale" e "efficienza innovazione e sostenibilità", individuando altresì cinque ambiti prioritari di intervento: Stazioni (nuovo *concept* di stazione per l'integrazione modale e progetti di riqualificazione delle aree limitrofe di stazione), Trasporto Pubblico Locale (potenziamenti, velocizzazioni, nuove stazioni), Lunga percorrenza (potenziamenti e velocizzazioni delle principali direttrici europee, collegamenti aeroporti), Logistica (collegamenti porti, interporti, distretti produttivi, rafforzamento cooperazione internazionale tra Gestori), Ambiente & Sociale (efficientamento idrico ed energetico, *green procurement*, uso sociale di *asset* non strumentali).

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

Per quanto concerne il primario obiettivo della puntualità e dell'affidabilità del servizio ferroviario, RFI ha intrapreso una serie di azioni mirate a garantire una migliore gestione della circolazione in affiancamento a interventi sull'infrastruttura, con particolare attenzione alla dotazione tecnologica nei più saturi nodi metropolitani

e tratti di linea. Non minore impegno è stato profuso per l'innalzamento della capacità e delle prestazioni della rete, nonché della connettività del sistema Paese, tramite diversi interventi: la realizzazione di nuove linee, la velocizzazione di tratte ferroviarie a servizio del trasporto di medio-lungo raggio e del Trasporto Pubblico Locale, il collegamento ferroviario di ulteriori porti, terminali ed aeroporti e l'adeguamento prestazionale delle linee merci, in particolare relativamente alla rete core.

Sul tema delle stazioni, sono proseguite nel 2018 le attività di riassetto e valorizzazione del "network stazioni" finalizzato alla trasformazione di un ampio numero di stazioni in *hub* intermodali e polo di servizi, sia connessi al viaggio che complementari. In particolare, nel mese di luglio si è perfezionato l'atto di fusione per incorporazione in RFI S.p.A. della società Centostazioni S.p.A.

Nel corso dell'anno la Capogruppo ha conferito ad RFI la partecipazione dell'intero capitale di GS Rail S.p.A. e alla fine dell'anno, si è conclusa l'operazione di conferimento in favore di Centostazioni *Retail* S.p.A., del ramo d'azienda costituito prevalentemente dal diritto di sfruttamento economico e commerciale delle attività *retail* afferenti le stazioni di Napoli Afragola e Torino Porta Susa, in modo da favorire il loro migliore sfruttamento economico.

Prosegue inoltre lo sviluppo dei progetti «*Easy Station*» e «*Smart Station*» che hanno l'obiettivo di migliorare l'accessibilità, con particolare attenzione alle persone con ridotta mobilità, garantire informazioni al pubblico, ridisegnare la configurazione degli spazi, implementare *Wi-Fi Station* sul territorio italiano, creare una piattaforma di *Smart Energy Management* e garantire una maggiore sicurezza. L'installazione di soluzioni tecnologiche innovative consente, anche in tale ambito, l'attivazione di nuovi servizi che trasformano la stazione in un luogo "da vivere".

Gli obiettivi di sostenibilità, prima concentrati sul fronte ambientale, sono stati estesi anche all'ambito sociale.

RFI, nel mese di maggio 2018 ha ricevuto un premio nell'ambito della terza edizione del *Procurement Awards Beyond Saving*, categoria *Acquisti Etici e Sostenibili*. Il comitato scientifico del concorso, dedicato alla *best practice* messa in atto dalle aziende nei processi d'acquisto, ha riconosciuto gli importanti risultati raggiunti da RFI nel promuovere pratiche responsabili della *Supply Chain* globale e della CSR (*Corporate Social Responsibility*) applicate ai processi d'acquisto nel settore ferroviario. Già a partire da ottobre 2017, RFI ha introdotto, in tutte le gare d'appalto con criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, parametri volti a premiare i fornitori con comportamenti virtuosi sotto il profilo ambientale e della sostenibilità.

In continuità con il 2017, sono proseguite le rilevazioni propedeutiche alla rendicontazione degli indicatori per il Rapporto di Sostenibilità 2018 (RdS 2018), volte a rendicontare oltre 200 indicatori *Global Reporting Initiative* riferiti a diversi ambiti quali energia, ambiente, materiali infrastruttura, mitigazioni rumore, catena dei fornitori, sicurezza della rete, personale e sicurezza lavoro, sanzioni, riuso sociale del patrimonio non funzionale, soddisfazione dei clienti, reclami, responsabilità di prodotto/servizio, offerta commerciale, ecc. In seguito alla fusione per incorporazione della società Centostazioni S.p.A. in RFI, avvenuta nel luglio 2018, il perimetro di rendicontazione delle informazioni di sostenibilità di RFI è stato ampliato.

Nel mese di aprile 2018 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha deliberato il recepimento del nuovo Codice Etico del Gruppo FS, condividendone i valori e gli *standard* di comportamento in esso contenuti.

In particolare, per contribuire a uno sviluppo che sia realmente sostenibile, nella dimensione economica, sociale e ambientale, RFI è impegnata ad analizzare attentamente il contesto nel quale opera, identificando i propri *Stakeholder* e considerando le loro aspettative nei processi decisionali aziendali. La promozione della sicurezza dell'esercizio costituisce un principio ineludibile dell'identità industriale di RFI su cui poggia la fiducia dei nostri *Stakeholder*; la stessa contribuisce ad accrescere la reputazione dell'azienda e a rafforzare la capacità di offrire servizi di trasporto economicamente e socialmente sostenibili. A tal fine RFI si impegna a fornire ai propri clienti/consumatori informazioni chiare, corrette ed esaustive.

Per quanto concerne, infine, il ruolo svolto da RFI nella comunità nella quale opera, la messa a disposizione del proprio patrimonio immobiliare non destinato all'esercizio ferroviario offre un contributo fondamentale per attuare le politiche sociali di supporto alle persone in stato di disagio sociale (*Help Center* e Centri di accoglienza gestiti dal grande e piccolo associazionismo).

La concessione in comodato d'uso gratuito delle stazioni impresenziate (oltre 450) a Enti locali, Fondazioni e Associazioni su tutto il territorio nazionale per lo svolgimento di attività sociali di aggregazione e di valorizzazione del territorio rappresenta in maniera esemplare la vocazione sociale di RFI. Le migliori esperienze sono state raccolte nel volume "Stazioni Impresenziate. Un riuso sociale del patrimonio ferroviario", presentato a Milano nel mese di aprile 2018 durante la fiera del consumo consapevole e degli stili di vita sostenibili ("Fa' la cosa giusta").

La valorizzazione del territorio è sviluppata anche tramite il Piano di utilizzazione turistica delle linee dismesse trasformate in *greenways*, testimonianza dell'impegno profuso da RFI sui temi della sostenibilità e della tutela dell'ambiente.

Le ferrovie dismesse, infatti, costituiscono un patrimonio di infrastrutture, opere d'arte, stazioni e caselli, unico e irripetibile, il cui riuso si colloca nel più ampio orizzonte di progetti finalizzati alla creazione di una rete di mobilità sostenibile volta a valorizzare il territorio e a favorire lo sviluppo di un *network* di forte interesse turistico-naturalistico. Tale percorso è coadiuvato dal dialogo avviato con le amministrazioni pubbliche del territorio circostante al fine di creare un valore condiviso tra imprese e comunità.

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

RELAZIONE SULLA GESTIONE

LEGENDA E GLOSSARIO

Di seguito i criteri utilizzati per la costruzione degli indicatori di *performance* di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla gestione, rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi del bilancio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal *business*:

- **Margine Operativo lordo - EBITDA:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è riconducibile alla sola gestione caratteristica. E' calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
- **Risultato operativo - EBIT:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all' "EBITDA" gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale:** è determinato dalla sommatoria delle Rimanenze, dei Contratti di costruzione, dei Crediti commerciali correnti e non correnti, dei Debiti commerciali correnti e non correnti e degli Acconti a fornitori.
- **Altre attività nette:** sono determinate dalla sommatoria dei Crediti ed anticipi 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:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e dalle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta - PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato dalla sommatoria dei Prestiti obbligazionari, dei Finanziamenti da banche a lungo termine, delle quote correnti a essi riferiti, dei Finanziamenti da banche a breve termine, dei Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, delle Disponibilità liquide e delle Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **Mezzi Propri - MP:** è un indicatore di bilancio calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato di periodo.
- **Ebitda margin:** è un indice percentuale di redditività. E' determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.

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

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

- **ACC/ACC-M:** Apparato Centrale Computerizzato (Multistazione). Apparato centrale elettronico computerizzato per il comando e il controllo di impianti di segnalamento e sicurezza di stazione.
- **ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti:** Organo competente per la regolazione dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori.
- **ATC:** *Automatic Train Control*. Sistema di controllo automatico della marcia del treno. E' l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'*Automatic Train Protection (ATP)*
- **AV/AC:** Alta Velocità-Alta Capacità. Sistema di linee e mezzi specializzati per l'Alta Velocità e/o l'Alta Capacità di trasporto.
- **CCSE:** Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico. Ente pubblico economico che opera nei settori dell'elettricità, del gas e dell'acqua.
- **Contratto di Programma – Parte Servizi o Parte Investimenti:** Contratti tra il 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.
- **Diretrice:** 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 trans europeo. L'ERA fissa gli obiettivi comuni di sicurezza, i metodi e gli indicatori comuni di sicurezza e segue la direttiva 2004/49 / CE e successive modifiche.

- **ERTMS (European Rail Traffic Management System):** sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.
- **ETCS (European Train Control System):** sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC (*Automatic Train Control*). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi.
- **GSM-R (Global System for Mobile Communication-Railway):** *standard* europeo per la telefonia radiomobile pubblica di tipo digitale, con velocità di trasmissione di 9,6 Kbps.
- **PMdA:** Pacchetto Minimo di Accesso.
- **PRM:** Persone Ridotta Mobilità
- **OPI:** Orientamenti preliminari Assirevi in tema di IFRS.
- **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

		2018	2017
ROE	RN/MP*	0,82%	0,79%
ROI	EBIT/CI	0,91%	0,87%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	11,18%	11,53%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	16,09%	18,89%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI	0,08	0,08
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	0,03	0,01

LEGENDA

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

EBIT: Risultato operativo

EBITDA: Margine operativo lordo

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

MP: Mezzi propri

PFN: Posizione finanziaria netta

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

LA NOSTRA AZIENDA

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

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

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

Nella seguente tabella sono rappresentati i principali numeri di RFI al 31.12.2018:

LA SOCIETA'	
I dipendenti	26479 unità
Il capitale sociale	31.528.425.067 euro
Direzioni Territoriali Produzione	15
Officine	5
Direzioni Territoriali Commerciali	6
Direzioni Programmi Investimento	5
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO 16.781 km (1)	
CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	6.469 km
Linee complementari	9.360 km
Linee di nodo	952 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	7.721 km
Linee a semplice binario	9.060 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	12.018 km
- a doppio binario	7.644 km
- a semplice binario	4.374 km
Linee non elettrificate (diesel)	4.763 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI 24.502 km	
linea convenzionale	23.035 km
linea AV (2)	1.467 km
IMPIANTI FERROVIARI	
Stazioni con servizio viaggiatori attivo/possibile	2.243
Impianti di traghettamento	3
Impianti merci (3)	194
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI TELECOMANDO E PROTEZIONE MARCIA TRENO (4)	
Sistemi di telecomando della circolazione	12.953 km
SCMT, per il controllo della marcia del treno	12.273 km (di cui 175 con doppio attrezzaggio SCMT-SSC)
SSC, per il supporto alla guida	3.831 km (di cui 175 con doppio attrezzaggio SCMT-SSC)
ERTMS, per l'interoperabilità su rete AV/AC	709 km
GSM-R, per la telecomunicazione mobile	11.580 Km

Note

(1) di cui 70 Km di rete estera

(2) riferiti alle tratte attrezzate con ERTMS (escluso la Treviglio –Brescia) e ai loro collegamenti con le località di servizio

(3) impianti con centri intermodali, scali, raccordi, ecc

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

Piano di Impresa

Nel dicembre 2018 sono stati presentati al CdA i lineamenti del Piano Industriale 2019-2023 sviluppati in coerenza con la nuova *vision* strategica di Gruppo orientata ad “una maggiore concentrazione sul *core business* ferroviario” e ad un approccio che ponga il cliente al centro dei processi operativi e industriali per una maggiore qualità dei servizi di trasporto, logistica e infrastruttura e per la creazione di valore sostenibile e condiviso per il Gruppo e per gli *stakeholder*.

Il Piano poggia su quattro *Key driver* - Sicurezza, Puntualità e affidabilità, *Upgrade* prestazionale, Efficienza, innovazione e sostenibilità - e individua cinque prioritari ambiti di intervento: Stazioni, Trasporto pubblico locale, Lunga percorrenza, Logistica, Ambiente & sociale.

Forte impulso è attribuito a due grandi programmi: il Piano stazioni e l'evoluzione tecnologica della rete. Il primo pensato per la riconfigurazione delle stazioni come nodi intermodali e poli di servizi e di valore per il territorio con l'offerta di più qualità, sicurezza e accessibilità per tutti, dalle PRM, ai pendolari, ai turisti; il secondo per accelerare l'implementazione del sistema ERTMS sul 100% della rete per dotare l'Italia di uno dei sistemi ferroviari tra i più avanzati del mondo.

Un posto centrale è riservato al continuo impegno per il miglioramento della sicurezza ferroviaria muovendosi con uomini, mezzi, processi e tecnologie e con studi ed interventi verso la maggior resilienza dell'infrastruttura e la protezione del suolo dal rischio idrogeologico e sismico in risposta alla crescente fragilità del territorio.

Al primo posto tra gli interventi per innalzare la qualità del servizio ferroviario, l'impegno per migliorarne la puntualità con azioni di breve e medio-lungo periodo sulla gestione della circolazione in affiancamento a interventi sull'infrastruttura con particolare attenzione alla dotazione tecnologica nei più saturi nodi metropolitani e tratti di linea.

Impegno decisivo anche per l'innalzamento della capacità e prestazionalità della rete e la connettività del sistema Paese tramite interventi di realizzazione di nuove linee e di velocizzazione di tratte ferroviarie a servizio del trasporto di medio-lungo raggio e del TPL; il collegamento ferroviario di ulteriori porti, terminali ed aeroporti e l'adeguamento prestazionale delle linee merci, in particolare relativamente alla rete *core*.

Forte il *commitment* ed il beneficio atteso dalle iniziative intraprese per una maggiore efficienza nell'uso delle risorse pubbliche, con l'estensione del modello *Should cost/clean cost* per implementare una politica di eccellenza degli acquisti basata anche su un nuovo modello industriale dei magazzini; con la digitalizzazione dell'infrastruttura mediante l'applicazione di tecnologie innovative alla sua rappresentazione (progetto MUIF) e gestione (Optima, SEM, Wi-life, ecc); con lo sviluppo dell'innovazione e dell'integrazione della sostenibilità nel *business* tramite lo studio e la sperimentazione di soluzioni innovative di prodotto e di processo, l'efficientamento idrico ed energetico, il riutilizzo di materiali, l'uso sociale di *asset* non strumentali, la protezione e formazione dei lavoratori, la conoscenza e il coinvolgimento degli *Stakeholders*.

Il perseguimento degli obiettivi strategici di Piano comporta un rinnovato impegno da parte del Gestore in tutti gli ambiti industriali e vede come fattore abilitante la disponibilità di un adeguato livello di risorse pubbliche sia con riferimento agli aspetti gestionali sia relativamente all'implementazione del piano investimenti.

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 attraverso due atti:

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

Il Contratto di Programma - Parte Investimenti

Nel corso del 2018 è proseguito l'iter approvativo del nuovo Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti con la conclusione da parte della Corte dei Conti del controllo di legittimità sul parere espresso dal CIPE con delibera n.66 del 7 agosto 2017 e la relativa pubblicazione in Gazzetta Ufficiale (G.U.) del 10 aprile 2018.

Successivamente, lo schema di Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti, aggiornato per tener conto delle raccomandazioni della citata delibera n. 66/2017 e le osservazioni formulate dalla Corte dei Conti in sede di registrazione della stessa, in data 5 settembre 2018, è stato trasmesso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni competenti per materia, ai sensi della Legge 238/1993.

Il MIT e RFI, tenuto conto di quanto riportato nei pareri delle commissioni parlamentari, hanno proceduto alla sottoscrizione, rispettivamente in data 28 gennaio 2019 e 20 dicembre 2018, del Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti, introducendo nelle Tabelle contrattuali specifiche note per gli interventi oggetto delle condizioni e osservazioni delle medesime Commissioni.

In attesa del completamento dell'iter che prevede l'emissione del decreto interministeriale MIT/MEF (Ministero dell'Economia e delle Finanze) di approvazione del contratto e la relativa registrazione da parte della Corte dei Conti, resta valido il vigente Contratto di Programma – Investimenti 2012-2016 così come previsto all'art.3 comma 1 "Durata e aggiornamenti".

In data 22 febbraio 2018 il CIPE ha approvato, con delibera n.12, il II Addendum al Piano operativo "Infrastrutture" del MIT, con assegnazione di ulteriori risorse pari a 935 milioni di euro (FSC 2014-2020), di cui 100 mln di euro per investimenti ferroviari.

In data 23 ottobre 2018 è stato emanato il Decreto Legge n. 119 c.d. "Decreto Fiscale" recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria" convertito con Legge 17 dicembre 2018, n. 136 con il quale è stata autorizzata la spesa di 600 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento del contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa."

In data 30 dicembre 2018, è stata emanata la Legge n° 145 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021" (c.d. Legge di Bilancio 2019) che, all'art.1, ha:

- istituito sul cap.7557 un apposito Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese, con una dotazione complessiva di 43,6 miliardi di euro per il periodo 2019-2033 il cui utilizzo è disposto con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM), su proposta del MEF, di concerto con i Ministri interessati, sulla base di programmi settoriali presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato per le materie di competenza;
- istituito sul cap.7558 un apposito Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti degli enti territoriali, con una dotazione complessiva di 36,6 miliardi di euro;
- riconosciuto un contributo straordinario alla regione Piemonte di importo pari a 5 milioni di euro per l'anno 2019 al fine di garantire i lavori di elettrificazione della linea ferroviaria Biella- Novara;
- previsto che i contratti di programma tra il MIT e RFI siano predisposti destinando agli interventi nel territorio composto dalle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo annuale di stanziamenti ordinari in conto capitale proporzionale alla popolazione di riferimento (34%) o conforme ad altro criterio relativo a specifiche criticità individuato nella medesima direttiva;
- disposto il vincolo di destinazione di una quota delle risorse del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti, pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, per la realizzazione di connessioni ferroviarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità di livello almeno sovregionale, con priorità per quelli connessi con il sistema portuale o aeroportuale;
- disposto integrale de-finanziamento delle risorse contrattualizzate, pari a 225 milioni di euro, sull'intervento "Andora – Finale Ligure".

Gli stanziamenti di cassa previsti per l'anno 2019 dalla Legge di Bilancio 2019 ammontano a complessivi 1.815 milioni di euro di cui 161 milioni di euro iscritti su capitoli di Bilancio afferenti il MIT e 1.654 afferenti il MEF.

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 Contratto di Programma – parte Investimenti 2012-2016 si segnala che la Società ne ha dato pieno riscontro.

Il Contratto di Programma - Parte Servizi

Il Contratto di Programma 2016-2021 - Parte Servizi è divenuto pienamente efficace, a far data dal 2 ottobre 2017, a seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti del D.M. n. 359 del 12 luglio 2017 con il quale il MIT ha approvato l'atto. Con tale ultimo passaggio si è perfezionato l'iter autorizzativo avviato nell'agosto del 2016 con la presentazione del Contratto all'esame del CIPE.

Il nuovo Contratto di Programma – Parte Servizi 2016-2021 disciplina il finanziamento delle attività di manutenzione dell'infrastruttura (ordinaria e straordinaria), finalizzate a garantire l'utilizzabilità della rete in condizioni di sicurezza e affidabilità, nonché il finanziamento di altri oneri di gestione relativi all'esercizio ferroviario, tra cui rientrano le attività di *safety*, *security* e navigazione ferroviaria.

Sotto il profilo delle coperture finanziarie, il quadro delle risorse originariamente contrattualizzate è così composto:

- Risorse in c/esercizio (capitolo 1541) recate dalla Legge n. 209 del 28 dicembre 2015, da destinare alle attività in conto esercizio pari a 5.853 milioni di euro complessivi per il periodo 2016-2021 (circa 976

milioni per ciascuno anno). Le Leggi n. 136 e 145 del 2018 hanno poi apportato un addendum di 40 milioni di euro per attività legate a Assistenza alle Persone con Ridotta Mobilità, *Gate* e carri soccorso per gli anni 2018-2022;

- Risorse in c/capitale (capitolo 7122/PG5), recate dalla Legge n. 190 del 23 dicembre 2014, da destinare alle attività di manutenzione straordinaria della rete pari a complessivi 3.750 milioni di euro per il periodo 2016-2020;
- Risorse in c/capitale (capitolo 7122/PG2), recate della Legge n. 208 del 28 dicembre 2015, pari a 241 milioni di euro, di cui 220 milioni di euro a copertura di un minore finanziamento dell'annualità 2015 per la manutenzione straordinaria e 21 milioni di euro a copertura di quota parte del de-finanziamento operato dalla Delibera CIPE n.36/2016 sulle assegnazioni per la manutenzione straordinaria originariamente previste dalla delibera CIPE n.33/2012 sul capitolo di Bilancio 7514.

Percorso di integrazione delle Ferrovie Concesse

Nel corso dell'anno 2018 RFI ha posto in essere una serie di attività finalizzate all'avvio del percorso di integrazione con alcune delle principali ferrovie ex concesse presenti sul territorio italiano. In particolare:

- Ferrovia Centrale Umbra (FCU) S.r.l.: a settembre 2018 RFI ha realizzato lavori di rinnovo completo del binario delle tratte Umbertide-Città di Castello (circa 23 km), Umbertide-Ponte Felcino (anch'essa di circa 23 km) e Ponte Felcino-Perugia Ponte San Giovanni (circa 5 km), funzionali alla riattivazione della circolazione ferroviaria da parte dell'attuale gestore Umbria TPL e Mobilità. Successivamente a novembre è stata sottoscritta una Lettera di Intenti tra Regione Umbria, Umbria TPL e Mobilità SpA e RFI per definire alcune tappe fondamentali prodromiche al subentro di RFI nella gestione della rete regionale umbra e per sancire il *closing* dell'operazione;
- Ferrovia Emilia Romagna (FER) S.r.l.: sono state condotte delle attività preliminari necessarie alla definizione del percorso di subentro nella gestione ed effettuate attività di *due diligence* e di valutazione del ramo da acquisire (*business plan*) con il supporto di consulenti esperti del settore, per definire le prime valutazioni tecniche economiche. Per ribadire la volontà di pervenire alla definizione dell'operazione di subentro nella gestione della rete regionale da parte di RFI, a fine anno è stato sottoscritto un accordo tra Regione Emilia Romagna, FER e RFI che ha posticipato al 31 dicembre 2020 la data di subentro di RFI (inizialmente prevista, nell'accordo di dicembre 2017, per il 1° gennaio 2019);
- Gruppo Torinese Trasporti (GTT) S.p.A.: per la linea Canavesana, a maggio 2018 è stata firmata una Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte, GTT S.p.A. e RFI che regola i rapporti tra i soggetti sottoscrittori per l'erogazione del finanziamento, ovvero che disciplina i tempi, le modalità e gli obblighi relativi all'attuazione degli interventi tecnologici di messa in sicurezza delle linee regionali. A novembre 2018 è stato firmato l'accordo che regola i rapporti tra la Regione Piemonte, GTT S.p.A. e RFI, al fine di dare attuazione alla suddetta convenzione per la realizzazione e messa in servizio degli interventi di messa in sicurezza della linea.

QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

Nel corso dell'anno 2018 il contesto regolatorio nel quale il GI e le Imprese Ferroviarie (IF) operano è stato caratterizzato dall'emanazione di varie delibere da parte delle Autorità di settore competenti nonché dall'emanazione del Decreto Legislativo 23 novembre 2018, n. 139, normativa nazionale di recepimento del c.d. Quarto Pacchetto Ferroviario.

AUTORITA' DEI TRASPORTI

Con **Delibera n. 152** del 23 Dicembre 2017, l'ART, a conclusione del procedimento regolatorio aperto con Delibera n. 77/2017, ha adottato disposizioni recanti "Integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva di cui alla delibera n. 127/2016 - impatto dell'introduzione di modalità innovative di esercizio dei treni sul mercato *retail* dei servizi di trasporto passeggeri rientranti nel segmento di mercato c.d. "Open Access Premium".

Con tale Delibera l'Autorità ha imposto ad RFI: a) di pubblicare, ad ogni aggiornamento annuale del PIR, i propri piani di sviluppo e potenziamento della rete, su uno scenario di almeno cinque anni e ogni sperimentazione già avviata o che intende avviare sulla rete ferroviaria; b) di individuare le necessarie integrazioni al sistema di sgombero dell'infrastruttura su cui transitano in particolare treni in doppia composizione (quelli su cui viaggia il maggior numero di passeggeri) e di pubblicarle nel PIR 2018 e 2019; c) di adottare nuovi criteri di *pricing* del pedaggio relativo al PMdA volti a discriminare i servizi a trazione elettrica a seconda del maggiore o minore livello di usura della catenaria ed al numero di posti offerti per i passeggeri.

Di notevole impatto per il mercato risulta essere la disposizione concernente il *pricing* della corrente di trazione elettrica, che ha imposto a RFI di provvedere all'adozione di una modulazione tariffaria finalizzata ad esprimere una maggior correlazione all'effettivo consumo energetico del singolo treno.

In data 26 gennaio 2018, RFI, in linea con le tempistiche dettate dall'ART, ha ottemperato puntualmente a tutte le suddette disposizioni pubblicando i risultati delle rimodulazioni tariffarie in un aggiornamento straordinario al PIR 2019 come espressamente richiesto dall'Autorità stessa.

Le scelte operate dal Gestore sono state oggetto di approvazione, con talune prescrizioni, per il tramite della Delibera ART n. 33/2018.

Con **Delibera n. 16** dell'8 febbraio 2018 l'ART ha disciplinato le "condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico". I livelli qualitativi e quantitativi minimi dei servizi sono individuati in relazione a fattori di qualità tassativamente indicati in delibera e riguardano principalmente i rapporti tra Ente Affidante ed Impresa Ferroviaria (IF) regolati dai Contratti di Servizio.

Le Misure producono effetti diretti anche nei confronti di RFI, secondo modalità che dovranno essere definite negli Accordi Quadro o in altri atti negoziali che regolano il rapporto del GI con le Regioni, le Province autonome o altro ente pubblico (Ente Affidante).

Con **Delibera ART n. 43** del 18 aprile 2018 recante "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie" l'Autorità ha pubblicato uno schema di atto di

regolazione volto a risolvere alcune criticità attinenti all'esercizio dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico.

I principali soggetti impattati dallo schema di atto di regolazione sono i Gestori di servizi (i.e. le Imprese Ferroviarie) ed i Gestori delle infrastrutture ferroviarie, specificatamente nel ruolo di Gestori delle stazioni. Le singole misure dell'atto in questione si riferiscono principalmente alle informazioni da rendere agli utenti in stazione e a bordo treno e alle diverse modalità di erogazione delle stesse.

Con **Delibera n. 56**, pubblicata il 30 maggio 2018, l'ART ha emanato l'atto di regolazione recante "misure volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi". Tale atto prevede l'adozione di appropriate misure regolatorie di accesso alle autostazioni in quanto un presupposto determinante per garantire un *level playing field* a beneficio di tutti i vettori interessati, tutelando di fatto l'effettiva concorrenza tra le imprese e promuovendo lo sviluppo del mercato e la fruibilità dei servizi interessati.

Il perimetro oggettivo ricomprende principalmente le autostazioni in cui vi è connessione tra servizi bus a media e lunga percorrenza e altre modalità di trasporto, ubicate anche in corrispondenza di stazioni metropolitane, stazioni ferroviarie, porti e aeroporti.

Per quanto riguarda l'ambito soggettivo di applicazione della delibera, quest'ultimo è stato limitato al solo Gestore dell'autostazione (i.e. soggetto pubblico o privato che gestisce l'autostazione e ne garantisce l'accesso) che deve adottare un Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA) contenente una completa descrizione delle caratteristiche infrastrutturali dell'autostazione, delle dotazioni, degli spazi e delle condizioni tecnico/economiche per il loro utilizzo da parte dei vettori, nonché delle condizioni di accesso per le PMR.

Delibera ART n. 110 del 20 novembre 2018 e Delibera ART n.11 del 15 febbraio 2019

Preliminarmente, si ritiene utile ricordare che le Delibere ART nn. 75 e 80 (attuative della Delibera n. 96/15), con cui l'Autorità si era favorevolmente pronunciata in merito alla conformità del nuovo sistema tariffario 2016-2021 proposto da RFI e relativo al PMdA ed ai servizi diversi, erano state impugnate con autonomo ricorso da una serie di imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci.

In data 5 ottobre 2017 venivano pubblicate le sentenze del TAR Piemonte con le quali i suddetti ricorsi erano in parte respinti ed in parte accolti.

In particolare il TAR accoglieva due profili di illegittimità dedotti dalle imprese merci concernenti, segnatamente:

1. l'errata individuazione da parte ART del dato riferito al tasso di inflazione programmata per il 2016 (1% anziché 0,2%);
2. l'illegittima approvazione da parte ART dei piani tariffari presentati da RFI "senza dare atto dell'aderenza della contabilità regolatoria effettivamente esibita ai criteri in precedenza enunciati e in mancanza di una corretta individuazione e imputazione dei costi inerenti gli *asset* di patrimonio/infrastruttura".

Dall'accoglimento di quest'ultimo profilo ne derivava che l'ART avrebbe dovuto procedere "ad una rivalutazione dei piani tariffari dando atto della rispondenza degli stessi ai criteri del costo come evincibile dalla contabilità regolatoria e della coerenza e correttezza di quest'ultima alla luce delle criticità evidenziate dalle parti ricorrenti".

L'accoglimento ancorché parziale dei sopra citati ricorsi ha comportato anche l'annullamento dei consequenziali atti applicativi delle Delibere ART nn. 75 e 80/16 ossia del Prospetto Informativo della Rete 2017 edizione dicembre 2016 e del Prospetto Informativo della Rete 2018 edizione dicembre 2016, rendendosi perciò necessaria

una riedizione dell'attività amministrativa da parte dell'ART, finalizzata ad indicare le tariffe concretamente applicabili nel periodo temporale in questione, al fine di evitare un "vuoto regolamentare".

Con Delibera n. 138/2017, del scorso 22 novembre 2017, l'ART dettava le prescrizioni volte ad ovviare alla situazione sopra indicata ed ottemperare alle sentenze del TAR Piemonte e stabiliva di dover procedere all'avvio di un procedimento (con scadenza inizialmente fissata al 30 giugno 2018) volto alla rivalutazione dei piani tariffari oggetto delle Delibere n. 75/2016 e 80/2016 per ottemperare a quanto prescritto dalle sentenze del TAR Piemonte precedentemente indicate e dare dunque atto della rispondenza dei piani tariffari del GI ai criteri del costo, come evincibile dalla contabilità regolatoria.

Nelle more della conclusione di detto procedimento l'ART confermava provvisoriamente le risultanze delle indicate delibere n. 75/2016 e n. 80/2016, essendo necessario assicurare il mantenimento di piani tariffari stabiliti con riferimento ai servizi PMdA ed *extra* PMdA.

Il procedimento di cui alla Delibera n. 138/2017 ha visto un'intensa ed approfondita interlocuzione tra gli Uffici dell'Autorità e le competenti strutture di RFI volta alla ricostruzione e verifica del processo di allocazione dei costi operativi ai servizi regolati (PMdA e altri servizi alle IF) e non regolati. La complessità delle operazioni - considerata anche la necessità, emersa nel corso dell'istruttoria, di approfondire la tematica con altre società del Gruppo quali Trenitalia S.p.A e Ferservizi S.p.A. - ha comportato anche una proroga del termine di conclusione del procedimento al 31 dicembre 2018.

L'esito dell'attività istruttoria (caratterizzata da un'intensa ed approfondita interlocuzione tra gli Uffici ART e le competenti strutture di RFI che ha comportato anche una proroga del termine di conclusione del procedimento al 31 dicembre 2018) svolta dagli Uffici dell'Autorità si è concretizzato nell'adozione della **Delibera n. 110/2018**, pubblicata in data 20 novembre u.s., con cui è stato prescritto a RFI di:

- adeguare i costi operativi ai fini del calcolo del pedaggio relativo al PMdA e dei corrispettivi per i servizi extra PMdA sulla base dell'individuazione di costi non ammissibili (segnatamente: i costi relativi alle Carte di Libera Circolazione, i canoni passivi del marchio, le liberalità) pari a 36 milioni di euro annui per il periodo regolatorio 2016-2021;
- adeguare il Capitale Investito Netto regolatorio, ai fini del calcolo del pedaggio relativo al PMdA per un totale pari a circa 54 milioni di euro.

In merito alle prescrizioni sopra impartite, questa società ha presentato osservazioni entro il termine del 19 dicembre 2018.

In considerazione dell'esigenza di esaminare le osservazioni pervenute l'ART, con Delibera n. 142/2018, ha prorogato il termine di conclusione del procedimento al 28 febbraio 2019.

Successivamente, in data 15 febbraio 2019, è stata pubblicata la **Delibera ART n. 11/2019** con cui l'Autorità ha dettato allo stesso GI una serie di indicazioni.

In dettaglio è previsto che:

1. in esecuzione della sentenza del TAR Piemonte n. 1097 del 2017, la piena conformità del sistema tariffario 2016-2021 per PMdA ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, approvati con delibera ART n. 96/2015, è condizionata all'applicazione da parte di RFI dei seguenti correttivi:

- a) riduzione dei costi operativi relativi all'esercizio 2014, posti alla base del calcolo del canone relativo al PMdA, di un importo pari ad euro 34.464.067;
- b) riduzione del valore delle Immobilizzazioni nette relative all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo del canone relativo al PMdA, di un importo pari ad euro 20.280.572;
- c) incremento del valore del Capitale Circolante Netto relativo all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo del canone relativo al PMdA, di un importo pari ad euro 72.805.101;

2. in esecuzione della sentenza del TAR Piemonte n. 1098 del 2017, la piena conformità del sistema tariffario 2016-2021 per i servizi *extra*-PMdA ai criteri approvati con delibera ART n. 96/2015, è condizionata all'applicazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dei seguenti correttivi:

- a) riduzione dei costi operativi relativi all'esercizio 2014, posti alla base del calcolo dei corrispettivi relativi ai servizi *extra*-PMdA, di un importo complessivo pari ad euro 1.862.205, con specifica allocazione ai singoli servizi;
- b) riduzione del valore delle Immobilizzazioni nette relative all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo del calcolo dei corrispettivi relativi ai servizi *extra*-PMdA, di un importo pari ad euro 45.664.

Sulla base dei correttivi sopra indicati viene conseguentemente prescritto a RFI di procedere:

- a) all'elaborazione del sistema tariffario aggiornato per il periodo dal 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021, da sottoporre entro il 28 febbraio 2019 alla preventiva verifica di conformità da parte dell'Autorità – da effettuarsi entro 40 giorni – e finalizzata, tra l'altro, alla pubblicazione del conseguente aggiornamento straordinario dei Prospetti Informativi della Rete 2019 e 2020;
- b) circa l'impatto derivante dall'applicazione dei suddetti correttivi al livello (i) dei canoni per il PMdA (afferenti all'annualità 2018) e (ii) dei corrispettivi per i servizi *extra*-PMdA (afferenti alle annualità 2017 e 2018), a provvedere ai conseguenti conguagli, a beneficio dei titolari di rapporti negoziali destinatari degli effetti delle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, concordando con gli aventi diritto le relative modalità attuative.

Alla luce di quanto sopra i termini di conclusione del procedimento sono stati prorogati al 28 giugno 2019.

Fermo quanto sopra, si rappresenta che al momento sono in corso gli opportuni approfondimenti per valutare se sussistano profili di illegittimità della Delibera citata e, conseguentemente, margini per la proposizione di un eventuale ricorso giurisdizionale avverso il medesimo provvedimento amministrativo.

Decreto legislativo n. 139/2018

In data 22 dicembre 2018 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 297 il Decreto legislativo 23 novembre 2018 n. 139 recante "Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria".

Tale Decreto, nel recepire la Direttiva 2016/2370/UE (Quarto Pacchetto Ferroviario – Pilastro Mercato), ha introdotto modifiche ed integrazioni al Decreto Legislativo n. 112/2015, disciplina nazionale di implementazione della precedente normativa comunitaria di settore (*i.e.* Direttiva 2012/34/UE c.d. *Recast*).

Le modifiche di maggiore interesse per RFI sono le seguenti:

- nuova definizione di Gestore dell'Infrastruttura (GI), esplicitando le quattro attività di sua competenza (esercizio, manutenzione, rinnovo e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria);
- introduzione della nozione di impresa verticalmente integrata rilevante per il settore ferroviario;
- rafforzamento dell'indipendenza del GI, specie con riferimento allo svolgimento delle funzioni essenziali (allocazione della capacità di infrastruttura e determinazione del pedaggio) realizzato attraverso le seguenti misure: (i) obbligo di separazione giuridica del GI dalle IF e, nelle imprese verticalmente integrate, da tutte le altre entità giuridiche interne al gruppo; (ii) specifiche disposizioni riguardo a nomine, rimozioni e mobilità dei responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali, nonché riguardo alla prevenzione dei conflitti di interesse che potrebbero compromettere l'imparzialità dei membri del CdA del GI e dei dirigenti che riferiscono loro direttamente; (iii) apposite prescrizioni in tema di incompatibilità di incarichi e premi di risultato dei membri del CdA del GI e dei soggetti responsabili delle decisioni sulle funzioni essenziali; (iv) tutela della riservatezza delle informazioni sensibili sulle funzioni essenziali in caso di utilizzo di sistemi informatici condivisi tra le varie società del Gruppo;
- con specifico riferimento alle ferrovie regionali, in caso di mancata separazione societaria tra GI e IF, obbligo di affidare l'esercizio delle funzioni essenziali ad un soggetto terzo e indipendente da qualsiasi IF (c.d. *Allocation Body*);
- specifica disciplina in materia di trasparenza finanziaria imperniata sul generale principio di separazione contabile tra GI e IF nonché sul divieto di trasferimenti finanziari tra detti soggetti, e nelle imprese ad integrazione verticale, tra tutte le entità interne al gruppo, qualora possano derivarne distorsioni della concorrenza sul mercato. Apposite previsioni disciplinano poi la gestione dei ricavi, dei prestiti, dei servizi infragruppo e dei debiti del GI;
- introduzione di specifici meccanismi di coordinamento a cura del GI volti alla consultazione delle IF e dei richiedenti in relazione a diverse attività di sua competenza;
- completa liberalizzazione del trasporto nazionale passeggeri (sia servizi AV che tradizionali) a seguito della quale l'accesso alle reti ferroviarie può essere limitato solo in caso di compromissione dell'equilibrio economico di Contratti di Servizio Pubblico;
- ampliamento delle materie di competenza dell'ART.

PARTNERSHIP TRA I GESTORI EUROPEI DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

RFI nel corso del 2018 ha partecipato a numerosi incontri di portata internazionale per lo sviluppo di corridoi merci europei. Si segnalano in particolare i seguenti aggiornamenti:

Corridoio europeo merci Reno-Alpi

Il 23 maggio 2018 si è tenuto a Lipsia l'incontro annuale tra i CEO dei membri del Corridoio Merci Reno-Alpi, nel quale si è discusso lo stato di avanzamento delle attività del corridoio e della gestione coordinata delle crisi internazionali del trasporto merci, a seguito all'incidente di Rastatt (Germania) dell'agosto del 2017.

Corridoio europeo merci Scandinavo-Mediterraneo

Il 25 settembre 2018 il *Management Board* dell'associazione Corridoio Scandinavo Mediterraneo ha nominato il candidato presentato da RFI quale nuovo Direttore del Corridoio. Il mandato sarà di tre anni a partire dal primo gennaio 2019.

Corridoio europeo merci Baltico-Adriatico

Il 30 agosto 2018 il consiglio di amministrazione del GEIE Corridoio Baltico Adriatico ha nominato il nuovo Direttore Esecutivo del GEIE di espressione RFI. Il mandato previsto durerà tre anni a partire dal primo gennaio 2019. Il 19 dicembre 2018 il consiglio di Amministrazione del GEIE ha deliberato il trasferimento dalla sede del GEIE da Varsavia a Mestre (presso uffici RFI).

Corridoio europeo merci Mediterraneo

Il 20 luglio 2018, è stata confermata la gestione a guida RFI del corridoio con la nomina del nuovo Direttore ed è stato sottoscritto un *Memorandum of Understanding* tra Italia e Slovenia con l'obiettivo di definire le procedure di lavoro volte a supportare l'installazione dell'ETCS nelle sezioni di linea transfrontaliera.

Brenner Corridor Platform

Il 13 giugno 2018 i Ministri dei trasporti di Italia, Austria e Germania hanno firmato una Dichiarazione di Intenti relativa all'attuazione di misure accompagnatorie e infrastrutturali che contribuiscono alla realizzazione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T ed in particolare del corridoio del Brennero tra Monaco di Baviera e Verona.

I firmatari hanno confermato con la Dichiarazione d'Intenti il loro impegno a proseguire nei lavori di progettazione e costruzione delle tratte nazionali di corridoio ed a potenziare le linee ferroviarie di accesso nord e sud della Galleria di base del Brennero al fine di realizzare un corridoio efficiente e pienamente interoperabile tra Monaco di Baviera e Verona.

Altre partecipazioni hanno riguardato i progetti HLIM (*High Level Infrastructure Meeting*) e PRIME (*Platform of Rail Infrastructure managers in Europe*). Il 14 giugno 2018 ad Amersfoort (Olanda) si è svolto il consueto incontro annuale tra i CEO dei Gestori europei dell'Infrastruttura in ambito HLIM (*High Level Infrastructure Meeting*), coordinato dalle associazioni di settore CER (*Community of European Railways*), ed EIM (*European Rail Infrastructure Managers*). Nel corso della riunione sono state portate all'attenzione dei CEO due tematiche di estrema attualità: la *cyber-security* e le prospettive di sviluppo dei traffici ferroviari tra Europa ed Asia.

Il 15 giugno 2018 ad Amersfoort (Olanda) e il 15 novembre 2018 a Bruxelles si sono svolte le due riunioni plenarie semestrali del PRIME (*Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*) rete europea dei gestori infrastrutturali di cui è membro anche la Commissione Europea. I temi di maggiore interesse affrontati hanno riguardano le strategie dei gestori in materia di ricerca e innovazione, le *best practices* europee di trasporto multimodale, la discussione del nuovo quadro finanziario pluriennale (MFF 2021–2027) proposto dalla Commissione Europea, le misure necessarie ad aumentare l'attrattività dei gestori quali datori di lavoro per le nuove generazioni e le strategie necessarie alla definizione di nuovi servizi commerciali dei gestori.

Infine nel 2018 l'Assemblea Generale di RNE (*Rail Net Europe*) ha approvato tre documenti di particolare rilevanza per il trasporto ferroviario internazionale:

- le "TCR (*Temporary Capacity Restrictions Guidelines*)", ovvero le linee guida per la pubblicazione dell'indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria come previsto dalla Decisione Delegata UE 2017/2075 che modifica l'Annesso VII della Direttiva Recast. Le linee guida descrivono il processo di coordinamento delle indisponibilità d'infrastruttura tra i vari gestori ed il coinvolgimento dei Corridoi Mercati in caso di conflitti al fine di garantire la competitività del trasporto merci internazionali;
- il progetto "TTR (*Time Table Revision Implementation*)", ovvero la revisione del nuovo processo di progettazione dell'orario ferroviario internazionale che entrerà a regime con l'orario 2024. Il progetto ha l'obiettivo di coordinare l'attuazione del TTR a livello europeo, anche attraverso il supporto da parte di RNE all'adeguamento dei processi e dei sistemi IT nazionali;
- Le "*International Contingency Management Guidelines*", che definiscono il processo per la gestione armonizzata a livello internazionale delle interruzioni di traffico di durata superiore a 3 giorni.

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 Imprese Ferroviarie (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 dalle tracce orarie e servizi – Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con durata non superiore al periodo di validità di un orario di servizio – nel secondo caso dalla capacità di infrastruttura espressa in termini generali ovvero di volumi complessivi e non di dettaglio – Accordo Quadro con durata pluriennale.

Contratti di utilizzo dell'infrastruttura

Dal 1 gennaio al 31 dicembre 2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha revocato n. 2 licenze (59 e 18) e rilasciato n. 2 licenze (25/N e 72).

Con l'attivazione dell'orario di servizio, valevole dal 9 dicembre 2018 al 14 dicembre 2019, sono stati stipulati, con specifico riferimento al periodo 9 dicembre 2018 al 31 dicembre 2018, n. 39 contratti di utilizzo dell'infrastruttura, così suddivisi:

- n. 18 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
- n. 20 per lo svolgimento del traffico merci;
- n. 1 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Accesso all'Infrastruttura e Prospetto Informativo della Rete

Nel corso del 2018 e in particolare nella prima parte dell'anno si è provveduto, in ottemperanza alle prescrizioni della Delibera ART n.152/2017, ad un aggiornamento straordinario del PIR 2018 (gennaio 2018) e del PIR 2019 (marzo 2018) integrando il sistema tariffario inerente al pacchetto minimo di accesso (PMdA) con le previsioni relative alla maggiorazione di pedaggio per i treni in doppia trazione, con velocità superiore ai 250 km/h e che presentano una maggiore offerta di posti (superiore ai 700 posti). In tema treno in doppia composizione è stata

introdotta inoltre, con i citati aggiornamenti straordinari, una peculiare disciplina relativa alla gestione del soccorso.

Si è provveduto, inoltre, a pubblicare l'aggiornamento del nuovo PIR WEB, inserendo le informazioni integrative richieste dall'ART con le delibere n.140/2017 e n.152/2017.

Nella seconda parte dell'anno si è provveduto, a seguito dell'iter consultivo previsto dall'art. 14 del D.Lgs. 112/2015 e recependo le indicazioni e prescrizioni dell'ART di cui alla Delibera n.118/2018, a pubblicare sul sito web di RFI il PIR 2020 valevole per l'Orario di Servizio 2019/2020 e l'aggiornamento straordinario del PIR 2019.

Con esplicito riferimento al PIR 2020 le principali modifiche rispetto al PIR 2019 (edizione marzo 2018) sono state:

- **Introduzione procedura richiesta capacità per le linee interessate dai progetti pilota TTR.** Al fine di raggiungere un ulteriore grado di armonizzazione delle procedure di formazione dell'orario tra i diversi paesi europei, *Rail Net Europe* (RNE) e Forum Train Europe (FTE), in cooperazione con l'Associazione Europea di trasporto Ferroviario Merci (ERFA), hanno avviato il progetto di "ridisegno del processo orario internazionale" (TTR). L'idea di fondo del progetto TTR è di soddisfare in maniera più adeguata le necessità dei diversi Richiedenti attraverso un processo orario ottimizzato che fornisca capacità per finalità specifiche e salvaguardi parte di essa per le richieste effettuate in prossimità dell'effettivo utilizzo della traccia (richiesta in "Rolling Planning"). Il TTR sarà introdotto gradualmente mediante progetti pilota, a partire dall'orario 2019-2020, il cui scopo è verificare l'effettiva risposta del nuovo processo agli obiettivi prefissati, fornendo la possibilità di rettificare eventuali criticità ed effettuare ulteriori aggiustamenti preliminarmente all'effettiva implementazione del nuovo processo in Europa;
- **Richiesta tracce orarie e servizi finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.** In tema di prerequisiti per l'accesso all'infrastruttura, in ottemperanza alla misura 2.1.3.1. della Delibera ART n.118/2018, si è introdotta la possibilità per l'IF, che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore non sia già in possesso dell'estensione del Certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta, di produrre detta estensione del Certificato in concomitanza con la presentazione della documentazione necessaria per la stipula del contratto (fine ottobre) in luogo del termine precedentemente previsto concomitante con l'invio delle osservazioni da parte delle IF alla bozza di progetto orario (primi di agosto);
- **Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotive di riserva.** È stato inserito l'obbligo per RFI e le IF di svolgere, con periodicità e modalità adeguate, tra essi concordate, esercitazioni pratiche congiunte di soccorso di treni fermi per anomalie in linea o su binari critici di stazione, con l'impiego di locomotori e/o materiali di riserva e sulla base di scenari appositamente predisposti. La presente previsione, discendente da una prescrizione dell'ART contenuta nella Delibera n.118/18, è finalizzata a minimizzare, per quanto possibile, i tempi di liberazione dell'infrastruttura e quindi il ripristino della circolazione;
- **Offerta del servizio di sgombero dell'infrastruttura con mezzi di soccorso attrezzati.** RFI ha assunto la titolarità del servizio di soccorso con mezzi attrezzati a far data dal 1 luglio 2018 in quanto l'operatore che svolgeva l'attività ha comunicato la volontà cessare la stessa anche alla luce di quanto già previsto dalla misura 4.6.1. della delibera ART n. 70/2014;
- **Informazioni date dal Gestore dell'Infrastruttura prima e durante la circolazione rispetto riduzioni di capacità.** La disciplina delle interruzioni di capacità per lavori è stata profondamente rivista.

Detta disciplina espone dettagliatamente il nuovo processo di consultazione e pubblicazione delle indisponibilità infrastrutturali, descritto nella revisione operata dalla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione all'allegato VII della Direttiva 2012/34/UE, tenendo altresì conto anche delle prescrizioni 2.2.4 e 2.3.5 della Delibera ART n. 140/2017. La nuova formulazione si prefigge l'obiettivo di limitare l'impatto delle indisponibilità all'esercizio dei servizi ferroviari.

- **Regole di gestione della circolazione.** I criteri da rispettare per l'inoltro dei treni percorrenti le linee AV/AC e assimilate, atteso il loro carattere generale che prescinde da potenziali eventi perturbativi sulla linea, si è ritenuto di doverli collocare nel paragrafo concernente le regole di gestione della circolazione in condizione non ancora perturbata. Tale disciplina è stata rivista in quanto la precedente poteva indurre ad un'interpretazione restrittiva delle prerogative del Gestore in materia di regolazione della circolazione, la quale è sempre informata alla minimizzazione del monte complessivo dei minuti di ritardo dei treni. La formulazione adottata, pur nell'ottica di mantenere il più possibile i treni AV sul percorso programmato, garantisce una maggiore flessibilità al Gestore nella fase di regolazione della circolazione nonché un'opportunità per le IF, sempre con l'obiettivo di minimizzare i ritardi sui nodi e in linea. Sempre in tema di regole di gestione l'ART, con la Delibera n.118/2018, ha prescritto al Gestore di prevedere nel PIR l'impegno a pubblicare gli indicatori di puntualità di ogni segmento di mercato, presi a riferimento per la misura delle *performance* di RFI nell'attività di gestione della circolazione.
- **Utilizzazione della rete.** Il grado di utilizzo dell'infrastruttura rappresenta il parametro utilizzato dal Gestore per individuare, al di fuori del processo di allocazione della capacità, le tratte da definirsi rispettivamente a capacità limitata e sature. RFI, in particolare, ha individuato sia una percentuale di utilizzazione della capacità commerciale oltre la quale una tratta è classificata tra quelle a capacità limitata (con rilevanza ai soli fini economici), sia la percentuale di utilizzazione della capacità commerciale (pari al 85%) al di sopra della quale un impianto è definito saturo. Ciò al fine di addivenire ad una dichiarazione di saturazione c.d. preventiva come prescriveva l'ART nell'ambito della delibera ART 140/2017. In ottemperanza alla misura 3.2 della Delibera ART 118/2018 sono stati inoltre introdotti, per tipologia di rete, i valori di riferimento relativi alla capacità teorica oraria, alla capacità commerciale oraria e giornaliera, alle soglie di capacità limitata e di saturazione orarie e giornaliere. Se il numero di tracce giornaliere presenti su una tratta supera il valore della soglia di capacità limitata giornaliera, la stessa sarà dichiarata a capacità limitata. Se il numero di tracce di una determinata fascia oraria supera il valore della soglia di capacità limitata oraria, la fascia oraria suddetta sarà dichiarata a capacità limitata. Per le fasce orarie a capacità limitata si applicheranno le penali previste in caso di mancata utilizzazione di tracce interessanti tratte dichiarate a capacità limitata. Se il numero di tracce giornaliere presenti su una tratta è pari o superiore alla soglia di saturazione giornaliera, o se il numero di tracce di una determinata fascia oraria è pari o superiore al valore della soglia di saturazione oraria, la tratta sarà dichiarata satura. Per le tratte sature si applicheranno le penali previste in caso di mancata utilizzazione di tracce interessanti tratte dichiarate a capacità limitata e si procederà con l'analisi di capacità e il piano di potenziamento della tratta stessa.
- **Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci.** Si è provveduto ad inserire le nuove logiche di modulazione tariffaria del servizio di sosta, in conformità a un nuovo modello di tariffazione di sosta a tempo sviluppato secondo quanto previsto a riguardo dall'ART con le Delibere n. 96/2015, 80/2016 e 119/2018. Entro il mese di marzo, previa

approvazione dell'ART, si procederà alla pubblicazione delle nuove tariffe per il servizio in parola per mezzo della pubblicazione di un aggiornamento straordinario del PIR 2020;

- **Fornitura corrente di trazione.** In ottemperanza alle prescrizioni della Delibera n. 33/2018 si è operata una modifica dell'algoritmo di formulazione della tariffa sostituendo il coefficiente "treni*km elettrici riparametrati" (così come definito nel PIR 2019) con il coefficiente "Kwh". Il coefficiente "Kwh" sarà definito mediante l'utilizzo del sistema c.d. "Misuratore Virtuale" (MV), basato su un algoritmo che calcola l'energia assorbita da un treno su una determinata traccia, al variare delle caratteristiche del treno stesso, di cui RFI si è dotata entro il 31/12/2018 come previsto dalla Delibera ART n. 33/2018;
- **Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario.** Si è comunicato che le tariffe del servizio, previa comunicazione e validazione dell'ART, potranno subire modifiche per effetto dell'ampliamento del perimetro delle stazioni di RFI a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione della Società Centostazioni SpA in RFI, operativa a far data dal 1° luglio 2018.
- **Performance Regime.** Con la prescrizione 6.3.4 della Delibera n. 140/2017 l'Autorità aveva prescritto a RFI di avviare, entro il 26 gennaio 2018, i lavori di un tavolo tecnico con le IF volto a facilitare le modalità di rilevazione e attribuzione delle cause di ritardo. Il tavolo era volto a elaborare proposte su contenuti, modalità e tempistiche delle comunicazioni tra GI ed IF relative ai ritardi e alle soppressioni, sul livello delle penali associate ai ritardi, valutando una ragionevole correlazione all'effettivo danno economico arrecato ai soggetti che subiscono il ritardo. A seguito di tale prescrizione RFI ha tenuto vari incontri che hanno portato ad una proposta di revisione del *Performance Regime* che è stata trasmessa all'ART e messa in consultazione nella prima bozza del PIR 2020. Con la Delibera n.118/2018 l'ART ha prescritto a RFI di ripristinare la disciplina ad oggi in vigore con il PIR 2019 e avviare entro il mese di gennaio 2019 il processo di revisione della COp 269 per poi poter proseguire alla finalizzazione del nuovo sistema di performance regime.

La disciplina relativa al servizio di sgombero dell'infrastruttura con mezzi attrezzati, al grado di utilizzazione della rete e l'obbligo di pubblicazione degli indicatori di puntualità hanno formato anche oggetto di aggiornamento straordinario del PIR 2019 (edizione marzo 2018).

Si è provveduto, inoltre, a pubblicare l'aggiornamento del nuovo PIR WEB, inserendo le informazioni integrative richieste dall'ART con la Delibera n.118/2018. In particolare l'aggiornamento ha comportato le seguenti modifiche:

- Pubblicazione delle procedure interne di assegnazione dei motivi di ritardo e risoluzione delle controversie su tali attribuzioni (COp 269/2010);
- Inserimento planimetrie stazioni con varchi accesso ai marciapiedi.

SERVIZI OFFERTI DAL GESTORE

Di seguito si vuole dare evidenza puntuale, anche se in via sintetica, dei servizi offerti dal Gestore dell'Infrastruttura suddivisi secondo quanto previsto all' art. 13 co. 2 e ss. D.Lgs. 112/2015.

Pacchetto minimo di accesso

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

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

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

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

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

Servizi complementari

Qualora RFI in qualità di operatore di impianto di servizio fornisca i sotto indicati servizi complementari, questi ultimi sono forniti a richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

- a) fornitura corrente di trazione;

- b) preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione degli impianti di bordo per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e servizio di rifornimento idrico dei treni;
- c) controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose, classificati come tali nel sistema informatico PIC WEB;
- d) assistenza alla circolazione di treni speciali che effettuano trasporti eccezionali per i quali sono necessarie apposite autorizzazioni alla circolazione, adeguamento dell'infrastruttura, ecc;
- e) servizi di manovra negli impianti di valico e negli impianti funzionali al traghettamento dei treni viaggiatori e merci;
- f) assistenza a persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM);
- g) *parking*;
- h) *Fast Track*.

Servizi ausiliari

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

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

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Marzo

Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS)

In data 12 marzo 2018, si sono riuniti i Comitati di Coordinamento di cui all'articolo 6 dei Contratti Istituzionali di Sviluppo delle Diretrici ferroviarie "Napoli-Bari-Lecce-Taranto", "Messina-Catania-Palermo" e "Salerno-Reggio Calabria", nell'ambito dei quali è avvenuta la presa d'atto della modifica del quadro finanziario dei CIS, e RFI ha illustrato l'aggiornamento dello stato di attuazione degli interventi previsti. Inoltre è stata conferita delega di funzioni ai Comitati di Attuazione e Sorveglianza, previsti dall'art.7 dei CIS, per gli adempimenti successivi, tra cui, in particolare l'inserimento nei Contratti degli interventi finanziati con le delibere CIPE che si sono succedute nel tempo e l'aggiornamento dei cronoprogrammi e delle schede progetto, con contestuale revisione degli Allegati ai CIS.

Aprile

Decreto Legge n. 50/2017 – Art. 47 "Interventi per il trasporto ferroviario"

In data 16 aprile 2018, in attuazione a quanto previsto dall'art. 47, comma 3, del Decreto Legge n. 50/17 (convertito con Legge n. 96 del 21 giugno 2017) recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo", è stato emanato il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze che ha individuato il primo elenco di linee ferroviarie regionali che assumono rilevanza per la rete ferroviaria nazionale e che, in virtù di tale qualifica, possono essere destinatarie di finanziamenti dello Stato per eventuali investimenti sulle stesse linee.

Si segnala che in tale elenco rientrano anche talune linee regionali oggetto di due accordi sottoscritti da questo Gestore, segnatamente con la Regione Emilia Romagna e la Regione Umbria e i rispettivi gestori regionali, per disciplinare il subentro di RFI nella gestione delle relative infrastrutture ferroviarie regionali.

Progetto "Raddoppio e velocizzazione Canello-Benevento"

In data 6 aprile 2018 è stata emessa l'Ordinanza n. 34 concernente la rimodulazione del quadro economico del Progetto "Raddoppio e velocizzazione Canello-Benevento", ai sensi e per gli effetti dell'art. 1 della legge 11 novembre 2014, n. 164 e s.m.i.

Progetto Penultimo/ultimo miglio

In data 10 aprile 2018 è stato avviato da RFI, con il patrocinio del MIT, il nuovo progetto Penultimo/ultimo miglio, con l'obiettivo di incrementare i collegamenti della rete ferroviaria nazionale con porti, interporti, terminali e piattaforme logistiche e sviluppare servizi intermodali funzionali e affidabili, che generino un beneficio strutturale per il sistema logistico del Paese. Il percorso di condivisione avviato da RFI è in linea con il Piano industriale 2017-2026 del Gruppo FSI, che vede nella logistica integrata, nel rafforzamento del trasporto merci e nell'intermodalità uno dei pilastri fondamentali per lo sviluppo.

Maggio

Progetto "Raddoppio Apice-Orsara" e Itinerario Napoli-Bari: Velocizzazione e raddoppio Canello Benevento"

In data 5 maggio 2018 è stata pubblicata l'Ordinanza n. 35 concernente, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 1 della legge 11 novembre 2014 n. 164 e s.m.i. e degli artt. 166 e 167, comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., nonché ai sensi degli artt. 10 e 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., l'approvazione del progetto definitivo del 1° lotto funzionale Apice-Hirpinia del Progetto "Raddoppio Apice-Orsara".

Nella stessa data è stata pubblicata l'Ordinanza n. 36 concernente, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 1 della legge 11 novembre 2014 n. 164 e s.m.i. e degli artt. 166 e 167, comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., nonché ai sensi degli artt. 10 e 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., l'approvazione del progetto definitivo del 1° lotto Frasso Telesino-Telese del Progetto "Itinerario Napoli-Bari: Velocizzazione e raddoppio Canello Benevento".

Luglio

Fusione RFI/Centostazioni SpA

In data 10 luglio 2018 (con iscrizione nel registro delle imprese in data 16 luglio 2018) si è perfezionato l'atto di fusione per incorporazione in RFI S.p.A. della società Centostazioni S.p.A., approvato dall'Assemblea Straordinaria di RFI S.p.A. in data 4 aprile 2018. Tale fusione avvia la trasformazione di un ampio numero di stazioni in *hub* intermodali, in cui è previsto che RFI assuma il ruolo di gestore unico delle circa 620 medie e medio-piccole stazioni ferroviarie italiane. Gli effetti della fusione sono rappresentati nelle Note al bilancio.

Agosto

Costituzione della società Blu Jet Srl

In data 1 agosto 2018 è avvenuta la costituzione della società Blu Jet da parte di RFI. L'operazione rientra nel percorso di attuazione dell'operazione di riassetto organizzativo dei servizi di navigazione in concessione, a

seguito della modifica del quadro normativo operata dal DL n.50 del 24 aprile 2017, convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017 n.96.

Novembre

Acquisto partecipazione in Grandi Stazioni Rail SpA

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

Delibera ART n. 110/2018

In data 20 novembre 2018 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la Delibera ART n. 110 con cui è stato prescritto a RFI di adeguare i costi operativi ai fini del calcolo del pedaggio relativo al PMdA e dei corrispettivi per i servizi extra PMdA sulla base dell'individuazione di costi non ammissibili e di adeguare il Capitale Investito Netto regolatorio. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo relativo al Quadro normativo e regolatorio.

Dicembre

Decreto legislativo n. 139/2018

In data 22 dicembre 2018 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto legislativo 23 novembre 2018 n. 139 recante "Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria".

Tale Decreto, nel recepire la Direttiva 2016/2370/UE (Quarto Pacchetto Ferroviario – Pilastro Mercato), ha introdotto modifiche ed integrazioni al Decreto Legislativo n. 112/2015, disciplina nazionale di implementazione della precedente normativa comunitaria di settore (*i.e.* Direttiva 2012/34/UE c.d. *Recast*). Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo relativo al Quadro normativo e regolatorio.

Conferimento ramo d'azienda Retail a CS Retail SpA

In data 28 dicembre, ha avuto efficacia l'operazione di conferimento di ramo d'azienda costituito prevalentemente dal diritto di sfruttamento economico e commerciale delle attività *retail* afferenti le stazioni di Napoli Afragola e Torino Porta Susa di proprietà di RFI, in favore di Centostazioni Retail S.p.A. A fronte di tale conferimento RFI è divenuta titolare di una partecipazione pari al 21,65% del capitale di Centostazioni Retail S.p.A. Tale operazione rientra nel più ampio progetto di riassetto del *network* delle stazioni e valorizzazione sul mercato delle attività *no core*.

RISORSE UMANE

Nel corso del 2018 l'assetto organizzativo aziendale ha visto l'implementazione di profondi interventi volti a rafforzare il presidio del modello organizzativo aziendale su processi "core" quali quelli di gestione stazioni, investimenti e circolazione.

Nel mese di febbraio 2018 è stata costituita una nuova direzione, con la missione di presidiare il processo di definizione delle strategie di sviluppo, riqualificazione e valorizzazione di tutte le stazioni della rete – in esercizio, di futura attivazione e/o acquisizione – secondo il nuovo *concept*.

I processi di gestione operativa delle stazioni - investimenti, conduzione e implementazione dei servizi – sono stati differenziati per tipologia di *asset*, mantenendosi il veicolo societario di Grandi Stazioni Rail per le grandi stazioni (confluita sotto il controllo societario di RFI nel mese di dicembre) ed integrandosi in RFI la gestione di quelle rientranti nel perimetro di Centostazioni, confluita in RFI nel mese di luglio attraverso l'operazione societaria di fusione per incorporazione. Al riguardo, sulla base del criterio dell'attività svolta, sono state ricollocate in RFI 120 risorse di Centostazioni.

Per quanto concerne il processo degli investimenti è stato rivisto il modello organizzativo al fine di ottimizzare i tempi realizzativi delle opere e di omogeneizzare e standardizzare la risoluzione delle problematiche tecniche e gestionali rivenienti dalle attività realizzative dei progetti di investimento.

È stato infine definito il nuovo modello organizzativo per la gestione del processo di circolazione. RFI ha così concentrato in un'unica Direzione di nuova istituzione, la Direzione Circolazione, la responsabilità del processo di gestione della circolazione treni, che, sulla base degli input commerciali organizza i servizi di circolazione e li gestisce attraverso il coordinamento gerarchico delle sale operative di circolazione e dei regolatori della circolazione dislocati negli impianti di stazione.

Per quanto riguarda le dinamiche di personale, gli ingressi e le uscite sono state finalizzate a migliorare il *mix* generazionale e a garantire un maggior presidio al processo manutentivo.

In particolare, sono state effettuate 170 assunzioni tra neolaureati ed esperti con il requisito della laurea, 1.031 assunzioni di apprendisti nelle figure professionali di esercizio della manutenzione infrastrutture (Operatore Specializzato manutenzione), 321 assunzioni di apprendisti nelle figure professionali di esercizio della circolazione (Capo Stazione), 103 assunzioni nelle figure di Tecnico di Ufficio e 30 nelle figure di Operatore Specializzato attività di supporto per il progetto di *Security* "controllo accessi nelle stazioni".

Per quanto riguarda le uscite, gli strumenti utilizzati sono stati la risoluzione incentivata del rapporto di lavoro (per i soli lavoratori che avevano già raggiunto i requisiti per l'accesso al trattamento pensionistico) e l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito (accompagnamento a pensione entro un periodo massimo di 5 anni), sulla base degli accordi sindacali sottoscritti a livello territoriale (coinvolti 140 lavoratori).

Di seguito si rappresenta l'evoluzione degli organici di RFI nel periodo 1° gennaio 2018 – 31 dicembre 2018:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2017: n. 26.025 unità (di cui 228 Dirigenti e 25.797 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31.12.2018: n. 26.479 unità (di cui 240 Dirigenti e 26.239 tra Addetti e Quadri);

Il saldo deriva da ingressi per 2.117 unità (1.895 da mercato e 222 da mobilità infragruppo) ed uscite per 1.663 unità (di cui 19 per mobilità infragruppo), comprensivi delle dinamiche relative ai tempi determinati del processo navigazione.

Novità normative in tema di *Privacy*

Il 27 aprile 2016 il Parlamento ed il Consiglio dell'Unione Europea hanno approvato una riforma del quadro normativo relativo alla tutela dei dati personali, adottando un pacchetto di riforme che comprende il Regolamento UE n. 679/2016 "Regolamento generale sulla protezione dei dati" (GDPR), divenuto pienamente efficace all'interno degli Stati membri il 25 maggio 2018. Per l'adeguamento della normativa nazionale il legislatore nazionale ha successivamente emanato il D. Lgs. n. 101 del 10 agosto 2018, entrato in vigore il 19 settembre.

Al fine di ottemperare a tutti gli adempimenti previsti dalla normativa vigente e di escludere l'applicabilità di sanzioni a carico della Società, si è messo a punto il *framework di Data Protection in RFI*.

In particolare il CdA ha nominato il *Data Protection Officer* ovvero Responsabile della protezione dei dati esterno alla Società ed un Referente per la *Data Protection*, individuato all'interno. E' stato quindi avviato l'iter per il recepimento da parte di RFI delle linee di indirizzo in materia di *Data Protection* già emanate dalla Capogruppo nel corso del 2018 ed è stata altresì completata l'attività, già avviata nel 2017, di identificazione e censimento dei trattamenti di dati personali svolti dalla Società, dei sistemi a supporto (IT e cartacei) e delle misure di sicurezza tecnico-organizzative attive, attraverso la compilazione di apposite Schede di Trattamento.

Tutti i capitolati di gara ed i nuovi contratti ove sia previsto il trattamento di dati personali sono stati integrati con un Accordo di *Data Protection*. E' stata inoltre avviata un'attività di ricognizione sui contratti in essere alla data di entrata in vigore del Regolamento, concentrando le attività a partire dai trattamenti con potenziale rischio elevato e con data di scadenza successiva al 1° gennaio 2019.

E' stato organizzato un corso *e-learning* che ha interessato 15.899 dipendenti, andando a completare le giornate di formazione in aula rivolte al *top management*, e ai Dirigenti di RFI.

Formazione

Il 2018 si caratterizza per una crescita ulteriore delle attività formative, registrando un incremento dei volumi di circa il 17% rispetto all'anno precedente, con un totale di 162.833 partecipanti e 280.686 gg/uomo. Tale incremento è legato in prima battuta alla crescita delle assunzioni, che impatta sui percorsi di ingresso ed abilitativi, ma anche alla complessiva crescita in tutte le aree di intervento.

Dal punto di vista della strategia formativa, il 2018 si è contraddistinto in maniera particolare per tre aspetti:

- l'impegno dedicato al *target* dei neoassunti, sia nei profili di esercizio come pure in quelli di *staff*;
- le iniziative a supporto della Cultura della Sicurezza, a partire proprio dal *target* degli apprendisti;
- la costruzione, in via sperimentale, di percorsi di mestiere che integrino competenze tecniche e comportamentali (cosiddette "NTS" o "Non Technical Skills").

Rispetto al primo punto, si è ritenuto fondamentale concentrare l'attenzione sulla formazione dei neoassunti, con l'obiettivo di consolidare, prima ancora delle competenze tecniche di mestiere, l'ingaggio e la responsabilizzazione rispetto al proprio ruolo e al valore aggiunto che ciascuno può fornire all'azienda con il proprio lavoro ed impegno. In tema di cultura della Sicurezza, inoltre, è stato dedicato a tutte le risorse che operano in tale ambito un percorso formativo ad hoc.

RAPPORTO DI SOSTENIBILITÀ (RDS)

Nel primo trimestre 2018 è stato portato a termine l'impegno della Società per la rendicontazione di sostenibilità 2017 di Gruppo, sia per RFI che per le società controllate Blufferies S.p.A. e Terminali Italia S.p.A., in conformità ai *GRI Standards* definiti dal *Global Reporting Initiative*.

Per il RdS 2017 RFI ha rendicontato circa 300 indicatori quali/quantitativi con il coinvolgimento di circa 40 tra SO e UP centrali e territoriali. Le controllate Blufferies S.p.A. e Terminali Italia S.p.A. hanno rendicontato circa 100 indicatori ciascuna, al solo livello centrale.

Nel merito, con riferimento ai soli dati quantitativi 2017 relativi agli ambiti energia e ambiente rendicontati da RFI, si evidenzia:

- in ambito energia: un incremento di circa l'8% rispetto al 2016 per il consumo di energia elettrica per usi diversi dalla trazione, imputabile, principalmente, alle nuove attivazioni degli Apparatii Centrali Computerizzati (ACC); una sostanziale stabilità del consumo di gasolio e gas naturale, in linea con i decrementi già registrati nel 2016 rispetto al 2015; una crescita del 6% rispetto al 2016 dei consumi di gasolio per veicoli e automezzi di lavoro, da correlare alla graduale sostituzione dei mezzi a benzina; una riduzione del 15% rispetto al 2016 nei consumi di gasolio per riscaldamento, da leggere alla luce della dismissione di alcune centrali a favore dell'utilizzo di sistemi con pompe di calore, gas metano ed energia da teleriscaldamento che conferma, per quest'ultima, l'andamento crescente già registrato nel 2016;
- in ambito acque: una riduzione di circa il 7% rispetto al 2016 riconducibile in particolare al minor utilizzo di acqua prelevata da pozzi e sorgenti, oggetto peraltro di programmi di progressiva dismissione;
- in ambito rifiuti: un incremento di circa il 31% rispetto al 2016, principalmente riconducibile alle maggiori attività di manutenzione della rete ferroviaria effettuate nel 2017, in gran parte legate al rinnovo binari. In particolare l'aumento riguarda i rifiuti non pericolosi (+28%) - principalmente ferro, acciaio e cemento - e, in quota maggiore, i rifiuti pericolosi (+44%). Resta invece invariata la quota parte dei rifiuti inviati a recupero (99%).

Inoltre, RFI nel 2018 ha supportato per la quota parte di competenza, le attività di Capogruppo finalizzate allo sviluppo del nuovo Modello di Governo della Sostenibilità di Gruppo, strumento di *governance* attraverso il quale Ferrovie dello Stato Italiane SpA intende promuovere l'integrazione della sostenibilità nella gestione d'impresa anche con l'emissione di una specifica Politica di Sostenibilità.

POLITICA AMBIENTALE

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

Sotto il profilo legislativo e sul versante dei rapporti istituzionali, è continuata la partecipazione ai gruppi di lavoro istituiti presso Confindustria o presso i Ministeri competenti per la redazione delle proposte datoriali relative a specifici atti normativi e tecnici. In particolare, si è partecipato ai seguenti gruppi di lavoro (GdL):

-
- GdL istituiti da *Business Europe* sulla revisione della direttiva comunitaria in materia di gestione delle discariche, sulla *Water Framework Directive* e sulle direttive di dettaglio relative ai singoli aspetti di tutela delle acque, con particolare riferimento alla gestione dei prelievi e degli scarichi idrici;
 - GdL istituiti da Confindustria sulla qualità dell'aria, le bonifiche e la reindustrializzazione, le attività internazionali, il consumo di suolo, le sostanze pericolose, le procedure di valutazione ambientale;
 - GdL in materia di tracciabilità del rame.
 - Per quanto riguarda specificamente le attività relative al risanamento acustico:
 - è proseguita l'attività di aggiornamento e revisione del piano di risanamento acustico, redatto da RFI ai sensi del DM 29 novembre 2000, sulla base delle osservazioni, pareri e richieste provenienti dagli enti pubblici e privati interessati dalle emissioni sonore generate dall'infrastruttura ferroviaria (circa 30 interventi di revisione effettuati);
 - è stato pubblicato il 15 maggio 2018, sul sito internet di RFI e su due giornali a maggiore diffusione nazionale, ed inviato il 18 luglio 2018 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e alle Regioni, il piano di azione degli assi ferroviari principali con più di 30.000 transiti all'anno per gli adempimenti posti a carico del gestore dell'infrastruttura dal D. Lgs. n. 194 del 19 agosto 2005 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2003 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale";
 - è stato trasmesso l'aggiornamento del Piano di Risanamento Acustico di RFI, richiesto dal MATTM, ai sensi del D.M. Ambiente 29.11.2000 per l'approvazione delle successive annualità di piano.

QUADRO MACROECONOMICO

L'andamento dell'economia internazionale è stato caratterizzato nel corso dell'anno dalla mancanza di regolarità e dal rallentamento della crescita di alcune economie avanzate. Sul finire dell'anno alcuni elementi –la Brexit, la guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, il crollo del prezzo del petrolio - hanno accentuato la percezione di una più imminente frenata dell'economia. Secondo le più recenti previsioni di Prometeia, il Pil mondiale è cresciuto allo stesso ritmo dell'anno precedente (+3,7%), mentre il commercio mondiale ha subito un'attenuazione dopo il forte slancio registrato nel 2017, a causa dell'intensificarsi delle misure protezionistiche. Il prezzo del petrolio Brent è gradualmente aumentato nel corso del 2018, salendo al di sopra degli 80 dollari USA al barile.

In prospettiva le proiezioni indicano che la crescita mondiale dovrebbe rallentare ancora, +3,3% nel 2019, e mantenersi più o meno stabile nei due anni successivi, mentre l'indebolimento della domanda globale e l'impatto dei dazi dovrebbe mantenere il commercio mondiale su livelli modesti.

Dati economici mondiali		2017	2018
PIL		(variazioni % precedente)	su anno
	Mondo	3,7	3,7
	Paesi avanzati	2,3	2,1
	USA	2,2	2,9
	Giappone	1,9	0,7
	Area euro	2,5	1,9
	Paesi emergenti	4,6	4,6
	Cina	6,8	6,6
	India	6,4	7,8
	America Latina	1,0	0,9
Petrolio (Brent \$ per barile)		54,9	72,0
Commercio mondiale		4,8	4,1
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2018</i>			

Complessivamente il tasso di crescita delle economie dei paesi industrializzati è stato del 2,1% contro il 2,3% dell'anno precedente.

	2017	2018	2017	2018
Prodotto interno lordo			Inflazione	
	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Area				
Euro	2,5	1,9	1,5	1,7
Germania	2,5	1,5	1,7	1,8
Francia	2,3	1,5	1,2	2,1
Italia	1,6	0,9	1,2	1,2
Spagna	3,0	2,5	2,0	1,8
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2018</i>				

Nell'area dell'euro il ritmo di espansione dell'economia si è ridotto più di quanto atteso. La crescita del Pil si è fermata all'1,9%; da un lato sostenuta dalla domanda interna, dall'altro contrastata dalla forte decelerazione del commercio mondiale che ha indebolito la componente estera della domanda stessa.

La situazione del mercato del lavoro, nonostante la flessione della crescita economica, ha continuato a migliorare anche nel 2018, con un tasso di disoccupazione sceso all'8,0%. L'aumento del prezzo del petrolio ha determinato un aumento dell'inflazione che, misurata sull'indice armonizzato dei prezzi al consumo, è risultata in media dell'1,7% mentre l'inflazione di fondo, che non tiene conto dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari, è rimasta relativamente contenuta.

In **Germania**, a causa della sostanziale caduta della produzione di autovetture, il Pil, in rallentamento rispetto al 2017, è cresciuto dell'1,5%, principalmente grazie ai consumi e alla domanda interna. In rallentamento anche l'economia della **Francia** (+1,6%) che ha scontato, oltre alla debolezza della domanda interna, l'impatto negativo delle recenti proteste dei "gilet gialli". L'economia della **Spagna**, anche per il 2018 la più dinamica tra le economie dell'area euro, ha mantenuto la sua fase espansiva (+2,5%) seppur mostrando una tendenza alla moderazione nella sua crescita.

L'attenuarsi degli impulsi espansivi del 2017 – crescita economica globale, basso prezzo del petrolio, politica monetaria espansiva - nel corso del 2018 ha indebolito progressivamente la crescita dell'economia italiana, che ha risentito in particolare del rallentamento del commercio mondiale. L'incremento congiunturale del prodotto interno lordo ha comunque fatto registrare nel primo trimestre una variazione positiva dello 0,3%, grazie al sostegno della domanda interna, per poi proseguire nel secondo trimestre ad un ritmo leggermente inferiore (+0,2%), registrando un rallentamento della produzione industriale. Nei mesi estivi è proseguito il rallentamento dell'economia portando a una contrazione, seppur lieve, del prodotto dello 0,1% in un contesto esterno caratterizzato dai condizionamenti delle tensioni protezionistiche, dall'incertezza degli effetti dell'uscita della Gran Bretagna dall'UE, dal rialzo del prezzo del petrolio. Tale rallentamento è stato principalmente dovuto alla contrazione della domanda interna a fronte di un leggero miglioramento delle esportazioni. Il quadro congiunturale non è migliorato negli ultimi mesi dell'anno, anche se la graduale normalizzazione nel settore automobilistico ha contribuito – secondo le più recenti stime - a un modesto recupero della crescita economica

nel quarto trimestre (+0,1%). Alla luce degli andamenti congiunturali, la previsione di crescita del Pil sarà dello 0,9%, grazie alla tenuta della domanda interna e alla spesa per investimenti, sia pur con un contributo negativo della domanda estera netta.

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL	0,3	0,2	-0,1	0,1
Domanda interna	0,3	0,7	-0,2	0,1
Spesa delle famiglie e ISP	0,4	0,0	-0,1	0,1
Spesa delle AP	0,0	0,2	0,0	0,1
Investimenti fissi lordi	-0,8	2,8	-1,1	0,7
- costruzioni	0,1	0,7	0,5	0,4
- altri beni di investimento	-1,4	4,5	-2,2	1,0
Importazioni di beni e servizi	-2,6	2,4	0,8	1,2
Esportazioni di beni e servizi	-2,3	0,6	1,1	1,2

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2018

La debolezza della fase ciclica e gli effetti del rallentamento dei prezzi dei beni energetici degli ultimi mesi dell'anno hanno contribuito a determinare una bassa intensità inflattiva: in media annua i prezzi al consumo hanno registrato una crescita dell'1,2% e l'inflazione di fondo, al netto degli energetici e degli alimentari freschi, è stata pari a +0,7%. Positivo l'andamento dell'occupazione, con una crescita su base annua dello 0,4%, pari a 99 mila unità (Istat, novembre 2018) e un tasso di disoccupazione che è sceso al 10,5%.

Per il 2019, una prosecuzione della crescita congiunturale con la stessa intonazione degli ultimi trimestri rimane la previsione più probabile, con una la crescita del Pil di circa lo 0,5%.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

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

Conto economico riclassificato

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione	Variazioni %
RICAVI OPERATIVI	2.790	2.538	252	10%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.633	2.406	227	9%
Altri proventi	157	132	25	19%
Costi operativi	(2.341)	(2.058)	(283)	14%
Costo del personale	(1.497)	(1.445)	(52)	4%
Altri costi netti	(844)	(613)	(231)	38%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	449	480	(31)	(6%)
Ammortamenti	(106)	(108)	2	(2%)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(5)	(39)	34	(87%)
Accantonamenti	(26)	(40)	14	(35%)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	312	293	19	6%
Proventi e oneri finanziari	(38)	(31)	(7)	23%
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	274	262	13	5%

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute nell'esercizio 2018 rispetto al 2017; 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 227 milioni di euro prevalentemente per effetto dei seguenti fattori:

- incremento dei ricavi da pedaggio (72 milioni di euro) essenzialmente attribuibile all'adeguamento ISTAT dei prezzi e all'incremento dei volumi della produzione;
- decremento dei ricavi per servizi di traghettamento (8 milioni di euro) dovuto al cambiamento del criterio di rendicontazione delle corse effettuate;
- maggiori ricavi per servizi alle IF e servizi accessori alla circolazione (127 milioni di euro), derivante principalmente dall'incremento dei ricavi per vendita di trazione elettrica (126 milioni di euro) e per servizi accessori alla circolazione (1 milione di euro);

- incremento dei ricavi da servizi diversi (3 milioni di euro) dovuto a maggiori ricavi per prestazioni sanitarie (4 milioni di euro) e altri servizi immobiliari (1 milione di euro) compensati in parte da minori ricavi per GSMR (2 milioni di euro);
- incremento dei ricavi per vendita di materiali (2 milioni di euro);
- maggiori ricavi diversi dovuti all'incremento dei contributi da Contratto di Programma apportati dalle Leggi n. 136 e 145 del 2018 per attività legate ad Assistenza alle Persone con Ridotta Mobilità, Gate e Carri Soccorso (pari a 40 milioni di euro);
- aumento dei ricavi da gestione immobiliare (4 milioni di euro), derivante principalmente da maggiori canoni di locazione (5 milioni di euro), minori ricavi per riaddebito oneri condominiali (3 milioni di euro) e maggiori ricavi per vendita spazi pubblicitari (2 milioni di euro).

Gli Altri proventi registrano un incremento di 25 milioni di euro attribuibile principalmente ai seguenti fattori:

- maggiori proventi per penalità attive da *Performance Regime* (6 milioni di euro) e altre penalità (11 milioni di euro);
- maggiori ricavi per il rilascio di anticipi per indennizzi assicurativi incassati in esercizi precedenti (6 milioni di euro);
- minori rimborsi spese vertenze legali (2 milioni di euro);
- aumento dei ricavi per vendita materiali fuori uso e tolto d'opera (4 milioni euro).

Il costo del personale registra un incremento pari a 52 milioni di euro rispetto al 2017, derivante principalmente da maggiori costi per il personale a ruolo (56 milioni di euro) e da un aumento degli altri costi (3 milioni di euro) compensato di minori accantonamenti e rilasci (7 milioni di euro).

Gli Altri costi netti subiscono un incremento pari a 231 milioni di euro derivante principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- Incremento complessivo di 393 milioni di euro delle "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci", dovuto principalmente alle seguenti variazioni:
 - maggiori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni (188 milioni di euro) dovuto agli effetti della Legge n. 167 del 20 novembre 2017;
 - maggiori consumi di materiali (206 milioni di euro), sia in conto investimento (178 milioni di euro) a fronte dei significativi investimenti effettuati nell'anno, che in conto esercizio (28 milioni di euro) per l'incremento delle attività di manutenzione ordinaria;
 - maggiori costi per illuminazione e forza motrice (3 milioni di euro);
 - minori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino (9 milioni di euro) a seguito dell'analisi effettuata sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione da avviare a radiazione;
 - maggiori ricavi per lavori in economia (18 milioni di euro) dovuti a un incremento della produzione effettuata dall'Officina Nazionale Infrastrutture e Apparecchiature elettriche (impianti di Bari, Pontassieve e di Bologna);
 - aumento dei costi per l'acquisto di materiale di consumo (12 milioni di euro);
 - incremento dei prezzi dei materiali a magazzino (11 milioni di euro);
- incremento dei costi per servizi di 12 milioni di euro dovuto principalmente all'effetto combinato di:

- maggiori costi per manutenzione e riparazione beni immobili e mobili (19 milioni di euro) relativi alla manutenzione eccezionale della linea (19 milioni di euro), a quella dei fabbricati (5 milioni di euro) e ai beni mobili (3 milioni di euro), compensati da minori costi per manutenzione ordinaria della linea (8 milioni di euro);
 - aumento dei costi per servizi immobiliari e utenze (7 milioni di euro), dovuti ad un incremento delle utenze (8 milioni di euro) e compensato da una riduzione delle *fee* (1 milione di euro);
 - maggiori costi per servizi di pulizia e altri lavori appaltati (8 milioni di euro);
 - aumento dei costi per servizi informatici (5 milioni di euro), principalmente riconducibili a manutenzione *hardware* e *software* (6 milioni di euro) compensato da una riduzione degli altri servizi informatici (1 milione di euro);
 - maggiori costi per sperimentazioni (4 milioni di euro);
 - maggiori costi per *facilities* (2 milioni di euro);
 - minori costi assicurativi (8 milioni di euro);
 - decremento degli accantonamenti per fondi rischi ed oneri al netto dei rilasci (25 milioni di euro);
- maggiori costi per godimento beni di terzi per 1 milioni di euro dovuti sostanzialmente all'incremento dei canoni di locazione;
 - maggiori altri costi operativi per 3 milioni di euro derivanti sostanzialmente dal ristoro dovuto a Blufferries srl per l'intervenuta impossibilità di utilizzo dei ponti come meglio descritto nelle note esplicative al bilancio;
 - aumento delle capitalizzazioni per lavori interni per 178 milioni di euro attribuibile ad un maggior prelievo di materiali legato alle rilevanti attività di *upgrading* tecnologico e di rinnovo della sicurezza.

La quota di ammortamento per il 2018 presenta un decremento di 2 milioni di euro rispetto a quanto registrato nel 2017 a seguito della variazione dell'aliquota della rete AV/AC (Direttrice G);

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un decremento di 34 milioni di euro, dovuto principalmente a minori svalutazioni degli impianti e macchinari (34 milioni di euro).

Nel 2018 è stato effettuato un accantonamento al fondo per il perseguimento delle politiche attive di sostegno al reddito e all'occupazione pari a 26 milioni di euro, con un decremento di 14 milioni di euro rispetto all'accantonamento effettuato l'anno precedente.

Il saldo finanziario presenta un peggioramento di 7 milioni di euro derivante da un decremento dei proventi finanziari (14 milioni di euro) principalmente riconducibili a minori interessi attivi sul credito IVA (11 milioni di euro), conseguenti all'applicazione dello *split payment*, e minori interessi attivi di mora (2 milioni di euro) compensati in parte da una riduzione degli oneri finanziari (7 milioni di euro) dovuto a minori accantonamenti e rilasci (4 milioni di euro) e da minori interessi per *interest cost* e altri finanziatori (3 milioni di euro).

Stato patrimoniale riclassificato

	valori in milioni di euro		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto	(1.674)	(1.750)	76
Altre attività nette	2.065	1.308	757
Capitale circolante	391	(442)	833
Immobilizzazioni tecniche	35.271	35.266	5
Partecipazioni	136	132	4
Capitale immobilizzato netto	35.407	35.398	9
TFR	(595)	(674)	79
Altri fondi	(525)	(515)	(10)
TFR e Altri fondi	(1.120)	(1.189)	69
Attività Nette Possedute per la vendita	3	-	3
CAPITALE INVESTITO NETTO	34.681	33.767	914
Posizione finanziaria netta a breve	(708)	(1.219)	511
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.859	1.622	237
Posizione finanziaria netta	1.151	403	748
Mezzi propri	33.530	33.364	166
COPERTURE	34.681	33.767	914

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute al 31 dicembre 2018; 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 914 milioni di euro è la risultante dell'incremento del Capitale Circolante (833 milioni di euro), del Capitale Immobilizzato Netto (9 milioni di euro), delle Attività nette possedute per la vendita (3 milioni di euro) e del decremento del TFR (79 milioni di euro), parzialmente compensato dall'incremento degli Altri Fondi (10 milioni di euro).

Il miglioramento del Capitale Circolante di 833 milioni di euro è determinato dall'incremento del Capitale Circolante Netto (76 milioni di euro) e delle Altre Attività Nette (757 milioni di euro).

In particolare, il Capitale Circolante Netto aumenta principalmente per effetto di maggiori crediti commerciali correnti (114 milioni di euro), di maggiori rimanenze di magazzino (97 milioni di euro), di maggiori acconti a fornitori (57 milioni di euro) e di minori debiti commerciali non correnti (16 milioni di euro), parzialmente compensato dall'incremento dei debiti commerciali correnti (197 milioni di euro), dal decremento dei contratti in costruzione (9 milioni di euro) e dei crediti commerciali non correnti (2 milione di euro).

Le Altre Attività Nette si incrementano di 757 milioni di euro principalmente per effetto di maggiori crediti verso il MEF, MIT e UE e altri (1.829 milioni di euro) al netto dell'incremento dei relativi acconti (339 milioni di euro), di minori altri debiti correnti e non correnti (8 milioni di euro), di minori risconti passivi (7 milioni di euro), di minori debiti verso istituti previdenziali correnti e non correnti (7 milioni di euro), di minori altri debiti tributari (3 milioni di euro) e minori interessi su derivati (1 milione di euro), parzialmente compensati dall'effetto negativo di minori altri crediti correnti e non correnti (757 milioni di euro) e di minori risconti attivi (2 milioni di euro).

L'incremento del Capitale Immobilizzato Netto di 9 milioni di euro è attribuibile all'aumento delle Attività immateriali (91 milioni di euro) e delle Partecipazioni (3 milioni di euro), parzialmente compensato dalla riduzione degli Investimenti immobiliari (18 milioni di euro) e degli Immobili, impianti e macchinari (67 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2018 la voce TFR diminuisce di 79 milioni di euro mentre la voce Altri Fondi si incrementa di 10 milioni di euro per l'effetto combinato di nuovi accantonamenti (71 milioni di euro) e utilizzi, rilasci e trasferimenti diversi (61 milioni di euro).

Le Coperture aumentano di 914 milioni di euro per effetto del peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (511 milioni di euro) e della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (237 milioni di euro), nonché dell'incremento dei Mezzi Propri per 166 milioni di euro.

Nel dettaglio, il peggioramento della Posizione Finanziaria Netta (748 milioni di euro) è principalmente determinato dal:

- peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (511 milioni di euro) per effetto del decremento del conto corrente di tesoreria (129 milioni di euro), del decremento del conto corrente intersocietario fruttifero (417 milioni di euro) e dei depositi bancari e postali (2 milioni di euro), dall'incremento della quota corrente dei finanziamenti a medio e lungo termine (3 milioni di euro), compensato parzialmente dal decremento dei debiti finanziari correnti (30 milioni di euro) e dei finanziamenti a breve (3 milioni di euro), e dall'incremento degli altri crediti finanziari correnti (7 milioni di euro);
- peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (237 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato del decremento dei crediti verso MEF (532 milioni di euro) e dei crediti per conti correnti vincolati (4 milioni di euro), compensato parzialmente dal decremento delle quote a medio/lungo termine dei debiti finanziari verso le banche (191 milioni di euro), verso la controllante (79 milioni di euro) e verso altri finanziatori (29 milioni di euro).

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

	Valori in milioni di euro		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Mezzi propri SP riclassificato	33.530	33.364	166
Debiti per derivati inclusi nei mezzi propri	(18)	(23)	5
TOTALE PATRIMONIO NETTO	33.512	33.341	171

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Si riportano di seguito le principali attività svolte nel corso dell'esercizio 2018 nel settore degli investimenti per il potenziamento della rete ferroviaria.

Avanzamento economico degli investimenti

Nel corso del 2018 gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a complessivi 4.549 milioni di euro, con un incremento pari a 340 milioni di euro (circa 8,1%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

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

Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 1.017 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 34 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico), per circa 3.532 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 456 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nel corso del 2018 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti pianificati per realizzare collegamenti migliori tra le città e con gli *air terminal*.

Sulla linea Orte-Falconara è stato attivato a giugno 2018 il raddoppio Castelplanio – Montecarotto (6 km), compreso il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Castelplanio.

Ad ottobre è stato riattivato il collegamento con l'aeroporto Falcone Borsellino attraverso il raddoppio fra Carini e S. Lorenzo Colli, parte del raddoppio del passante di Palermo, poi attivato a dicembre 2018 anche nella tratta Palermo Centrale – Orleans. In Sicilia sono stati anche avviati i lavori della tratta Bicocca-Catenanuova dell'itinerario Messina-Catania-Palermo.

A dicembre 2018 sono in fase di conclusione l'ingresso nel nodo di Brescia della tratta AV/AC Treviglio-Brescia, con servizio AV su binari dedicati e il raddoppio a nord di Ortona, che contribuisce all'aumento dell'offerta commerciale per il trasporto di semirimorchi e container HIGH CUBE sulla linea Adriatica.

Gli interventi tecnologici attivati nel 2018 hanno riguardato il nuovo ACC di Pavia ed il potenziamento tecnologico sulla tratta Rho-Novara (in fase di conclusione), tratta facente parte del più ampio progetto di potenziamento della linea Torino- Padova, attualmente in corso.

In quest'anno sono stati attivati quindici nuovi apparati centrali computerizzati (Stradella, Broni, Castelplanio, Momo, Fortezza, Pavia, Pontecagnano, Lamezia Terme e Brescia Est, Casoria, Pinerolo, Piscina di Pinerolo, Pescara, Falciano e Belluno).

E' stato soppresso il regime di Blocco Elettrico Manuale (BEM) ed attivato il Blocco Conta Assi nelle seguenti tratte - 20 km Casteggio-Arena-Po', 28 km Guidonia - Valle dell'Aniene Mandela Sambuci, 15 km Trieste Campo Marzio – Villa Opicina e 9 km della tratta Aprilia – Padiglione

Infine sono stati soppressi 62 passaggi a livello.

Inoltre, alla luce della situazione venutasi a creare a seguito del crollo del Viadotto Morandi è stata effettuata la riattivazione anticipata il 27 agosto del bivio Fegino, necessaria per consentire l'allaccio della nuova linea AV/AC alle attuali linee esistenti (Succursale, via Sampierdarena e via Granarolo).

Principali progettazioni

Nel corso del 2018 sono state avviate le progettazioni definitive degli interventi di adeguamento tecnologico e di potenziamento della linea Jonica e della linea Adriatica. Sono state avviate le attività di progettazione preliminare del "Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia" sulla Linea AV/AC Milano-Verona: Tratta Brescia – Verona. Sull'itinerario Milano-Genova è stata avviata la progettazione definitiva del quadruplicamento della linea Rogoredo-Pieve Emanuela-Pavia. In relazione alla linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova è stata pubblicata a luglio la delibera CIPE n.84 che ha approvato il progetto definitivo ed ha autorizzato l'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo Verona-Bivio Vicenza.

Inoltre è iniziata la progettazione definitiva degli interventi infrastrutturali riguardanti il raddoppio della linea Empoli-Granaiole e della nuova linea Ferrandina –Matera La Martella, comprensiva della lunetta di Ferrandina, oltre che degli interventi previsti nello scalo di Orbassano, delle opere civili sulla tratta Latisana-Trieste e di sistemazione a Piano Regolatore Generale (PRG) Roma Tuscolana.

I principali progetti di investimento, avviati nel 2018, sono i nuovi collegamenti con il porto e l'aeroporto di Brindisi, il completamento del potenziamento tecnologico del Nodo di Roma, il completo rinnovo e potenziamento della linea jonica Metaponto – Sibari – Melito e la fase realizzativa dello strategico nuovo Piano Regolatore della stazione di Lambrate, nel Nodo di Milano.

AVVIO DI FASI REALIZZATIVE

Nell'ambito degli interventi previsti sull'itinerario Napoli-Bari, a novembre 2018 sono stati consegnati i lavori della Variante Napoli – Canello, è stata avviata la progettazione definitiva degli interventi di raddoppio delle tratte Bovino-Orsara e Hirpinia-Orsara (secondo lotto del progetto di raddoppio Apice-Orsara). Inoltre, è stato approvato il progetto definitivo del primo lotto della tratta Canello-Benevento. L'itinerario Napoli-Bari rappresenta una infrastruttura strategica ed è in gestione Commissariale. Nel 2014 l'Amministratore Delegato della Società è stato nominato nel 2014 Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo.

A dicembre 2018 inoltre si è proceduto alla consegna al Consorzio COCIV del Quinto Lotto Costruttivo del Terzo Valico dei Giovi sulla linea AV/AC Milano – Genova.

TECNOLOGIE INTEGRATE

Nel corso del 2018, sono proseguite le attività inerenti due progetti principali: corridoi interoperabili e migrazione ERTMS.

Su tema dei **corridoi interoperabili**, si è conclusa la realizzazione della fase 1 Premosello(e) – Orta(i) del progetto sovrapposizione del Livello 1 *European Train Control System* (ETCS) con Radio INFILL al Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) sulla tratta Domodossola – Novara del Corridoio interoperabile Reno – Alpino. Ad ottobre 2018 è avvenuta la messa in servizio della tratta di confine con la Svizzera Domodossola – Iselle con Livello 1 *Limited Supervision*, e a dicembre 2018 è stata richiesta l'autorizzazione di messa in servizio (AMIS) della tratta Luino – Pino Tronzano. Si sono concluse le prime attività di integrazione Terra Bordo in campo e nei laboratori fra sistemi *Baseline 3* di bordo e sistemi *Baseline 2* di terra nell'ambito del progetto di realizzazione ACC-M e ETCS Livello 2 sulla linea DD Roma – Firenze, in sostituzione del SCMT e Blocco elettrico automatico a correnti codificate (BACC). RFI ha inoltre siglato il *Memorandum of Understanding* (MoU) con le ferrovie Slovene, in analogia a quanto fatto con le ferrovie Svizzere, per la gestione delle transizioni dei sistemi di segnalamento ERTMS e nazionali al confine.

È stata espletata, infine, la selezione dei vincitori per affidamento definitivo non efficace per il Bando di Gara EU con cofinanziamento comunitario *Connecting Europe Facility* 2016 (CEF 2016), per la realizzazione dell'ETCS Livelli 1 e 2 per quattro lotti sulle linee Novara – Venezia Mestre, Vicenza – Villa Opicina, Milano – Genova (via Mignaneco) e Verona – Brennero, appartenenti ai corridoi interoperabili ERTMS, secondo la programmazione prevista dal *Breakthrough Program al 2020*.

Sul tema della **migrazione ERTMS** (*European Rail Traffic Management System*), in conformità al Regolamento (UE) 2016/919, sono stati inviati al MIT gli aggiornamenti sullo stato di avanzamento delle attività relative al Piano Nazionale di implementazione ERTMS (*National Implementation Plan, NIP*), che prevede l'attrezzaggio della rete ferroviaria italiana TEN-T (circa 10.000 km) con ERTMS entro il 2050. In tale ambito, in considerazione dei vantaggi prestazionali, manutentivi e di sicurezza che il Sistema ERTMS offre rispetto all'attuale Sistema di Protezione Nazionale di Classe B, RFI ha svolto una analisi costi-efficacia, finalizzata alla valutazione delle differenti modalità di migrazione dall'attuale sistema di protezione marcia treni alla tecnologia ERTMS, con l'obiettivo di individuare la strategia più conveniente. Nelle analisi effettuate, sono stati confrontati più scenari di evoluzione tecnologica, ipotizzando diversi perimetri di intervento e tempistiche di realizzazione, rispetto ai quali sono stati valutati gli impegni tecnico-economici dell'investimento e l'efficacia delle azioni per il sistema ferroviario italiano nel suo insieme, tenendo conto delle esigenze e dei vincoli di tutti gli attori coinvolti. È stata così elaborata da RFI un'idea progettuale, già presentata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che prevede l'accelerazione del suddetto piano ERTMS per attrezzare tutta l'infrastruttura ferroviaria italiana (16.800 km) entro il 2035 con la contestuale dismissione, a partire dal 2022, del sistema di segnalamento preesistente (SCMT e Blocco automatico a correnti codificate, nonché dei segnali luminosi) e il progressivo e coerente attrezzaggio dei bordi (circa 5.000 quelli, oggi, circolanti) che troverà adeguata condivisione sotto l'egida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con tutti gli *stakeholders* nel corso dell'anno 2019.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

Lo scorso 31 marzo 2017, l'Autorità di Gestione ha emesso il Rapporto Finale di Esecuzione con cui è stato definito il livello di attuazione di tutti i progetti cofinanziati dal programma medesimo. L'ammontare dei costi riconosciuti ammissibili da parte del Programma ammonta a 1.289 milioni di euro.

Successivamente è intervenuta l'approvazione della scheda Grande Progetto dell'intervento "Caserta-Foggia: (progetto di completamento)", che determinerà una decurtazione di circa 9 milioni di euro.

L'attribuzione definitiva dei contributi è tutt'ora condizionata dagli esiti finali degli Audit effettuati dalla Corte dei Conti Europea e della Commissione Europea.

Risorse FESR – PON 2014-2020

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

A valle del succitato Programma, RFI ha presentato richieste di finanziamento sia per interventi di completamento della precedente Programmazione 2007-2013 (554 milioni di euro) sia per nuovi interventi interamente a carico della attuale programmazione (496 milioni di euro) per un totale di finanziamenti richiesti pari a circa 1.050 milioni di euro.

A fronte di tali richieste, l'autorità di Gestione del PON ha già ammesso a cofinanziamento 19 interventi mediante l'emissione della Presa d'Atto n. 2710 del 19 febbraio 2018 per circa 1.104 milioni di euro che corrispondono ad un contributo, al netto del *Funding Gap* già calcolato, di 1.027 milioni di euro.

Nel corso del 2017 e del 2018 sono state presentate diverse Domande di Rimborso che hanno determinato un incasso totale pari a 216 milioni di euro di cui 167 milioni di euro incassati nel 2018.

Risorse TEN-T

Programmazioni periodo 2007-2013

Lo stanziamento complessivo per la Società al 31 dicembre 2018 ammonta a circa 228 milioni di euro, senza variazioni rispetto al 31 dicembre 2017.

Il succitato ammontare può ragionevolmente ritenersi definitivo in quanto gli *audit* della INEA su due Decisioni TEN che si sono svolti nel corso del mese di maggio 2018 hanno avuto un esito positivo.

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

L'ammontare finanziato corrisponde ad oggi a 132 milioni di euro. Nel corso del 2018 sono stati incassati contributi per 5 milioni di euro.

Il 17 maggio 2018 è stato pubblicato un ulteriore bando dei finanziamenti CEF che assegna circa 450 milioni di euro a varie priorità tra cui quella ferroviaria.

A fronte di tale bando RFI ha presentato proposte di finanziamento per un ammontare totale di 11 milioni di euro di contributi.

INFRASTRUTTURA

LE STAZIONI

In coerenza con gli obiettivi del Piano di Impresa, le Stazioni rappresentano uno dei fattori chiave per il successo dell'azienda. La scarsa facilità di accesso alla stazione ha rappresentato nell'ultimo anno il primo tra i motivi delle persone che hanno scelto mezzi di trasporto diversi dal treno.

Per quanto riguarda la gestione degli *asset* di stazione è stato implementato nel 2018 un modello organizzativo volto a focalizzare il ruolo della stazione ferroviaria come *hub* intermodale all'interno del sistema di mobilità urbana e territoriale e polo di servizi a disposizione di viaggiatori e cittadini.

E' stata pertanto accentrata in RFI S.p.A. la definizione delle strategie di sviluppo di tutte le Stazioni e dei servizi annessi, la *governance* ed il monitoraggio delle politiche commerciali di valorizzazione in ottica di *concept*, la definizione degli *standard* di *layout* di stazione e dei servizi di conduzione.

Con la nuova visione si intende perseguire un diverso orizzonte di crescita della stazione, in osmosi con il territorio con cui si connette. A tal fine, pur continuando a operare in autonomia per tutto ciò che riguarda la funzionalità dell'esercizio, si intende introdurre progressivamente nuovi strumenti di progettazione partecipata, con il coinvolgimento di Istituzioni ed Enti Locali, allo scopo di co-progettare alcuni dei servizi principali quali:

- i servizi per mobilità integrata, mirati ad aumentare la connettività della stazione attraverso lo sviluppo di TPL, *car/bike/scooter sharing*, ricariche mezzi elettrici;
- i servizi connessi al viaggio, che rispondano maggiormente alle esigenze degli utilizzatori in partenza e arrivo con vendita di titoli di viaggio integrati, *infopoint*, *wi-fi*;
- i servizi complementari, attraverso un ripensamento e una riorganizzazione degli spazi che migliorino la qualità del tempo passato in stazione, in ottica *time saving*, *co-working*, b&b, uffici postali ecc.

Particolare attenzione in tale contesto è rivolta alla partecipazione di RFI ai tavoli dei Comuni per la redazione e l'aggiornamento dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, contribuendo con dati e informazioni affinché le stazioni siano al centro della definizione delle strategie di mobilità cittadine e siano integrate con gli altri sistemi di trasporto.

Nella percezione dei viaggiatori l'integrazione delle stazioni con mezzi di trasporto diversi dal treno rappresenta un fattore di qualità particolarmente significativo.

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

- in chiave "*Easy*" ne viene migliorata l'accessibilità e la fruibilità (con la realizzazione di ascensori/rampe, segnaletica, percorsi tattili, adeguamento dell'illuminazione, ecc); la funzionalità, il decoro e la sicurezza (con interventi di *upgrade* degli spazi interni ed esterni alla stazione, l'abilitazione all'offerta di servizi aggiuntivi, la delimitazione dei fronti di accesso ai binari, la realizzazione di parcheggi di interscambio, aree per *car/bike sharing*, ecc); l'informazione al pubblico (con l'implementazione su larga scala di nuovi dispositivi di informazione al pubblico conformi ai più avanzati standard di qualità);

- in chiave "Smart" viene sviluppata una infrastruttura digitale all'interno della stazione ed implementate tre nuove iniziative: a) il servizio "Wi-life station", un Portale Virtuale di Stazione per informazioni di viaggio e altre utilità (ad esempio mappe, previsioni del tempo, ecc.); b) la piattaforma *Smart Energy Management* per il monitoraggio e controllo da remoto delle *utilities* di stazione (energia elettrica, gas naturale, acqua) e per l'efficientamento dei consumi; c) il progetto "Tornelli 2.0" per la validazione di *e-ticket* e il controllo automatizzato degli accessi ai binari anche a fini di *security*. Tutto questo senza dimenticare le stazioni più piccole, meno frequentate, diffuse in tutto il Paese e spesso presenziate con tecnologie "a distanza", per cui RFI porta avanti iniziative decisamente orientate alla creazione di valore condiviso, prevedendo, ad esempio, l'aumento del numero di spazi concessi in comodato gratuito a enti locali e organizzazioni *no profit* per attività di valore sociale, con ricadute positive sia sulla vivibilità delle stazioni che del territorio che le ospita. Nell'arco di piano, oggetto di tali interventi saranno 620 stazioni, individuate come le stazioni che hanno un valore di frequentazione pari a circa l'80% dei viaggiatori dell'intera rete, oltre che per le potenzialità di sviluppo, sia dal punto di vista infrastrutturale che dei servizi.

La Carta dei Servizi

Come ogni anno, nel 2018 RFI ha pubblicato sul sito societario la propria Carta dei Servizi (rif. Dir. P.C.M. 27.1.1994, D.P.C.M. 30.12.1998) per comunicare ufficialmente i risultati raggiunti nel 2017 e gli obiettivi fissati per il 2018 in relazione alla qualità dei servizi offerti al pubblico negli ambiti individuati dalla normativa (cd. fattori di qualità) e declinati in base alle specificità societarie.

Riferiti a 17 indicatori rappresentativi dei diversi fronti di azione e di attenzione della Società di maggiore rilevanza per il pubblico, gli obiettivi 2018 sono stati sostanzialmente raggiunti, sia quelli riferiti alla qualità percepita, collegati ad indagini di *customer satisfaction*, sia quelli riferiti alla qualità offerta, verificati tramite monitoraggio interno/di terzi (in alcuni casi ancora in consolidamento).

Di seguito una analisi dei principali fattori di qualità del 2018.

Attenzione all'ambiente ed al sociale

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

In continuità con l'anno scorso, è stato raggiunto l'obiettivo di risparmio ed efficientamento energetico mediante la sostituzione, in almeno 40 stazioni, dei sistemi di illuminazione tradizionali con apparecchiature LED.

Inoltre già nel 2017 RFI si era posta l'obiettivo di introdurre, in via sperimentale nelle gare bandite dalla Società, la possibilità per le imprese di concorrere all'attribuzione di un punteggio premiale sottoponendosi ad una valutazione delle *performance* in ottica di *Corporate Social Responsibility* (CSR), valutando l'insieme delle pratiche e dei comportamenti adottati da un'impresa su base volontaria per ottenere risultati che arrechino benefici a sé stessa e al contesto in cui opera, rispondendo alle attese degli *stakeholders* in termini di rispetto dell'ambiente, sicurezza, benessere dei lavoratori e della collettività. Nel 2018 è stato raggiunto l'obiettivo di estendere a tutte le gare la possibilità di sottoporsi alla procedura CSR.

È stato inoltre raggiunto l'obiettivo, introdotto per la prima volta nel 2018, della valorizzazione del territorio attraverso il riuso, a fini sociali, di immobili e altri *asset* RFI non funzionali all'esercizio ferroviario per

esempio destinando spazi di stazione ad attività *no profit* di valenza sociale, rendendo disponibili per la creazione di piste ciclabili e *greenways* linee dismesse o percorsi in affiancamento a linee secondarie in esercizio, riattivando per l'offerta di itinerari turistici tratti di linee non più in uso in territori di alto valore storico-paesaggistico.

Sicurezza della circolazione

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

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

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

Servizi alle persone con disabilità e a ridotta mobilità

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

RFI ha avviato le attività in un circuito iniziale di circa 250 stazioni, nel 2018 portato a 280, diffuse su tutto il territorio nazionale e individuate in base alle caratteristiche di accessibilità, al tipo di treni che in esse fanno fermata (se cioè i treni sono attrezzati ad accogliere le PRM in sedia a rotelle) e all'effettiva domanda di servizi di assistenza nel bacino di utenza delle stazioni.

In relazione ai servizi alle persone con disabilità e a ridotta mobilità, sono stati raggiunti i tre obiettivi fissati:

- a) la realizzazione di almeno 100 interventi per migliorare l'accessibilità fisica degli spazi di stazione (innalzamento delle banchine all'altezza standard di 55 cm, scale mobili, ascensori, ecc);
- b) l'introduzione nelle stazioni del circuito delle Sale Blu di almeno 120 carrelli elevatori di nuova generazione per la salita/discesa dal treno delle persone in sedia a ruote;
- c) l'attivazione su www.rfi.it di un canale *chat* per le persone con disabilità uditiva per la richiesta dei servizi di assistenza aggiuntivi rispetto alle altre modalità di richiesta.

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

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

Security

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

Componente decisiva della fruibilità e *comfort* percepito dai viaggiatori nelle stazioni, la *security* è perseguita attraverso una molteplicità di azioni condotte di concerto con le Istituzioni e le Autorità di Pubblica Sicurezza, volte alla protezione sia degli spazi aperti al pubblico sia di tutti gli altri *asset* ferroviari, la cui tutela dai rischi provenienti dall'esterno è indispensabile anche al mantenimento della disponibilità dell'infrastruttura e della regolarità della circolazione, e quindi della qualità dei servizi offerti ai clienti finali, i viaggiatori.

Molte le misure già attuate con successo e in continua estensione in un crescente numero di stazioni: installazione di impianti di videosorveglianza, sensori anti-intrusione e altri sistemi di *security*; potenziamento del presenziamento nei periodi di maggiore afflusso (vacanze, eventi sportivi, ecc); a campagne informative ai viaggiatori sui comportamenti da adottare e, soprattutto, alla nuova modalità di gestione dei flussi di accesso all'area binari in modo da evitare la presenza di persone non autorizzate o con intenzioni illecite nelle zone espressamente dedicati al servizio ferroviari. Inaugurata a Milano Centrale nel 2015 per l'Expo e quindi, con diverse declinazioni, a Roma Termini e a Firenze Santa Maria Novella, con l'installazione di varchi per il transito dei soli viaggiatori muniti di regolari biglietti, controllati da apposito personale di sorveglianza, la nuova modalità di gestione dei flussi si sta evolvendo verso l'utilizzo di tecnologie digitali grazie ai «tornelli 2.0» con funzioni di monitoraggio degli accessi sia a fini di *security* che di validazione dei biglietti, già in funzione nelle stazioni di Roma Termini e Fiumicino Aeroporto.

Qualità della stazione nel complesso

In merito agli obiettivi di qualità percepita, collegati alla percentuale di viaggiatori soddisfatti (voti 6-9) per i servizi offerti nelle stazioni, i risultati di *customer satisfaction* 2018 hanno evidenziato per la quasi totalità dei macrofattori a livello intera rete, un sostanziale allineamento con i valori 2017, che si mantengono tutti sopra la soglia del 90%. L'aumento maggiore si registra per i macrofattori *security* con il 77% di pienamente soddisfatti (+ 13,1 punti vs 2017) e *Informazione al pubblico in condizioni di criticità* con l'83,9% (+ 5,8%), che diventa particolarmente imponente per il macrofattore *qualità della stazione nel complesso* (+ 21,3%). L'informazione al pubblico svolge sempre un ruolo centrale nella fruibilità dei servizi ferroviari da parte dei viaggiatori, in particolare in caso di criticità nella circolazione per cause quali maltempo, guasti, ecc. Intrinsecamente collegata alle tecnologie intelligenti in grado di "tradurre" in messaggi sonori e/o visivi i dati recepiti dai sistemi di controllo della circolazione di cui è dotata la rete, l'informazione ai viaggiatori deve la sua accuratezza e tempestività all'implementazione di sistemi tecnologici e strumenti sempre più evoluti in parallelo con più efficaci modalità sia di gestione che di presentazione dei dati da diffondere.

Strettamente connessa con l'esercizio della rete, l'informazione al pubblico nelle stazioni vede un crescente investimento di RFI in risorse e professionalità sia sotto il profilo tecnologico e strumentale, sia sotto il profilo organizzativo e delle strategie di comunicazione.

Si confermano per il 2018 i valori di eccellenza della qualità servizi Sale Blu, con una percentuale di viaggiatori soddisfatti dei servizi di cui hanno fruito al 99,5% e un aumento di 2,4 punti di quelli pienamente soddisfatti (voti 7-9) la cui percentuale arriva praticamente a sovrapporsi a quella dei soddisfatti (99,2%) e il voto medio sale dal dell'8,6 all'8,7.

Da sottolineare che la Carta dei Servizi RFI 2018 presenta per tutti gli indicatori di *customer satisfaction* obiettivi e risultati comuni a tutto l'insieme delle stazioni della rete e non più differenziati per categorie, introdotte a suo tempo anche per monitorare e dar conto delle *performance* delle società di gestione estere. Con la fusione per incorporazione di Centostazioni nel perimetro RFI nel luglio 2018, infatti, la Società ha assunto direttamente obiettivi di qualità comuni a tutte le stazioni della rete, innalzando le proprie ambizioni e attestandosi per tutte sui valori obiettivo più alti attribuiti negli anni precedenti alle stazioni delle categorie *platinum* e *gold*.

Puntualità

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

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

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

Per il 2018 è stato attivato un nuovo modello di gestione della circolazione, adottando per alcuni segmenti valori di soglia di puntualità più sfidanti (5 minuti) rispetto a quelli (15 minuti) adottati negli anni precedenti.

Nel 2018 sono stati registrati i seguenti valori dei KPI di puntualità:

KPI DI PUNTUALITA'	Puntualità Senza Esclusioni	Puntualità RFI	Obiettivi 2018 puntualità RFI
Treni LP a Mercato (entro 5')	52,3%	89,64%	87,40%
Treni LP - Servizio Universale (entro 5')	55,7%	89,48%	86,80%
Treni Regionali (entro 5')	86,7%	97,67%	97,85%
Treni Merci (entro 30')	54,6%	94,06%	94,05%

La puntualità reale è stata influenzata da alcuni elementi:

- aumento dei volumi di traffico, in risposta alle aumentate richieste di servizi da parte delle IF, con minori margini di gestione della circolazione nei nodi e sulle linee a traffico promiscuo;
- eventi di carattere straordinario ad alto impatto sull'esercizio (in particolare eventi meteorologici di febbraio e marzo 2018 e crollo del ponte Morandi a Genova);

- incidenza dei rallentamenti per attività di manutenzione straordinaria e di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Verso la fine dell'anno 2018 RFI ha costituito una *Task Force* permanente sulla Puntualità per l'analisi e la risoluzione strategica e operativa delle principali criticità rilevate in esercizio.

LA SICUREZZA NELL'ESERCIZIO FERROVIARIO E DELL'INFRASTRUTTURA

Andamento della Sicurezza (incidentalità ferroviaria)

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

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

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

Per alcuni di questi indicatori l'EUAR, basandosi sulle serie storiche, ha anche provveduto ad elaborare e assegnare "valori obiettivo" sia a livello europeo (CST¹) che a livello nazionale (NRV²).

La successiva tabella 1 riporta, per ogni "categoria di rischio"³ e per ogni indicatore definito (unità di misura espressa in FWSI4 riferiti alla "base di graduazione"), il confronto tra le prestazioni del Gestore Infrastruttura Nazionale RFI (valore cumulato) con gli obiettivi comuni di sicurezza (CST, *Common Safety Target*) nonché con gli specifici obiettivi di riferimento nazionali assegnati all'Italia (NRV).

¹ *Common Safety Target*-Obiettivi Comuni di Sicurezza

² *National Reference Value* o Valori di Riferimento nazionali: questi ultimi, per ognuno dei CST valido a livello Europeo, è lo specifico valore assegnato al sistema ferroviario di ciascuno Stato Membro.

³ Tipologia di persone che potenzialmente possono subire un danno a seguito di un incidente ferroviario.

Categoria di rischio	Unità di misura	Basi di graduazione	OBIETTIVI		VALORI REGISTRATI
			CST	NRV	Cumulato 2018
			COMUNI (x10 ⁶)	ITALIA (x10 ⁶)	RFI (x10 ⁹)
1. Passeggeri	1.1 Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno passeggeri per anno	Km-treno passeggeri per anno	170,00	38,10	31,94
	1.2 Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-passeggeri per anno	Km-passeggeri per anno	1,65	0,257	N.D.
2. Dipendenti o Imprese Appaltatrici	Numero di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	77,90	18,90	10,48
3. Utilizzatori dei passaggi a livello	Numero di utilizzatori di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	710,00	42,90	8,28
4a. Altra persona sul marciapiede	Numero annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria «altri» derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	14,50	6,70	0,28
4b. Altra persona che non si trova sul marciapiede					
5. Persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria	Numero di FWSI a persone per anno derivante da incidenti gravi/ numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	2050,00	119,00	182,63

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

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

Gli incidenti significativi⁴ accaduti nel 2018, distinti secondo la classificazione EUAR (Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie), sono stati 110 e sono riconducibili per l'85% dei casi a cause esterne al sistema ferroviario (esogene), in aumento rispetto al 2017 (+10), contro il 15% riconducibili a cause interne (endogene), con un incremento limitato ad un solo evento (+1). La loro distribuzione è evidenziata in valore assoluto e per ciascuna tipologia, nella tabella che segue, nella quale si riportano gli eventi occorsi nell'esercizio 2018 raffrontati con i dati ormai consolidati del 2017.

⁴ Definizione di incidente significativo ERA: Qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.

CSI incidenti (Classificazione ERA)	Incidenti (nr.)	
	<i>Anno 2018</i>	<i>Anno 2017</i>
Collisioni di treni	6	1
Deragliamenti di treni	4	4
Ai Passaggi a livello	3	11
Incendi materiale rotabile	2	2
Altri	5	6
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	90	75
totale	110	99

Accanto al monitoraggio delle prestazioni di sicurezza fatta mediante la classificazione EUAR, esiste anche un monitoraggio a livello internazionale fatto secondo i criteri emanati dalla UIC.

Gli incidenti "tipici" UIC sono così classificati: collisione, deragliamento, incendio al materiale rotabile, incidente che interessa le merci pericolose che coinvolga almeno un veicolo ferroviario in movimento (treni, manovre, mezzi d'opera) in ambito esercizio e che abbiano determinato un incidente significativo.

Nel 2015, l'UIC ha elaborato un indice di sicurezza complessivo degli incidenti, con cui gli incidenti vengono pesati (singolarmente) rispetto ad alcuni parametri quali:

- la tipologia degli incidenti (treno contro treno, treno contro persone, treno contro veicoli, ecc.);
- l'entità dei danni alle persone (numero di decessi, ovvero di feriti);
- la categoria delle persone che hanno subito danni (violazioni o meno da parte della persona);
- la responsabilità dell'incidente (endogena o esogena).

In base al monitoraggio effettuato dalla UIC e pubblicato ufficialmente nell'ottobre del 2018 (quindi riferito ai dati 2017) l'incidentalità (riferita ai treni*km) in Italia si pone al di sotto della media di altri paesi europei e RFI si colloca tra i membri più performanti.

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

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

Sistema Integrato Gestione Sicurezza

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS), si evidenzia che nel mese di luglio l'Ente di certificazione SGS Italia S.p.A., subentrato a RINA Services S.p.A., ha concluso con esito positivo l'audit iniziato nel mese di giugno per il rinnovo delle certificazioni del SIGS secondo le norme ISO 9001, ISO 14001 e BS OHSAS 18001.

Durante l'audit, che ha considerato anche le verifiche di transizione delle certificazioni ISO 9001 e ISO 14001 alle relative edizioni 2015, sono state coinvolte direttamente varie Direzioni centrali e territoriali così come Unità Produttive di RFI per un totale di circa 50 giorni auditor.

Relazione Annuale della Sicurezza della Società – 2017 e Piano Annuale Integrato della Sicurezza – 2018

Nel primo semestre del 2018 è stata redatta e trasmessa alla Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) la Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2017, come previsto dall'articolo 13, comma 4, del D.Lgs.162/2007 in riferimento agli obblighi in carico al Gestore dell'Infrastruttura Nazionale.

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

Autorizzazione di Sicurezza

Nel 2018 RFI ha continuato a svolgere la propria attività di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale in possesso dell'Autorizzazione di Sicurezza, prevista nella legislazione con la Direttiva 2004/49/CE e recepita dall'ordinamento italiano con il Decreto legislativo n.162 del 2007, che è stata rilasciata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) nel giugno 2014.

Tale Autorizzazione viene rilasciata dall'Autorità nazionale preposta alla sicurezza delle ferrovie (ANSF) dopo l'analisi e l'accettazione del "Sistema di Gestione della Sicurezza" (SGS) adottato dal Gestore dell'Infrastruttura che, nel caso di RFI, è una delle tre componenti (le altre relative alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza del lavoro) del più ampio Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS).

Nel mese di maggio del 2018 RFI ha acquisito l'Autorizzazione di Sicurezza da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria francese (EPSF) per la tratta di confine "Bardonecchia – Modane (esclusa)". La gestione della circolazione e la manutenzione su tale tratta è attualmente a carico di RFI pur essendo in parte su territorio francese.

Politica Integrata della Sicurezza

La Politica Integrata della Sicurezza è lo strumento con cui RFI esprime l'impegno formale relativo alla gestione per la sicurezza dell'esercizio ferroviario, la sicurezza del lavoro e la tutela ambientale, valori questi ritenuti fondamentali nell'attuazione della missione societaria. Tale Politica, periodicamente sottoposta a un attento processo di valutazione per assicurarne il costante adeguamento al tipo e all'entità del servizio erogato da RFI, definisce gli indirizzi e i macro-obiettivi da perseguire.

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

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

Sicurezza della Infrastruttura

Sicurezza nelle Gallerie

È stata redatta la Relazione annuale sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2017 ai sensi dell'art. 14 del DM 28/10/2005 inviata al MIT e all'ANSF l'8 agosto 2018, con la quale sono stati comunicati i risultati dell'attività di ricalcolo delle curve di rischio ferroviario aggiornate rispetto ai nuovi dati di traffico e alle modifiche infrastrutturali intervenute sulle 315 gallerie e 31 gallerie consecutive in esercizio di lunghezza superiore a 1.000 metri (art. 11 del D.M. 28/10/2015).

Sono proseguite le attività finalizzate a rendere disponibili i Piani di Emergenza e Soccorso (PES) di gallerie di lunghezza superiore a 1000 m.

È stato fornito supporto alla DTP di Bologna per l'aggiornamento degli atti autorizzativi e del PES per l'introduzione del traffico merci sulla tratta AV Bologna Firenze.

È stato ottenuto il parere della Commissione Sicurezza, ai sensi del DM 28/10/2005, per le gallerie della Tratta B "Notarbartolo – La Malfa" del Nodo di Palermo e per la galleria San Giacomo della tratta Spoleto-Campello.

Nel corso del 2018, sono stati finalizzati i lavori del tavolo tecnico presso il MIT per l'armonizzazione del quadro normativo in materia di sicurezza in galleria e del Gruppo di Lavoro presso il CER e l'ERA per la revisione della STI *Safety Railways Tunnel* (SRT), che introdurrà l'approccio funzionale per la valutazione del livello di sicurezza delle gallerie ferroviarie e che sarà approvata durante il Comitato Interoperabilità e sicurezza delle ferrovie (RISC) di gennaio 2019.

È stato attivato, inoltre, il portale Ansaldo presso la località di Villafranca km 90+750, su linea a singolo binario, per proteggere le gallerie in entrambe le direzioni ed è stata sottoscritta la variante al contratto del portale MerMec, necessaria a sanare le attività impreviste intercorse.

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 per 234 ponti, in aggiunta agli 826 già verificati negli anni precedenti;
- sono stati avviati gli interventi di miglioramento sismico su 65 dei 228 ponti per i quali, negli anni 2016 e 2017, era stata sviluppata la progettazione;
- su ulteriori 96 ponti risultati sismicamente vulnerabili, è stata avviata la progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di miglioramento sismico;
- sono state completate le attività finalizzate alle indagini su terreni, materiali e rilievi su 900 opere delle circa 3.000 opere afferenti al sistema di grande viabilità ferroviaria.

Sono state, inoltre, eseguite le visite generali su 207 ponti ai sensi della procedura "Visite di controllo ai ponti alle gallerie e alle altre opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria".

Con riferimento alle attività di mitigazione delle criticità idrogeologiche, alle mappature già realizzate e alle graduatorie di priorità degli interventi di difesa della sede ferroviaria, nell'ambito del Piano di Mitigazione del rischio idrogeologico, sono in via di conclusione gli interventi afferenti il III stralcio di interventi, avviati nel 2017,

e sono stati avviati in alcune regioni gli interventi relativi al IV Stralcio finanziati nel 2018 con una percentuale di avanzamento intorno al 50%. Sono stati consolidati gli interventi del V Stralcio.

Nell'ambito delle attività di progettazione e realizzazione di interventi con l'impiego dello standard di rete allarmata per caduta massi, sono in via di conclusione le realizzazioni previste nell'area di Ancona.

È in corso la procedura di gara per lo sviluppo di RAMSES, sistema sperimentale di monitoraggio in tempo reale dello sviluppo di precipitazioni temporalesche su piccoli bacini nel territorio campione di Reggio Calabria.

È in corso di svolgimento il contratto con il Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali dell'Università di Bologna per lo sviluppo di una procedura semplificata per la definizione di una graduatoria di priorità di intervento per i tratti di linea ferroviaria esposti a fenomeni di alluvione. In particolare, è stata proposta una metodologia basata sulla determinazione del *Geomorphic Flood Index*, che consente di attribuire a ciascun punto del territorio la probabilità di essere soggetto ad alluvioni con un determinato tempo di ritorno.

Incremento della sicurezza dell'esercizio dei Passaggi a Livello (PL)

Sono proseguite le attività finalizzate a incrementare la sicurezza dell'esercizio dei PL presenti sulla rete gestita da RFI e sono stati forniti n. 27 sistemi di protezione per PL privati, dei quali n.1 già attivato nell'area di Palermo.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Attività di ricerca

Nel corso dell'anno 2018, sono stati stipulati diversi Contratti Applicativi di Accordi Quadro per la realizzazione di attività di ricerca nel campo dei Sistemi *Embedded*, dell'Ingegneria del *software* per applicazioni ferroviarie, delle Soluzioni Meccaniche e Diagnostiche e di Trazione elettrica, ed infine sui temi dell'Informatica e dell'Elettronica, coinvolgendo, tramite il Consorzio interuniversitario CINI, 24 Dipartimenti di Ingegneria dei più importanti atenei italiani, per un periodo di 5 anni.

Attraverso le attività di ricerca generate dagli Accordi Quadro potranno essere individuate e trasferite ai *partners* tecnologici ed ai fornitori le esigenze di innovazione ed ammodernamento dell'infrastruttura dal punto di vista *safety* e potranno prendere corpo processi di *upgrade* tecnologico all'interno di RFI con risultati positivi attraverso processi di acquisizione di competenze interne all'Azienda e la possibilità di futuri brevetti di apparati e dispositivi tecnologici. Nel corso del 2018 sono stati stipulati 21 Contratti Applicativi legati agli Accordi Quadro di ricerca nei diversi settori.

RFI partecipa inoltre al progetto di ricerca e sviluppo *Tesys Rail*, finanziato dal MIUR, volto a ridurre l'impatto ambientale del sistema ferroviario migliorandone la sensibilità sia dal lato del veicolo, che da quello dell'infrastruttura, proponendo interventi anche sugli interconnessi sistemi di funzionamento e di gestione, nonché rinnovando la singola componentistica del veicolo.

RFI partecipa anche a numerosi progetti di ricerca internazionali su vari temi quali ad esempio lo sviluppo di standard digitali, l'efficientamento della diagnostica dell'infrastruttura, l'osservazione della infrastruttura tramite satellite ecc.

Piano Tecnologico di Rete

È stato emanato a dicembre l'aggiornamento 2018 del Piano Tecnologico di Rete del 2018, nel quale verranno rivisti gli *standard* di riferimento per la progettazione e realizzazione dei Sistemi e Prodotti Tecnologici attualmente disponibili o in fase di realizzazione su tutte le linee e Nodi, in funzione delle esigenze progettuali di Sicurezza, Capacità, Regolarità, Incremento Velocità, Obsolescenza, Integrazione Tecnologica, Interoperabilità.

Sviluppi tecnologici

Nel corso del 2018, il volume di spesa per investimenti in sviluppi innovativi è stato pari a circa 27,2 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 2018	Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015	Anno 2014
Tecnologie per la sicurezza	21,9	28,9	36	44,7	7,0
Diagnostica innovativa	-	-	0,1	0,8	0,8
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	4,0	3,7	10,2	18,4	2,6
Difesa ambiente e territorio	0,5	0,3	-	-	-
Altro	0,8	0,3	-	-	-
TOTALE	27,2	33,2	46,3	63,9	10,4

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

Nello specifico, le attività relative a interventi avviati nel corso del 2018, hanno riguardato le principali tematiche di seguito elencate:

- customizzazione per RFI del Sistema di Allertamento Nazionale per la previsione del possibile innesco di fenomeni franosi indotti da piogge lungo la rete ferroviaria italiana (SANF-RFI). L'attività è finalizzata al miglioramento della conoscenza di occorrenza di eventi franosi in occasione di eventi meteo intensi;
- attività, in collaborazione con il POLIMI, relative al comportamento statico e dinamico delle staffe fermacarri in uso, allo sviluppo di un sistema antisivio in grado di esercitare il vincolo solo su veicoli in stazionamento ed infine alla valutazione mediante codice di calcolo DB Tunnel delle variazioni di pressione generate dal transito del treno in galleria al variare della velocità del treno;
- sperimentazione di un nuovo materiale denominato ecoballast®, derivante da sottoprodotti della lavorazione di acciai di alta qualità, per l'utilizzo come pietrisco per massciata ferroviaria, è stata avviata la fase di sperimentazione individuando, per la realizzazione del campo prova, un tratto della Linea Treviso – Portogruaro sul quale sono state avviate le necessarie attività preliminari, con l'obiettivo di avviare la sperimentazione in campo;
- progettazione e realizzazione di prototipi di apparecchio di dilatazione del binario per binari in lunga rotaia saldata in corrispondenza di ponti a schema statico;

- sperimentazione per lavaggio gallerie con un convoglio attrezzato per la rimozione ed aspirazione dello sporco ed il lavaggio con acqua a pressione delle gallerie ferroviarie, senza interferenze con la trazione elettrica (TE);
- sistemi antigelicidio della linea di contatto con scaldiglia sovrapposta, alimentazione diretta dalla linea di contatto stessa ed attivazione automatica solo in caso di necessità / presenza fenomeni gelo estremo.

Sono stati completati i seguenti interventi:

- sviluppo dello strumento informatico "*Value Management*" per la valutazione della congruità dei prezzi a base delle gare prima della loro pubblicazione, valutazione della congruità delle offerte presentate in gara, nonché per la risoluzione delle problematiche che si generano nella valorizzazione di specifiche prestazioni o forniture in corso di appalto;
- installazione sperimentale di uno strumento per la misura dello scalzamento localizzato nell'alveo dei corsi d'acqua (Bless +) ed è stata avviata una campagna di osservazioni delle misurazioni per la validazione dello strumento.

Comitato Tecnico e di Monitoraggio

E' proseguita nel 2018 l'attività di impulso ed analisi del Comitato Tecnico e di Monitoraggio (CTM) finalizzata a verificare le politiche per l'acquisizione di nuovi prodotti/sistemi *asset* esaminandone le ricadute funzionali, di esercizio e manutentive della rete ferroviaria. In particolare il CTM: a) valuta l'effettiva necessità di avviare lo sviluppo di nuovi sistemi e prodotti per l'infrastruttura ferroviaria, attraverso l'esame delle Schede Esigenze (SE) presentate dalla Direzione Committente; b) fornisce supporto e indirizzo per la fase di realizzazione del processo di Implementazione di Prodotti e Sistemi Innovativi, una volta completato l'iter di autorizzazione ed avvio del progetto di investimento in coerenza con le vigenti procedure aziendali; c) svolge funzione di monitoraggio e, a fronte di eventuali scostamenti, promuove le necessarie analisi per individuare possibili ulteriori esigenze di sviluppo del prodotto/applicazione.

Nei CTM tenuti durante il 2018 sono state analizzate 22 schede esigenze di cui 20 sono state autorizzate e 2 annullate. Le Istruttorie di Ricerca esaminate sono state 18 di cui 16 autorizzate e 2 in lavorazione.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

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

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

La Blufferries chiude l'esercizio 2018 con un risultato netto positivo pari a 2,3 milioni di euro, in aumento del 3% rispetto all'esercizio precedente. I ricavi operativi risultano in crescita rispetto all'anno precedente per effetto

dell'incremento dei ricavi da traffico, determinato dall'incremento del fatturato sia da trasporto gommato (1 milione di euro, di cui 0,7 segmento "pesante" e 0,3 comparto "autovetture"), sia da trasporto passeggeri (2,4 milioni di euro, di cui 2,2 ricavi emergenti dal nuovo servizio di collegamento veloce Messina-Reggio Calabria).

Si è inoltre registrato un aumento degli altri ricavi e prestazioni, imputabile prevalentemente all'effetto combinato del decremento dei ricavi da locazione navi e dei rimborsi assicurativi (0,5 milioni di euro) e dell'emergere di proventi di natura straordinaria (3,4 milioni di euro) quali le penali addebitate al costruttore per il ritardo nella consegna della TRINACRIA (1,1 milioni) e il risarcimento da parte del socio RFI per la dismissione del diritto d'uso dei ponti auto delle navi ferroviarie oggetto di conferimento iniziale del ramo aziendale (2,3 milioni). I costi operativi risultano in aumento rispetto all'anno precedente, principalmente a causa dell'effettuazione del nuovo servizio su Reggio Calabria. In particolare, tale business ha determinato la crescita del costo del lavoro di 0,8 milioni di euro e della voce altri costi (carburante, servizi e locazioni passive navi) di 1,2 milioni di euro.

Lo scostamento della voce ammortamenti e svalutazioni cespiti, infine, è principalmente determinato dalla svalutazione del diritto d'uso dei ponti delle navi ferroviarie di RFI per un importo coincidente al valore residuo netto contabile di 2,3 milioni di euro, in quanto l'immobilizzazione è divenuta inutilizzabile a causa dell'inagibilità dei connessi cavalcavia veicolari nelle invasature di Villa S. Giovanni. Tuttavia, come suddetto, il socio ha previsto un risarcimento di pari importo neutralizzando gli effetti economici sul reddito operativo.

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

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 per ottimizzare la capacità di accesso agli impianti pubblici merci ed ottimizzarne l'utilizzo secondo i principi di equità, trasparenza e non discriminazione dettati inizialmente dal D.lgs.n.188/2003, poi sostituito dal D.lgs.n.112 del 15 luglio 2015. Controllata all'89% da RFI e partecipata al 11% da Mercitalia Intermodal (già Cemat) 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 2018 con un Risultato Netto positivo pari ad euro 2,2 milioni di euro, in linea con quello dell'esercizio precedente, pur in presenza di una leggera riduzione dell'EBIT (circa 123 mila €) dovuta ad una riduzione dei ricavi per servizi terminalistici, per lo più compensata dall'effetto positivo della riduzione delle imposte sul reddito.

I costi operativi complessivi nel 2018 risultano in linea con quelli rilevati nel 2017. A fronte di un incremento del costo del lavoro si registra una riduzione di pari importo degli altri costi operativi inerenti i servizi di manovra e *handling* nei terminal gestiti con contratto di rete (Bari, Bologna, Brescia, Livorno e Parma).

Per quanto riguarda le unità di carico complessivamente movimentate, si evidenzia una riduzione di produzione rispetto al 2017 pari al 6,7% che si riduce all'1% circa, se si escludono i volumi del *terminal* di Milano Smistamento sul quale incide la chiusura del contratto di locazione delle aree del *terminal* con effetto 1° gennaio 2018.

Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di Partecipazioni S.p.A. (partecipata al 88,20%)

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 2017 è stato deliberato nel corso dell'Assemblea Straordinaria dei Soci del 20 dicembre 2017, il IX aumento di capitale fino ad un massimo di 140 milioni di euro, eseguito poi in un'unica *tranche* in data 22 febbraio 2018. Al 31 dicembre 2018 il capitale sociale complessivo ammonta a 705.790.910 euro, composto da n. 705.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. A seguito della sottoscrizione del IX aumento di capitale, la quota di spettanza di RFI è passata dall'iniziale 87,92% all'attuale 88,20% del capitale, che al 31 dicembre 2018 corrisponde a 623 milioni di euro. La Società ha provveduto ad effettuare conferimenti alla collegata BBT SE per 90 milioni di euro, per finanziare la realizzazione di attività di Fase III.

TFB ha chiuso l'esercizio 2018 con un risultato economico positivo netto di circa 79 mila euro dovuto esclusivamente ai proventi finanziari derivanti dalle giacenze bancarie.

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

La costituzione di Blu Jet da parte di RFI in data 1° agosto 2018 rientra nel percorso di attuazione dell'operazione di riassetto organizzativo dei servizi di navigazione in concessione, a seguito della modifica del quadro normativo operata dal DL n.50 del 24 aprile 2017, convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017 n.96. Il riassetto verrà attuato mediante la scissione parziale del ramo di azienda del segmento mezzi veloci di Blufferries, che avverrà nel 2019, a favore della neocostituita Blu Jet, allo scopo di consentire la separazione delle attività di navigazione svolte in regime di concessione (traghettaggio ferroviario via mare attraverso l'impiego di navi ferroviarie e mezzi navali veloci), poste in capo a RFI, da quelle a libero mercato (trasporto di gommato pesante e leggero) esercitate da Blufferries. Il capitale sociale della società al 31 dicembre 2018 è pari a 200 mila euro, pari a quello di costituzione. La società nel 2018 non è stata operativa ed ha riportato un risultato economico negativo di circa 16 mila euro per effetto dei costi per servizi legati agli organi sociali ed alla società di revisione.

Grandi Stazioni Rail (partecipata al 100%)

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

La Società chiude l'esercizio 2018 con un Risultato Netto positivo pari ad euro 5,3 milioni di euro, in aumento di circa 1 mln di euro rispetto a quello dell'esercizio precedente.

I ricavi operativi si incrementano rispetto al 2017 di circa 2,9 milioni di euro (2%) per effetto principalmente dei maggiori ricavi per stipula di nuovi contratti con società del gruppo FSI (Italcertifer e Trenitalia), dei maggiori ricavi per parcheggi, a seguito dell'incremento dell'occupazione media dei parcheggi entrati a regime, e

dell'incremento registrato nell'anno dei ricavi per rimborso oneri di conduzione dei complessi immobiliari gestiti (in linea con l'incremento dei costi afferenti).

I costi operativi nel 2018 risultano incrementati di circa 1,4 mln di euro (1%) rispetto al 2017, per effetto principalmente dell'aumento dei costi di conduzione dei complessi immobiliari gestiti correlati all'aumento dei rispettivi ricavi, dell'incremento dei canoni di retrocessione connessi all'aumento dei ricavi per parcheggi e dell'effetto combinato di maggiori imposte e tasse e maggiori accantonamenti per rischi.

Gli ammortamenti si incrementano di 413 mila euro per effetto dei passaggi a cespite di immobilizzazioni in corso essenzialmente per opere di manutenzione straordinaria sulle stazioni del *network*.

In relazione al primo programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001) di cui alla delibera CIPE 21/12/01 n. 121, nel corso dell'esercizio sono state presentate n. 21 richieste di erogazione diretta del contributo per complessivi 42,3 milioni di euro. A fronte di tali richieste il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha erogato 27,4 milioni di euro. Sono stati inoltre incassati 7,5 milioni di euro a fronte di richieste presentate nel 2017. L'importo complessivamente ricevuto nel 2018 è quindi pari a 34,9 milioni di euro.

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.

ALTRE INFORMAZIONI

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari e penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2018. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

Con riferimento ai procedimenti giudiziari penali, avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti della Società, si evidenzia che nel corso del 2018 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

- delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la Società, ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;
- delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
- per gli ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Inoltre, il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è invece riportato nelle Note esplicative al bilancio cui si rinvia. Allo stesso modo anche la descrizione delle attività e passività potenziali sono riportati nelle Note alla presente Relazione Finanziaria Annuale cui si fa integrale rinvio.

Per i procedimenti o contenziosi che non hanno visto, nel periodo, evoluzioni di rilievo, si rinvia a quanto riportato in dettaglio nell'analogo sezione della Relazione Finanziaria Annuale 2017.

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

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

Procedimenti D.Lgs. 231/2001

Non si registrano nel corso del 2018 evoluzioni processuali relativamente al procedimento penale:

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

Di seguito, si rappresentano i procedimenti che hanno registrato evoluzioni processuali nel corso del 2018:

- 6305/09 RGNR - scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009 pende attualmente innanzi alla Corte di Appello di Firenze, a seguito dell'impugnazione della sentenza di primo grado, presentata dalle difese delle persone fisiche e Società condannate, nonché dalla accusa pubblica e privata.
- 7906/2009 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Latina - concernente ipotesi di lesioni colpose a danno di due dipendenti di RFI, connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica (evento del 10 agosto 2009) verificatesi nel corso di operazioni manutentive nei pressi di Fondi - a carico di due dirigenti ed un dipendente di RFI e della Società, nella qualità di responsabile civile ed amministrativo, all'udienza svoltasi in data 14 dicembre 2017 il Giudice ha emesso sentenza di "non doversi procedere" nei confronti degli imputati essendosi il reato estinto per intervenuta prescrizione. All'esito del deposito della motivazione della sentenza non è stato formalizzato appello entro i termini di legge. Sul provvedimento è stato apposto timbro di irrevocabilità in data 7 maggio 2018.
- 3651/18 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Milano a seguito dell'incidente ferroviario occorso in data 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord Srl - in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi - che ha causato il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri. In seguito all'evento la Procura di Milano ha iscritto nel registro degli indagati, in ambito RFI S.p.A., l'Amministratore Delegato, il Responsabile della Direzione Produzione, il Responsabile della Direzione Territoriale Produzione (DTP) di Milano, il Responsabile dell'Unità Territoriale Linee Sud - DTP Milano, il Capo Unità Manutentiva (UM) Lavori Brescia, lo Specialista Cantieri Armamento nell'ambito della suddetta UM. Risultano altresì indagati l'Amministratore Delegato ed il Direttore Operativo di Trenord S.r.l.. Anche le società, RFI S.p.A. e Trenord S.r.l., sono risultate attinte dalla responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/01. In particolare, alle persone fisiche sono contestate le ipotesi di reato previste e punite dagli artt. 430, 449 co 1 e 2 c.p. (disastro ferroviario colposo), art. 589 co 2 e 3 c.p., art. 590 co 2, 3, 4 c.p. (omicidio colposo e lesioni colpose con violazione delle norme in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro) e art. 71 D.Lgs. 81/08 (violazione degli obblighi del datore di lavoro). Per quanto riguarda le persone giuridiche viene contestato l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 *septies* co 2 e 3 D.Lgs. 231/01, in tema di sanzioni, in caso di omicidio colposo e lesioni gravi, per violazioni della normativa antinfortunistica. RFI S.p.A. ha nominato un legale di fiducia ed un proprio consulente tecnico. Con riferimento alle eventuali passività che dovessero sorgere si rappresenta che sono state prontamente attivate le polizze assicurative vigenti. Il procedimento è attualmente pendente in fase di indagini preliminari.

Relativamente ai procedimenti di nuova comunicazione si segnala:

- 16682/14 RGNR pendente innanzi la Procura di Palermo è stato notificato nel giugno 2018 l'avviso di conclusione indagini preliminari all'Amministratore Delegato nonché alla Società RFI S.p.A., attinta da responsabilità amministrativa ex D.Lgs 231/01. Il delitto contestato è l'attività organizzata per il traffico illecito di rifiuti (452 quaterdecies c.p.) e con riferimento alla Società l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 *undecies* co. 2 lett. F) del D.Lgs. 231/2001 in relazione al presunto smaltimento abusivo di rifiuti realizzato nel mese di novembre 2014 dal soggetto intermediario Ecosistem S.r.l. presso la discarica sita in Camastra (AG) in conseguenza dei lavori svolti da RFI sulla piattaforma sotto il ponte Petrace di Gioia Tauro (RC). RFI S.p.A. ha nominato un legale di fiducia.

Altri procedimenti penali rilevanti

Di seguito, si rappresentano i procedimenti che hanno registrato evoluzioni processuali nel corso del 2018:

- 6765/2012 RGNR iscritto presso la Procura di Brindisi avente ad oggetto un 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). Il giudizio è a carico del conducente del veicolo per i delitti di omicidio colposo e disastro ferroviario. RFI si è costituita parte civile unitamente a Trenitalia. Il Tribunale di Brindisi in data 21 ottobre 2014 ha emesso sentenza di condanna a carico dell'imputato. La Corte di Appello in data 5 aprile 2018 ha confermato la sentenza di primo grado.
- 3034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, relativo all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato al km 155+849 della tratta Rossano C. – Mirto Crosia. Nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo FS viene contestato, in concorso, l'omicidio colposo e il disastro ferroviario colposo. Il giudizio è pendente nella fase dell'udienza preliminare.

Non si registrano evoluzioni processuali relativamente ai seguenti procedimenti penali pendenti nei confronti di personale di RFI nei quali quest'ultima è costituita in giudizio in qualità di responsabile civile:

- 1744/2014 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Palmi nei confronti di un dipendente imputato del reato previsto e punito dall'art. 590 c.p. in relazione all'infortunio occorso ad un viaggiatore in data 02 settembre 13 presso la Stazione di Rosarno;
- 2899/2009 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Avellino nei confronti, tra gli altri, di quattro ex funzionari FS imputati dei reati previsti e puniti dagli artt. 110, 589 e 590 co. 2, 3, 4, e 5 codice penale.

ALTRE INDAGINI

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

Per quanto concerne i due giudizi promossi da RFI dinanzi al TAR Lazio avverso le Decisioni URSF n. 18/2006 e n. 83/2007 si segnala che questa Società ha provveduto ad impugnare la sentenza del Tar Lazio n. 9381/2017 (pubblicata il 22 agosto u.s.) che li ha in parte dichiarati inammissibili ed in parte respinti perché infondati.

Per quanto invece riguarda l'ottemperanza della sentenza del Consiglio di Stato di annullamento del DM 92T, nel rinviare alle precedenti informative per la dettagliata descrizione, si rammenta che, in data 26 settembre 2016, il Commissario ad acta ha trasmesso la relazione conclusiva sugli esiti dell'istruttoria relativa al riconoscimento dello sconto K2, quantificando l'importo da corrispondere alle quattro imprese ferroviarie ricorrenti, interessate dal giudizio di ottemperanza, segnatamente: Rail Traction Company, Rail Cargo Italia (ex NordCargo), SBB Cargo, Rail Cargo Italy (ex DB Schenker). Pur avendo presentato al Consiglio di Stato un ricorso per motivi aggiunti al fine di ottenere chiarimenti in merito all'ottemperanza del giudicato formatosi in materia di sconto K2 (l'udienza non è ancora stata fissata), le summenzionate imprese ferroviarie hanno notificato a RFI SpA, nel dicembre 2017, quattro separati ricorsi per decreto ingiuntivo, volti ad ottenere il pagamento delle somme riconosciute loro dal Commissario *ad acta* nella propria relazione. A fronte di tali ricorsi, RFI SpA ha provveduto a liquidare alle imprese ferroviarie le somme dovute.

In ragione del pagamento effettuato da RFI, in vista dell'udienza del 12 aprile u.s. le quattro IF ricorrenti hanno depositato "istanza per la dichiarazione di sopravvenuta carenza di interesse". Pertanto, in considerazione della suddetta istanza, il Consiglio di Stato con sentenza n. 2518 del 26 aprile 2018 ha dichiarato il "ricorso per motivi aggiunti" improcedibile disponendo altresì la compensazione delle spese di giudizio.

Da ultimo, per quanto concerne il giudizio civile instaurato da Trenitalia la prima udienza di comparizione, inizialmente fissata al 16 maggio 2018 è stata differita al 13 marzo 2019 a fronte del Decreto emesso dal Tribunale Civile di Roma, con il quale è stato consentito a RFI di "chiamare in causa" il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché il Ministero dell'Economia e delle Finanze per garanzia e manleva delle somme - a titolo di Sconto K2 - che saranno eventualmente riconosciute in favore di Trenitalia. Dopo una sintetica discussione, il Giudice ha rinviato all'udienza del 15 gennaio 2020 assegnando alle parti i relativi termini per la presentazione delle rispettive memorie.

RFI ha pertanto provveduto a notificare gli atti del giudizio ai competenti Dicasteri.

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

Rispetto a quanto indicato nelle precedenti relazioni a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si informa che l'udienza per la trattazione del giudizio di appello promosso dall'AGCM, in cui RFI si è costituita in data 22 luglio 2014, è stata fissata all'11 aprile 2019. Si resta quindi in attesa della conclusione del giudizio di appello per poi procedere - in caso di conferma del pronunciamento favorevole ottenuto in primo grado- alla richiesta di restituzione delle somme versate da RFI a titolo di sanzione (*i.e.* 100 mila euro) in ottemperanza al provvedimento ora annullato.

Procedimento AGCM A/519 – Regione Veneto

In data 10 maggio 2018 l'Autorità della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha notificato nei confronti di RFI S.p.A. - nonché Ferrovie dello Stato S.p.A. e Trenitalia S.p.A. - un provvedimento di avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 287/90, per accertare l'esistenza di una violazione dell'articolo 102 del TFUE (Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea). L'avvio di istruttoria è stato adottato anche a seguito della segnalazione del 14 marzo 2018 inviata dall'impresa ferroviaria Arriva Rail Italia S.r.l. ed è finalizzato a verificare se le tre società del Gruppo FS, tra il 2015 e il 2017, abbiano adottato una strategia complessiva volta a sfruttare indebitamente la posizione di monopolio legale detenuta da RFI sul mercato della gestione dell'infrastruttura ferroviaria, al fine di preservare la posizione di *incumbent* detenuta da Trenitalia sul mercato della fornitura dei servizi ferroviari di trasporto regionale e locale in Veneto. In sostanza, l'AGCM ritiene che la strategia posta in essere dal Gruppo FS sia stata volta a legare inscindibilmente l'investimento di RFI nell'elettrificazione delle linee venete, l'investimento di Trenitalia in nuovo materiale rotabile e l'affidamento diretto del servizio ferroviario a Trenitalia stessa per un periodo complessivo di quindici anni (2018-2032). La notifica del provvedimento di avvio è stata effettuata personalmente dai funzionari dell'AGCM, i quali hanno contestualmente provveduto a notificare un secondo provvedimento relativo all'autorizzazione ad effettuare, con la collaborazione della Guardia di Finanza, un'ispezione presso le sedi di RFI (e presso le altre società del Gruppo FS coinvolte) acquisendo presso l'ufficio dell'Amministratore Delegato e di altri Direttori e Dirigenti di questa Società una serie di documenti.

RFI, quali attività propedeutiche alla definizione della strategia difensiva più opportuna, ha provveduto ad effettuare l'accesso all'intero fascicolo istruttorio e, a valle di una puntuale verifica della documentazione acquisita dall'AGCM in sede di ispezione, ha presentato istanza di riservatezza dei documenti, o parti di essi, contenenti informazioni o dati ritenuti sensibili e confidenziali.

Si rappresenta che in caso di accertamento di infrazione, tenuto conto della sua gravità e durata, l'AGCM potrà disporre l'applicazione nei confronti di RFI di una sanzione amministrativa pecuniaria fino al dieci per cento del fatturato realizzato nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla notificazione della diffida.

Considerata la rilevanza e le possibili implicazioni discendenti dal presente procedimento, tenuto conto della fattispecie contestata (abuso di posizione dominante) e di quanto precedentemente avvenuto per procedimenti AGCM analoghi, si è ritenuto opportuno nominare, in analogia a quanto compiuto per gli altri procedimenti antitrust e dai soggetti sopra richiamati, un legale esterno a supporto e rappresentanza di RFI, scelto nell'ambito dei soggetti professionali particolarmente qualificati nel settore del diritto della concorrenza.

In data 12 settembre 2018 si è tenuta l'audizione di RFI innanzi agli uffici dell'Autorità a valle della quale è stato richiesto di fornire ulteriori ed appositi chiarimenti in merito a:

- *governance* del Contratto di Programma con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ruolo di Governo, Regioni, RFI), descrivendo in dettaglio l'*iter* delle negoziazioni avvenute con specifico riferimento agli interventi di elettrificazione delle linee regionali venete relative al cd. Anello basso (Montebelluna-Belluno, Belluno-Ponte nelle Alpi-Vittorio Veneto e Ponte nelle Alpi Calalzo di Cadore);
- contenuti del Contratto di Programma 2017-2021 in relazione agli interventi di elettrificazione delle linee regionali venete, facendo anche riferimento alle pertinenti decisioni dei Comitati di valutazione Investimenti RFI;
- *iter* del Contratto di Programma 2017-2021;
- contenuto di taluni documenti acquisiti dall'Autorità nel corso dell'ispezione degli uffici di RFI.

Detti chiarimenti sono stati forniti con apposita ed articolata memoria - depositata lo scorso 16 ottobre - per il tramite della quale, oltre a rispondere ai quesiti sopra richiamati, è stato in particolar modo evidenziato come non esista alcuna correlazione tra le modalità di affidamento del servizio di trasporto ferroviario e la gestione degli investimenti infrastrutturali - nello specifico elettrificazione delle linee nella regione Veneto - da parte di RFI.

Il termine di chiusura dell'istruttoria è fissato al 30 maggio 2019.

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).

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

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

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

Il ricorso è ancora in attesa di fissazione della prima udienza e RFI, in considerazione del mutato quadro normativo, non ha interesse a coltivare il giudizio.

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

Per quanto concerne il ricorso promosso da RFI è stato ritenuto opportuno presentare al TAR Piemonte una dichiarazione di sopravvenuta carenza di interesse a coltivare il giudizio considerato anche che le originarie doglianze di RFI risultano oggi superate in ragione dei successivi atti adottati dall'ART e dal concreto andamento delle dinamiche di mercato. A seguito della suddetta dichiarazione il TAR Piemonte, con sentenza n. 1287 pubblicata il 29 novembre 2017, ha dichiarato il ricorso improcedibile.

Per quanto invece riguarda i ricorsi promossi da Trenitalia e da NTV avverso la Delibera in questione, con sentenze pubblicate l'11 gennaio 2018, sono stati rigettati dal TAR Piemonte. Avverso tali pronunce, sia Trenitalia che NTV hanno presentato ricorso in appello ad aprile 2018.

Relativamente alle sentenze del TAR Piemonte che hanno definito i ricorsi promossi da una serie di imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci, da Trenitalia e da NTV avverso le Delibere ART nn. 75 e 80/2016 (attuative della Delibera n. 96/15 con cui l'ART si era favorevolmente pronunciata in merito alla conformità del nuovo sistema tariffario 2016-2021 proposto da RFI e relativo al PMdA ed ai servizi extra PMdA) si fa presente che sono state tutte oggetto di impugnazione nei primi mesi del 2018.

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

Con la Delibera n. 64 del 31 luglio 2015 l'ART aveva avviato un procedimento nei confronti di RFI, per l'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 n. 70/2014 aveva previsto un termine di implementazione differito rispetto alla sua data di pubblicazione.

Per quanto concerne quelle contestazioni di cui alla Delibera n. 64 per cui RFI non aveva presentato proposte di impegni ma solo memorie difensive (segnatamente quelle riguardanti le misure 4.6.1 "sgombero dell'infrastrutture", 5.6.1 "rimodulazione del sistema penali/franchigie per mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione di tracce" e 7.6.1 "Performance Regime"), si rammenta che 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 euro 20.000.

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 euro 10.000 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 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 limitatamente all'accertamento delle sopra menzionate violazioni. Ad oggi si è in attesa della fissazione dell'udienza.

Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera ART n. 125 del 20 ottobre 2017

Con Delibera n. 125/2017 del 19 ottobre 2017 l'ART ha avviato un procedimento per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio in capo a RFI relativamente ad una presunta violazione della procedura relativa all'assegnazione della capacità d'infrastruttura ferroviaria alla società Trenitalia.

Lo scorso 31 maggio 2018 l'ART ha notificato ad RFI la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie (CRI) relativamente al procedimento sanzionatorio in questione in cui ha ritenuto sussistere i presupposti per comminare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lett. a), del D.Lgs. n. 112 del 2015.

RFI, entro il termine del 20 giugno 2018, ha provveduto a trasmettere all'ART la propria memoria difensiva finale richiedendo l'archiviazione del procedimento in oggetto. L'audizione finale si è svolta il 27 giugno 2018.

A conclusione del procedimento sanzionatorio in oggetto, con Delibera n. 68/18 - pubblicata lo scorso 16 luglio - l'ART ha comminato ad RFI una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 54.000 euro per la violazione dell'art. 26, commi 1 e 3, del D.Lgs. 112/2015. RFI, dopo aver provveduto al pagamento della sanzione ed a seguito di approfondite analisi da parte delle competenti Strutture, ha convenuto di non proporre ricorso giurisdizionale.

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

Con Delibera n. 126/2017 l'ART ha avviato un procedimento per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio in capo a RFI relativamente ad una presunta violazione del principio di trasparenza e degli obblighi informativi previsti dal prospetto informativo della rete, nonché dei principi di equità e non discriminazione, con

riferimento alle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria per l'esercizio del trasporto ferroviario con i treni a doppia composizione e all'innalzamento della velocità oltre 300 km/h.

Lo scorso 31 maggio l'ART ha notificato ad RFI la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie (CRI) relativamente al procedimento sanzionatorio in questione in cui ha ritenuto sussistere i presupposti per comminare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lett. a), del D.Lgs. n. 112 del 2015.

RFI, a seguito della lettura ed analisi delle risultanze istruttorie, ha potuto rilevare un richiamo a talune note di cui la stessa è venuta a conoscenza solo a seguito delle suddette CRI. È stata pertanto inviata istanza di accesso agli atti con contestuale richiesta di proroga del termine di audizione finale -previsto per il 27 giugno 2018- per poter compiutamente analizzare la sopra indicata documentazione e predisporre le conseguenti argomentazioni difensive.

L'ART ha positivamente riscontrato la suddetta istanza trasmettendo la documentazione richiesta e prorogando il termine di scadenza per la presentazione delle memorie difensive al 28 giugno 2018 e per la data di svolgimento dell'audizione finale al 5 luglio 2018, a cui non ha fatto finora seguito alcuna delibera da parte dell'Autorità.

Ricorso verso Delibera ART n. 140/2017

Con Delibera n. 140/2017 - pubblicata lo scorso 4 dicembre - l'ART ha comunicato a RFI le annuali indicazioni e prescrizioni al "Prospetto Informativo della Rete 2019", al "Prospetto Informativo della Rete 2018" nonché relative alla predisposizione del "Prospetto Informativo della Rete 2020". A differenza di passate delibere aventi il medesimo oggetto, il suddetto provvedimento si è caratterizzato per un contenuto particolarmente invasivo e pervasivo tale da comportare una forte ricaduta sull'autonomia del Gestore. A titolo semplificativo ma non esaustivo, si possono richiamare le prescrizioni concernenti un accesso completo e diretto - da parte dell'ART - ai sistemi informativi ed alle banche dati del Gestore nonché l'obbligo di mettere a disposizione del mercato il documento denominato "Scenario Tecnico" (contenente le regole di progettazione per ogni tratta e direttrice di traffico).

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

RFI, ritenendo del tutto insoddisfacenti ed erronee tali argomentazioni, ha presentato al Consiglio di Stato ricorso per regolamento di competenza; il 13 luglio è intervenuta l'Ordinanza del Consiglio di Stato che, pronunciandosi definitivamente sul regolamento di competenza proposto da RFI, ha dichiarato competente il TAR Piemonte.

RFI ha pertanto riassunto il giudizio concernente la Delibera n. 140/2017 presso il Tribunale Amministrativo indicato e ad oggi si è in attesa della fissazione dell'udienza.

IL CONTENZIOSO FISCALE

Nel seguito si riportano i contenziosi fiscali concernenti 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 in materia di Imposta Regionale sulle Attività Produttive.

- In merito all'avviso di accertamento IRAP per l'anno 2010 RFI ha proposto appello avverso la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale 10454/2017 che ha respinto il ricorso della Società. La trattazione dell'udienza è stata fissata per il giorno 29 gennaio 2019. La sentenza non è stata ancora depositata.
- In merito al ricorso avverso l'avviso di accertamento IRAP per l'anno 2011, n. TJBOC0100229/2016 notificato in data 24 novembre 2016, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio - Ufficio Grandi Contribuenti, in data 27 novembre 2018 è stata depositata la sentenza n.19756/18 con la quale la società è risultata soccombente con riferimento alla sola imposta. Ha trovato, invece, totale accoglimento la richiesta della Società di disapplicazione delle sanzioni. In data 08 gennaio 2019 l'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio - Ufficio Grandi Contribuenti, ha notificato l'intimazione di pagamento n. TJCIPP00060/2018 con la quale, sulla base di quanto deciso in sentenza citata, ha invitato la società al pagamento di un terzo dell'imposta accertata oltre ai relativi interessi maturati, che la società ha provveduto a versare in data 4 febbraio 2019.
- Avverso l'avviso di accertamento IRAP per l'anno 2012, n. TJBOC0100251/2016 notificato in data 22 febbraio 2017, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio - Ufficio Grandi Contribuenti, in data 13 aprile 2017 è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale competente. La trattazione dell'udienza è stata fissata per il giorno 11 febbraio 2019. La sentenza non è stata ancora depositata.
- In data 04 dicembre 2018, è stato notificato l'avviso di accertamento IRAP CLC per l'anno 2013, n. TJBOC0100227/2018 dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio - Ufficio Grandi Contribuenti. La Società procederà all'impugnazione dell'atto mediante notifica del ricorso. In data 4 febbraio 2019 la Società ha provveduto al pagamento, a titolo di riscossione provvisoria in pendenza di giudizio, di un terzo dell'imposta accertata oltre ai relativi interessi maturati.

Compensi degli amministratori con deleghe

I compensi del Presidente del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato vengono stabiliti dal CdA nel rispetto della "Direttiva in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze" del 24 giugno 2013 ".

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	Emolumenti annuali mandato 2017-2019
Compenso fisso: emolumento carica	65.385
Compenso fisso: emolumento deleghe	19.615
Componente variabile	-

AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE	Emolumenti annuali mandato 2017-2019
Compenso fisso: emolumento carica	65.000
Compenso fisso: emolumento deleghe	400.000
Componente variabile*	200.000

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

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

La Società, nel corso del 2018, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

FATTORI DI RISCHIO

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

Attività di *Risk Management*

Nell'ambito del più generale *Framework* di Gruppo di *Strategic Risk Management*, finalizzato a supportare il processo decisionale del *management* in ottica "*risk-based*", è stato eseguito in RFI il processo di *Risk Assessment bottom up* sulla base degli indirizzi metodologici e operativi definiti dal *Chief Risk Officer* di Capogruppo.

Il processo di *Risk Assessment bottom up* è finalizzato alla identificazione e alla raccolta delle valutazioni del *management* in merito ai rischi percepiti come rilevanti per il raggiungimento degli obiettivi assegnati alle diverse Direzioni/Strutture societarie.

Tale processo si basa su un approccio auto-valutativo dei rischi e del sistema di controllo posto in essere a presidio degli stessi, sviluppato secondo la metodologia del *Risk Control Self Assessment* (RCSA). Il processo di *Risk Assessment bottom up* adottato:

- ha carattere societario ed è svolto in via separata e autonoma da ciascuna Società del Gruppo;
- si caratterizza per un coinvolgimento diretto del management nella individuazione e nella valutazione dei rischi di competenza, prevedendo pertanto un ruolo centrale dei c.d. *risk owner* e un ruolo di facilitazione da parte dei presidi di *risk management* aziendali nei periodici cicli di analisi (c.d. *risk officer*);

- è basato sull'utilizzo di specifiche tassonomie dei principali obiettivi, processi, rischi e controlli e di metriche di valutazione qualitative e logiche di aggregazione dei dati definite dalla Capogruppo, al fine di favorire la diffusione di un linguaggio riconosciuto e condiviso e di una metodologia comune tra le Società del Gruppo;
- è supportato da una piattaforma informatica dedicata ed univoca, che consente di efficientare e tracciare l'esecuzione delle attività di *assessment*.

Il *Risk Assessment bottom up* contribuisce pertanto al miglioramento del sistema di controllo interno e gestione dei rischi, attraverso una vista interna e privilegiata sui processi aziendali tipici:

- accrescendo la cultura e la consapevolezza del rischio nella gestione dei processi, anche attraverso la definizione di azioni migliorative;
- sviluppando un patrimonio informativo utile per ulteriori approfondimenti e favorendo possibili sinergie con le altre funzioni di controllo;
- fornendo un quadro generale al Vertice dei principali rischi in grado di compromettere il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

Il processo si articola nelle seguenti fasi:

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

La ricognizione, avviata nel primo semestre e completata nel secondo, ha permesso di acquisire una visione complessiva della percezione del *management* coinvolto sui principali obiettivi aziendali a rischio e sui connessi rischi. In generale, dalla rilevazione emerge una rischiosità che si attesta in prevalenza su livelli medio-bassi/bassi, a significare le capacità di mitigazione del sistema dei controlli in essere. Al momento è in corso di definizione il Piano di mitigazione che, una volta condiviso e approvato, sarà oggetto di monitoraggio periodico.

Rischi di *business*

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

In tale scenario, assumono un ruolo di primo piano le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica, anche per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura, e la necessità di tendere verso modelli di sostenibilità integrata a servizio della mobilità del futuro e a sostegno della competitività del paese. Le iniziative strategiche principali su cui la Società è fortemente impegnata riguardano il piano stazioni nel nuovo *concept* di nodi intermodali e poli di servizi, il piano degli investimenti per l'*upgrade* tecnologico e infrastrutturale della rete, volto anche alla connessione con il *network* europeo, il rilevante piano di intervento per la manutenzione dell'infrastruttura e le

azioni volte alla revisione dei modelli di definizione e programmazione dell'offerta commerciale. Tutto ciò sulla base dei *driver* strategici di puntualità, affidabilità, sicurezza ed efficienza, innovazione e sostenibilità.

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

Rischi di natura regolatoria e di *compliance*

La Società opera in settori fortemente regolamentati in cui il cambiamento delle regole di funzionamento del quadro regolatorio, delle prescrizioni e degli obblighi possono influire sull'andamento della gestione e incidere sui risultati attesi.

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

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

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

In particolare, in considerazione della maturità dei processi di liberalizzazione dei mercati in cui operano le Società del Gruppo FS, è emersa a livello di Gruppo la necessità di intraprendere un percorso per dotare le Società, nel rispetto delle rispettive prerogative di autonomia e indipendenza, di un programma di *compliance antitrust* per migliorare la capacità di prevenzione e gestione dei rischi c.d. "*antitrust*" connessi al mancato rispetto della normativa a tutela della concorrenza e all'esecuzione di pratiche commerciali scorrette. Al riguardo in via prioritaria, è stato delineato il programma di *compliance antitrust* per la Capogruppo, nell'ambito del quale, tra l'altro, sono state previste nei primi mesi del 2019 due sessioni formative rivolte a livello di Gruppo al top management e ai responsabili delle funzioni maggiormente esposte al rischio *antitrust* e regolatorio.

Quanto alla gestione degli aspetti privacy e protezione dei dati, con l'entrata in vigore del Regolamento UE 2016/679 (*General Data Protection Regulation – GDPR*) è stato nominato il *Data Protection Officer* (DPO) e sono state emanate specifiche linee di indirizzo a livello di Gruppo in materia di *data protection* che riportano i principi fondamentali, descrivono i principali ruoli attuativi e l'assetto delle responsabilità, nonché i flussi informativi interni e verso l'esterno. In linea con tali indirizzi, è stato nominato anche il Referente *Data Protection* che supporta il Titolare e i singoli *Data Manager* nelle attività operative di adempimento normativo e che svolge funzioni di *focal point* per il DPO per tutte le attività legate alla sorveglianza sull'applicazione del Regolamento.

Rischi operativi

Gli investimenti infrastrutturali sul sistema ferroviario si sostanziano in progetti complessi che richiedono ingenti risorse finanziarie e uno strutturato apparato organizzativo e di *project management* che RFI, anche per il tramite delle Società del Gruppo, pone in essere. Numerosi e di diversa natura potrebbero essere gli eventi in grado di ripercuotersi sulla realizzazione delle opere nei tempi/costi previsti e sulla qualità, efficienza e disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e comportare, pertanto, potenziali effetti negativi sui risultati societari. Ci si riferisce, in generale, ad eventuali variazioni del quadro giuridico, lungaggini negli iter autorizzativi dei progetti da parte dei Ministeri/Enti, difficoltà nell'accesso alle fonti di finanziamento, variazioni tecniche nei programmi, carenze tecniche/organizzative degli appaltatori/contraenti generali (anche dovute a situazioni di sofferenza finanziaria) 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 prosegue l'attuazione di specifiche azioni di natura contrattuale e organizzativa, tese a rafforzare il presidio sui progetti d'investimento da parte di RFI in quanto committente. È stato inoltre avviato un progetto di ampio respiro volto a innovare le modalità di gestione degli investimenti attraverso l'ottimizzazione degli strumenti informativi necessari alla loro gestione operativa e, più in generale, a supportare il modello di gestione a vita intera degli *asset*.

L'infrastruttura ferroviaria è inoltre sensibile a interruzioni/inconvenienti dovuti a guasti degli impianti e delle tecnologie, a fenomeni naturali di grave intensità e ad atti contro il patrimonio che possono influire sull'offerta dei servizi di circolazione in via continuativa nel rispetto degli standard di qualità attesi. Per fronteggiare tali eventi, la Società, oltre a disporre di sistemi di sicurezza, controllo e monitoraggio all'avanguardia, realizza specifici cicli manutentivi sulla rete e adotta procedure di gestione delle anomalie ed emergenze e specifici piani di contingenza con costante attenzione all'informazione al pubblico e alla fornitura dei servizi accessori ai clienti. Nell'ottica di migliorare la *performance* di qualità del servizio, la Società, tra le altre cose, ha ridefinito il modello organizzativo per la gestione del processo di circolazione attraverso l'istituzione di un presidio di responsabilità diretta sulla circolazione e la costituzione di un'apposita *task force*, nonché ha avviato progetti d'implementazione dei sistemi per la programmazione ottimizzata dell'orario ferroviario.

Con riferimento alle stazioni e ai servizi connessi, proseguono gli interventi mirati al riuso e alla riqualificazione dei fabbricati/spazi, anche a fini sociali, al miglioramento dell'accessibilità, della fruibilità, del decoro e della sicurezza per i passeggeri/clienti. Sono in atto anche progetti volti a favorire il collegamento e lo scambio con altri mezzi di trasporto e a innovare ed efficientare, attraverso l'uso delle tecnologie digitali, le informazioni di viaggio e altre *utilities* di stazione. Tutte azioni che si collocano, come già accennato, all'interno di un più ampio progetto volto a garantire al cliente, nell'orizzonte di Piano, servizi aggiuntivi e complementari in coerenza con il nuovo *concept* unico di stazione, intesa come polo trasportistico, ma anche polo di attrazione e di servizio al territorio. Per supportare tale processo di cambiamento, sono state accentrate in RFI, attraverso la revisione del relativo modello organizzativo, la definizione delle strategie di sviluppo di tutte le Stazioni e dei servizi annessi, la *governance* e il monitoraggio delle politiche commerciali di valorizzazione, la definizione degli standard di *layout* di stazione e dei servizi di conduzione.

RFI è comunque costantemente impegnata nell'informare i propri *stakeholder* sulle attività svolte e sugli obiettivi raggiunti, monitorando e rendicontando i risultati nell'ambito di un percorso di miglioramento continuo delle performance. In particolare, per arricchire i servizi offerti, indirizzare le scelte aziendali, valorizzare e tutelare la

propria immagine, RFI gestisce, in coordinamento con la Capogruppo, la comunicazione verso l'esterno attraverso strutturati processi di osservazione, ascolto e gestione delle relazioni con i media.

In tema di approvvigionamento, la Società, in generale, gestisce gli acquisti in modo accentrato e, per le prestazioni e competenze specialistiche proprie del sistema ferroviario, si avvale anche di appositi sistemi di qualificazione di operatori economici e di elenchi di professionisti di comprovata idoneità. Per garantire un'efficienza sempre maggiore nell'uso delle risorse pubbliche è in corso un progetto volto al ridisegno del processo di approvvigionamento, basato su un modello analitico per la determinazione del prezzo ottimale delle forniture.

Riguardo alle variazioni dei prezzi di fornitura di beni dovute alle oscillazioni di mercato, la Società, attraverso le sue strutture specialistiche, monitora l'andamento dei prezzi delle materie fondamentali per l'esercizio del business, nonché la normativa che eventualmente li regola; questo per intraprendere politiche di gestione degli approvvigionamenti mirate a mitigare i rischi ovvero porre in essere azioni per tutelare gli interessi Societari (ad esempio tramite l'utilizzo di Accordi Quadro in cui i prezzi sono fissati per la durata del contratto e sono previste clausole di revisione dei prezzi al superamento di determinati margini). In particolare, in merito al settore elettrico e alle diverse Delibere di modifica del costo dell'energia emesse negli ultimi esercizi dall'Autorità di settore, l'evoluzione del quadro di riferimento continua a essere costantemente monitorata.

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

Rischi ICT (Information and Communication Technology)

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

Al fine di assicurare nel continuo la disponibilità, l'integrità e la riservatezza dei dati informatici, RFI si è dotata di sistemi di prevenzione e protezione (operazioni di *backup*, procedure di autenticazione e profilazione utenti, *firewall*, ecc.) e ha ulteriormente rafforzato e ampliato i propri processi di sicurezza (attraverso verifiche di vulnerabilità, *penetration test*, ecc.) e di *business continuity/disaster recovery* in particolare per i sistemi ritenuti business critical.

RFI ha inoltre aggiornato il piano dei sistemi al fine di cogliere le opportunità di innovazione offerte dalla digitalizzazione, migliorare ancora i servizi per i clienti interni ed esterni nonché rendere conformi i sistemi informatici al GDPR.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L'evoluzione delle attività della Società si inquadra nell'ambito di uno scenario macroeconomico tendenziale, con prospettive di crescita moderate per l'Italia nell'anno 2019, dovute principalmente al ridimensionamento dei piani di investimento delle imprese ed alle prospettive di rallentamento del commercio mondiale.

Quanto premesso, si riflette in un graduale aumento del PIL, con stime di crescita inferiori rispetto a quelle previste negli ultimi mesi dell'anno 2018, pari allo 0,6 % nel 2019 e, all'0,9% e all'1%, rispettivamente negli anni 2020 e 2021; i consumi delle famiglie sarebbero in rialzo per effetto dei benefici delle misure di sostegno incluse nella manovra di bilancio; nel triennio 2019-2021 si prevede una riduzione degli investimenti, che risentirebbero dell'incremento dei costi di finanziamento, della riduzione della fiducia delle imprese e delle peggiori prospettive del commercio internazionale.

L'inflazione, misurata con l'indice armonizzato dei prezzi al consumo, si prevede che salga gradualmente attestandosi all'1% nel 2019 per poi risalire in media all'1,5% nel biennio successivo a seguito dell'incremento delle retribuzioni private e del graduale allineamento delle aspettative di inflazione. Nei maggiori Paesi dell'area Euro, l'inflazione si stima rimanere al di sotto del 2%, in difficile prospettiva di ripresa.

Si prevede un'espansione delle vendite all'estero ma a ritmi moderati dopo la battuta di arresto del 2018, fino a non superare il 3%, risentendo di una moderata crescita della domanda dei mercati di sbocco e di un tasso di cambio progressivamente meno favorevole.

Di contro, la dinamica delle importazioni risulterebbe meno sostenuta risentendo in parte del rallentamento della domanda interna.

Tale contesto macroeconomico incerto è alla base del Budget 2019 approvato nel Consiglio di Amministrazione del 18 dicembre 2018 in coerenza con il primo anno del Piano Industriale 2019-2023, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 6 febbraio 2019.

La nuova *vision* strategica della Società è orientata ad una maggiore concentrazione sul *core business* ferroviario e ad un approccio che ponga il cliente al centro dei processi operativi ed industriali per una maggiore qualità dei servizi di trasporto, logistica ed infrastrutturale e per la creazione di valore sostenibile e condiviso con gli *Stakeholder*.

Tale *vision* fa leva su quattro obiettivi strategici quali "sicurezza", "puntualità e l'affidabilità", "upgrade prestazionale", "efficienza innovazione e sostenibilità", individuando altresì cinque ambiti prioritari di intervento quali Stazioni (nuovo *concept* di stazione per l'integrazione modale e progetti di riqualificazione delle aree limitrofe di stazione), Trasporto pubblico locale (potenziamenti, velocizzazioni, nuove stazioni), Lunga percorrenza (potenziamenti e velocizzazioni delle principali direttrici europee, collegamenti aeroporti), Logistica (collegamenti porti, interporti, distretti produttivi, rafforzamento cooperazione internazionale tra Gestori), Ambiente & Sociale (efficientamento idrico ed energetico, *green procurement*, uso sociale di *asset* non strumentali).

Il perseguimento di obiettivi così sfidanti comporta un rinnovato impegno da parte della Società in tutti gli ambiti industriali ma vede contestualmente come fattore abilitante la disponibilità di un adeguato livello di risorse pubbliche sia con riferimento agli aspetti gestionali sia agli impegni pluriennali. Il livello degli investimenti che RFI ha realizzato e continua a sviluppare, ha confermato l'alta credibilità della Società nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, accreditando alta competenza, affidabilità ed un ruolo importante nel contesto macroeconomico dell'economia italiana nel creare valore anche in termini occupazionali.

La Società ha dimostrato di essere in grado di interpretare il nuovo contesto di riferimento e quindi di saperlo tradurre in termini industriali ponendosi sfidanti obiettivi ed adeguandosi tempestivamente alla nuova

Governance, anche attraverso l'implementazione di nuovi sistemi di controllo che privilegiano gli alti valori di professionalità, integrità e trasparenza in cui la Società opera.

La Società sta mettendo in campo ogni azione al fine di migliorare la puntualità dei servizi ferroviari, sviluppando, tra le altre cose, un nuovo sistema integrato di pianificazione dell'offerta e gestione del traffico (Optima) supportato anche da un rafforzamento dell'organico e potenziamento degli impianti strategici, nonché da diagnostica e manutenzione predittiva.

Prosegue lo sviluppo dei progetti «*Easy Station*» e «*Smart Station*» di RFI che hanno l'obiettivo di migliorare l'accessibilità, con particolare attenzione alle persone con ridotta mobilità, garantire informazioni al pubblico, ridisegnare la configurazione degli spazi, implementare Wi-Fi Station sul territorio italiano, creare una piattaforma di *Smart Energy Management* e garantire maggiore sicurezza. L'installazione di soluzioni tecnologiche innovative consente, anche in tale ambito, l'attivazione di nuovi servizi che trasformano la stazione in un luogo da vivere.

La Società pone grande enfasi alla vista innovativa ed ha per questo costituito e strutturato un polo di studi per ricerca e sviluppo volto a valutare la realizzazione di prototipi per i sistemi ferroviari di nuova concezione attraverso l'acquisizione delle richieste di innovazione da parte dei vari business industriali. Tali esigenze (commerciali, come per esempio lo sviluppo della rete e l'aumento della capacità; funzionali e manutentive; tecniche, ad esempio derivanti da normative di legge; di pura innovazione tecnologica) sono in linea con gli obiettivi strategici inerenti il Rinnovo Tecnologico della Rete finalizzati a garantire i più alti standard di Qualità, Puntualità e Sicurezza e ridurre l'impatto sull'ambiente attraverso un uso efficiente delle risorse naturali. Nel 2018 si sono complessivamente conclusi 32 sviluppi di Prototipi da testare in laboratorio, di cui si stimano in omologazione nel 2019 quelli riferibili a peculiari situazioni di sicurezza, quali l'utilizzo di droni, i sistemi di rilevamento di rischi sismici, i cosiddetti "tornelli evoluti" per il controllo accessi nelle stazioni, la sicurezza dei Passaggi a Livello. Inoltre in ambito ambientale, le principali attività di ricerca e sviluppo in cui la Società ha deciso di investire sono la sperimentazione di due prototipi per l'utilizzo e la trasformazione dell'energia cinetica di frenata dei treni, uno studio sulla trazione ad idrogeno, la realizzazione di un impianto di rigenerazione delle sabbie di fonderia ed uno di *Ecoballast*. Nell'ambito delle suddette attività ed al fine di competere anche in un mercato internazionale, è previsto il completamento entro il 2019 di un circuito ferroviario di test per il materiale rotabile ed i sistemi/componenti dell'infrastruttura nell'area dismessa dell'ex scalo merci di Bologna San Donato, comprensivo della realizzazione del sistema ERTMS (*European Railway Transport Management System*) per l'esecuzione dei test dinamici.

Con riferimento al quadro regolatorio sia per quanto attiene i servizi del pacchetto minimo di accesso che gli altri servizi ferroviari, si evidenzia che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la Delibera n. 110/2018, ha avviato un processo di revisione del perimetro dei costi ammissibili per il periodo regolatorio 2016-2021, i cui effetti economici dovranno essere acquisiti già dal 2019. Con l'emanazione della Delibera n.142/2018, l'Autorità ha prorogato il termine di conclusione del procedimento al 28 febbraio 2019. RFI, con osservazioni trasmesse all'ART in data 19/12/2018, ha rilevato l'inaffidabilità di ogni operazione tesa a riconsiderare ex post -da parte dell'Autorità- il livello e l'adeguatezza del canone del Pacchetto Minimo di Accesso (in seguito PMdA) nonché delle tariffe dei servizi extra PMdA, la cui correlazione ai pertinenti costi -anche per effetto della piena disponibilità di tutte le necessarie informazioni fornite da RFI- è stata oggetto di valutazione e approvazione dell'Autorità all'esito dell'istruttoria avviata con l'emanazione della Delibera n. 96/2015. Difatti, nel ritenere talune voci di costo del Gestore non remunerabili attraverso il gettito del canone e/o delle tariffe, l'Autorità introduce ex novo criteri di

ammissibilità dei costi la cui definizione è da ritenersi inderogabilmente esaurita con l'emanazione della Delibera n. 96/2015, non censurata dal TAR Piemonte e che quindi non può costituire oggetto di ottemperanza.

Con la Delibera n. 11/2019 del 15 febbraio 2019 l'Autorità ha confermato di fatto:

- i. la posizione assunta con la Delibera n. 110/2018 integrando la riduzione del *costing* del pedaggio di un ulteriore importo di circa 2 milioni di euro e dei costi degli extra-servizi alle IF di circa 45 mila euro, stabilendo di provvedere ai conguagli:
 - a) dei canoni del PMdA afferenti all'annualità 2018, per effetto dell'applicazione del regime transitorio,
 - b) dei corrispettivi per i servizi extra-PMdA afferenti all'annualità 2017 e 2018a beneficio dei titolari di rapporti negoziali destinatari degli effetti delle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte (sez. Seconda), n.1097 e n.1098 del 2017, concordando con gli aventi diritto le relative modalità attuative;
- ii. l'elaborazione del sistema tariffario aggiornato per il periodo 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021 da sottoporre entro il 28 febbraio 2018 alla preventiva verifica di conformità da parte dell'Autorità – da effettuarsi entro 40 giorni – e finalizzata e finalizzata, tra l'altro, alla pubblicazione del conseguente aggiornamento straordinario dei Prospetti Informativi della Rete 2019 e 2020.

Al fine di ottemperare a quanto prescritto dalla Delibera 11, a valle del termine di conclusione del procedimento, RFI procederà a sottoporre all'Autorità entro il 28 febbraio l'elaborazione del nuovo sistema tariffario per il periodo 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021, che contiene l'impatto dei conguagli già recepiti nel Bilancio 2018 sia dei canoni del PMdA sia dei corrispettivi dei servizi extra PMdA.

Si rappresenta che al momento sono in corso gli opportuni approfondimenti per valutare se sussistano profili di illegittimità della Delibera citata e, conseguentemente, margini per la proposizione di un eventuale ricorso giurisdizionale avverso il medesimo provvedimento amministrativo.

Altro elemento di contesto normativo rilevante è dato dal Decreto Legislativo del 23 novembre 2018, n. 139 di piena applicazione delle norme del Quarto Pacchetto ferroviario che prevedono disposizione sia finalizzate alla liberalizzazione obbligatoria in Europa del trasporto nazionale passeggeri (servizi AV e tradizionali) a partire dall'orario di servizio di dicembre 2020, sia misure rafforzative dell'indipendenza dei Gestori di Infrastruttura all'interno dei cd gruppi ad integrazione verticale.

Con riferimento al primo profilo la Società ha profuso grande impegno nel raggiungimento degli obiettivi EU di interoperabilità e sviluppo sostenibile, proponendo l'accelerazione dell'implementazione dell'attrezzaggio del sistema ERTMS sull'intera rete ferroviaria italiana e della flotta circolante innovando gli apparati di stazione entro il 2035 per rendere il sistema ferroviario tra i più avanzati del mondo.

Con riferimento al contesto della finanza pubblica il piano degli investimenti ferroviari della Società necessita di continuità negli stanziamenti pubblici a sostegno e per lo sviluppo della modalità ferroviaria. Le risorse finanziarie iscritte nei Contratti di Programma parte Servizi (CdP-S) e parte Investimenti (CdP-I), pari a circa 72,6 miliardi di euro compresi i 13 miliardi di risorse aggiuntive recate dal CdP-I 2017-2021 in corso di finalizzazione, costituiscono il punto di riferimento per la pianificazione di dettaglio degli interventi già avviati/finanziati, da cui si attendono i principali ritorni nel breve periodo in termini di incremento delle performance di regolarità e del livello di sicurezza dell'infrastruttura, miglioramento della qualità dei servizi e sviluppo dei volumi di traffico.

In particolare per il Contratto di Programma 2017-2021 parte Investimenti si è concluso nel 2018 l'esame da parte delle Commissioni Parlamentari competenti per materia e nel 2019 si prevede il completamento dell'iter

approvativo previsto per legge, che consentirà l'operatività delle risorse ivi previste e in particolare quelle stanziare con la Legge di Bilancio 2017, pari a circa 10 miliardi di Euro. Parimenti, si attende la finalizzazione delle risorse stanziare nella Legge di Bilancio 2018, stimate pari a circa 6 miliardi di Euro, mediante la stipula e l'approvazione di un l'aggiornamento 2018 del suddetto Contratto.

E' infine opportuno segnalare che la Legge di Bilancio 2019 ha previsto ulteriori nuove risorse mediante l'istituzione di un apposito "Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese", con una dotazione complessiva di 43,6 miliardi di Euro, a valere delle quali trovano collocazione risorse per gli investimenti di RFI, attualmente in fase di quantificazioni con i competenti Ministeri. Parallelamente prosegue l'attività della Società nel perseguire il finanziamento dei fabbisogni per gli investimenti nell'ambito dei programmi cofinanziati dall'Unione Europea, quali i Programmi Operativi Nazionali (PON) e Regionali (POR) 2014-2020, nonché il Programma di finanziamento delle reti TEN ("Connecting Europe Facility 2014-2020).

Per quanto concerne il Contratto di Programma – parte Servizi con riferimento alle risorse stanziare sul capitolo di Bilancio 1541 del Ministero dell'Economia e delle Finanze per la manutenzione ordinaria e per i fabbisogni relativi a *safety, security* e navigazione si segnala che:

- la Legge 30 dicembre 2018 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021) ha ripristinato per il 2019 il definanziamento pari a 100 milioni di euro operato dalla Legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020);
- la medesima Legge ha altresì apportato risorse aggiuntive, pari a 520 mln di euro, di cui 40 mln per anno a partire dal 2019, a copertura dei maggiori oneri derivanti dalle attività legate a Assistenza alle Persone con Ridotta Mobilità (PRM), Gate e Carri Soccorso per cui il Decreto Legge n. 119 c.d. "Decreto Fiscale" del 23 ottobre 2018 recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria" (convertito con Legge 17 dicembre 2018, n. 136) aveva già apportato le risorse aggiuntive per l'annualità 2018, come indicato nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando;
- per il 2019 sono state richieste risorse aggiuntive pari a 120 milioni di euro per il rafforzamento delle attività a presidio del processo infrastruttura.

Infine proseguirà l'impegno della società verso le iniziative a favore di persone in stato di disagio sociale attraverso il rafforzamento ed ampliamento di programmi di messa a disposizione di patrimonio della società per usi sociali quali la creazione di una rete di *Help Center*, oggi organizzati in 18 stazioni ferroviarie quali sportelli di ascolto "a bassa soglia", o campagne di raccolta fondi, come quella natalizia effettuata con il Banco Alimentare. Tale impegno si raccorda a quello di altre 16 società ferroviarie europee con le quali RFI ha, nel corso del 2018, sottoscritto un Accordo per sviluppare azioni comuni di utilizzo a fini sociali delle rispettive stazioni.

**BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2018
PROSPETTI CONTABILI**

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

			<i>valori in euro</i>
	Note	31.12.2018	31.12.2017*
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(8)	33.535.518.619	33.603.095.382
Investimenti immobiliari	(9)	1.103.868.150	1.122.197.030
Attività immateriali	(10)	631.180.985	540.874.238
Partecipazioni	(11)	135.655.960	132.310.527
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(12)	1.163.950.985	1.699.827.082
Crediti commerciali non correnti	(15)	1.690.439	3.416.940
Altre attività non correnti	(13)	3.439.293.391	1.214.159.869
Totale attività non correnti		40.011.158.529	38.315.881.068
Rimanenze	(14)	741.217.075	644.358.670
Contratti di costruzione	(15)	-	54.082.348
Crediti commerciali correnti	(15)	684.023.551	524.910.358
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(12)	673.106.410	795.129.520
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	719.743.100	1.138.003.046
Crediti tributari	(17)	17.055.900	17.055.152
Altre attività correnti	(13)	2.840.232.839	3.938.405.945
Totale attività correnti		5.675.378.875	7.111.945.039
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	(7)	3.478.000	-
Totale attività		45.690.015.404	45.427.826.107
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(18)	31.528.425.067	31.525.279.633
Riserve	(18)	148.428.124	106.845.036
Riserve di valutazione	(18)	(190.019.283)	(220.855.917)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(18)	1.751.144.183	1.668.060.439
Utile (perdita) di esercizio	(18)	274.196.193	261.500.769
Totale Patrimonio Netto		33.512.174.284	33.340.829.960
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	3.023.039.622	3.321.839.305
TFR e altri benefici ai dipendenti	(20)	594.735.354	673.549.338
Fondi rischi e oneri	(21)	524.901.643	515.061.792
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(22)	17.947.444	23.110.412
Debiti commerciali non correnti	(24)	18.722.374	34.707.042
Altre passività non correnti	(23)	111.478.039	127.030.382
Totale passività non correnti		4.290.824.476	4.695.298.271
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	684.259.551	714.189.446
Debiti commerciali correnti	(24)	3.199.928.343	3.003.081.990
Debiti per imposte sul reddito		99.750	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(22)	912.133	1.945.953
Altre passività correnti	(23)	4.001.816.867	3.672.480.487
Totale passività correnti		7.887.016.644	7.391.697.876
Totale passività		12.177.841.120	12.086.996.147
Totale Patrimonio Netto e passività		45.690.015.404	45.427.826.107

* Il Gruppo ha applicato l'IFRS 9 e IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

CONTO ECONOMICO

		<i>valori in euro</i>	
	Note	2018	2017*
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(25)	2.633.307.061	2.405.768.392
Altri proventi	(26)	157.171.983	131.957.673
Totale ricavi operativi		2.790.479.044	2.537.726.065
Costo del personale	(27)	(1.497.434.753)	(1.445.195.418)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(28)	(1.010.373.033)	(617.737.537)
Costi per servizi	(29)	(695.502.541)	(683.172.905)
Costi per godimento beni di terzi	(30)	(53.721.102)	(52.654.633)
Altri costi operativi	(31)	(137.534.172)	(134.637.995)
Costi per lavori interni capitalizzati	(32)	1.053.043.665	874.950.910
Totale costi operativi		(2.341.521.936)	(2.058.447.578)
Ammortamenti	(33)	(106.028.733)	(107.722.951)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(34)	(5.061.513)	(39.024.123)
Accantonamenti	(35)	(26.000.000)	(40.000.000)
Risultato operativo (EBIT)		311.866.862	292.531.413
Proventi e oneri finanziari		(37.670.669)	(31.030.644)
Proventi finanziari	(36)	716.687	14.230.836
Oneri finanziari	(37)	(38.387.356)	(45.261.480)
Risultato prima delle imposte		274.196.193	261.500.769
Imposte sul reddito		-	-
Risultato di esercizio delle attività continuative		274.196.193	261.500.769
Risultato netto di esercizio		274.196.193	261.500.769

* Il Gruppo ha applicato l'IFRS 9 e IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

	Note	2018	<i>valori in euro</i> 2017*
Risultato netto d'esercizio		274.196.193	261.500.769
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(18)	9.648.917	(14.780.560)
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico di esercizio	(18)	16.045.776	18.682.555
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(18)	5.141.941	11.050.494
Altre componenti di conto economico complessivo di esercizio, al netto degli effetti fiscali		30.836.634	14.952.489
Conto economico complessivo d'esercizio		305.032.827	276.453.258

* Il Gruppo ha applicato l'IFRS 9 e IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(valori in Euro)									
Patrimonio netto									
	Capitale sociale	Riserve			Altre riserve	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di 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 2017	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
Distribuzione dividendi						-		(100.000.000)	(100.000.000)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		9.038.465			50.000.000	9.038.465	71.730.825	(80.769.289)	-
Variazioni da scissione						50.000.000			50.000.000
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:									
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			11.050.494			11.050.494			11.050.494
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				(14.780.560)		(14.780.560)			(14.780.560)
Altri movimenti			18.682.555			18.682.555			18.682.555
Utile/(Perdita) di esercizio						-		261.500.769	261.500.769
Saldo al 31 dicembre 2017	31.525.279.633	56.845.036	(80.819.364)	(140.036.553)	50.000.000	(114.010.881)	1.668.060.439	261.500.769	33.340.829.960
Effetti della prima applicazione dell'IFRS9							(65.341.987)		(65.341.987)
Saldo al 1 gennaio 2018*	31.525.279.633	56.845.036	(80.819.364)	(140.036.553)	50.000.000	(114.010.881)	1.602.718.452	261.500.769	33.275.487.973
Distribuzione dividendi								(100.000.000)	(100.000.000)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		13.075.038				13.075.038	148.425.731	(161.500.769)	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:									
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			21.187.717			21.187.717			21.187.717
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				9.648.917		9.648.917			9.648.917
Operazioni straordinarie	3.145.434				28.508.050	28.508.050			31.653.484
Utile/(Perdita) di esercizio								274.196.193	274.196.193
Saldo al 31 dicembre 2018	31.528.425.067	69.920.074	(59.631.647)	(130.387.636)	78.508.050	(41.591.159)	1.751.144.183	274.196.193	33.512.174.284

*Il Gruppo ha applicato l'IFRS 9 e IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

RENDICONTO FINANZIARIO

		<i>valori in euro</i>	
	Note	31.12.2018	31.12.2017*
Utile/(perdita) di esercizio		274.196.193	261.500.769
Ammortamenti	(33)	106.028.733	107.722.951
Accantonamento fondi per rischi	(27)(29) (31) (35)	62.744.346	101.881.197
Svalutazioni	(34)(37)	3.179.389	61.598
Acc F.di per benefici ai dipendenti	(20)	6.294.910	7.209.567
Accantonamenti e svalutazioni		72.218.645	109.152.362
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(26) (31)	(59.093.121)	(56.814.411)
Variazione delle rimanenze	(14)	(42.776.057)	(166.734.118)
Variazione dei crediti commerciali	(15)	(169.594.984)	341.323.026
Variazione dei debiti commerciali	(24)	166.039.886	368.098.194
Variazione delle altre attività e passività	(13) (23)	(841.008.845)	(750.292.620)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(21)	(53.599.495)	(109.028.514)
Pagamento benefici ai dipendenti	(20)	(75.489.952)	(42.093.026)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		(623.078.997)	62.834.613
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(8)	(4.661.571.165)	(4.252.230.326)
Investimenti immobiliari	(9)	(113.102)	(461.700)
Investimenti in attività immateriali	(10)	(135.875.265)	(106.053.323)
Investimenti in partecipazioni	(11)	(128.746.000)	(62.725.400)
Investimenti al lordo dei contributi		(4.926.305.532)	(4.421.470.749)
Contributi immobili, impianti e macchinari	(8)	4.692.561.640	4.147.712.958
Contributi-Investimenti immobiliari	(9)		461.700
Contributi-partecipazioni	(11)	125.068.000	62.725.400
Contributi		4.817.629.640	4.210.900.058
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	(8)	80.700.089	84.125.097
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	(9)	3.648.864	13.135.236
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	(11)	-	329.434
Disinvestimenti		84.348.953	97.589.767
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento		(24.326.939)	(112.980.924)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	(298.813.921)	(166.348.598)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(19)	(29.915.736)	(100.097.222)
Variazione delle attività finanziarie	(12)	527.731.548	459.557.655
Variazione delle passività finanziarie	(22)	(1.054.848)	17.418.884
Dividendi	(18)	(100.000.000)	(100.000.000)
Operazioni straordinarie	(18)	3.087.778	-
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria		101.034.821	110.530.719
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio		(546.371.115)	60.384.408
Disponibilità liquide a inizio periodo		1.357.390.651	1.297.006.243
Disponibilità liquide a fine periodo di cui conto corrente intersocietario	(12) (16)	811.019.536	1.357.390.651
		90.732.569	219.387.605

* Il Gruppo ha applicato l'IFRS 9 e IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO

1. Premessa

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

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

La pubblicazione del presente Bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 5 marzo 2019 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente Bilancio.

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

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

2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

La valuta funzionale della Società è l'euro, base di presentazione del bilancio, che rappresenta la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

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

- la Situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni reddituali non realizzate alla data di Bilancio e operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;

- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il "metodo indiretto".

La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che 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 altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 4 - Gestione dei rischi finanziari.

Il bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

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

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2017, ad eccezione di quanto descritto nei successivi paragrafi.

3. Principali principi contabili applicati

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

Immobili, impianti e macchinari

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

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

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

Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni-km. Il treno-km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno. In particolare gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di Concessione applicato al costo ammortizzabile dell'infrastruttura alla data di Bilancio. Nel merito, in relazione all'infrastruttura, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri, limitatamente a quelli idonei e necessari a garantire un livello di efficienza e di sicurezza dell'infrastruttura stessa pari a quello dell'esercizio corrente (segnatamente le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi), in quanto integralmente coperti da contributi e quindi economicamente a carico dello Stato, concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura. In tal senso, contribuiscono a confermare la capacità produttiva attuale dell'infrastruttura lungo il periodo di durata della Concessione e per tale profilo determinano un impatto sul computo del coefficiente di ammortamento. Nell'ipotesi in cui tali contributi a carico dello Stato non fossero previsti, gli ammortamenti della Rete sarebbero calcolati assumendo come coefficiente quello derivante dal rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale previste durante il periodo di Concessione ma senza tener conto di quelle correlate alle spese future necessarie per mantenere in efficienza l'infrastruttura nel medesimo periodo (segnatamente le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi).

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti non ancora ammortizzati compresi eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore netto contabile residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Gli immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in sette direttrici secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

Per ogni direttrice la Società utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio il numero dei treni-km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio 2018 e nell'esercizio 2017 sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatori di produzione	
	2018	2017
Traversale padana e transiti internazionali (Direttrice A)	2,27%	2,16%
Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B)	2,23%	2,18%
Dorsale ed affluenze (Direttrice C)	2,23%	2,20%
Tirrenico Sud (Direttrice D)	2,27%	2,24%
Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E)	2,29%	2,29%
Rete complementare (Direttrice F)	2,24%	2,22%
Rete AV/AC (Direttrice G)	2,18%	2,37%

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".

La Società, a partire dal 1° gennaio 2018, applica per le riclassifiche dalla/alla categoria "Investimenti immobiliari", le modifiche apportate dallo IASB al principio IAS 40 e adottate con il Regolamento UE n. 400 del 14 marzo 2018. Conseguentemente tali riclassifiche vengono operate solo quando vi è evidenza del cambiamento d'uso dell'immobile, considerando che di per sé, un cambiamento delle intenzioni della direzione aziendale circa l'uso dell'immobile stesso non costituisce prova di un cambiamento d'uso.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili 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 *impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore contabile a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del capitale, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate a riduzione delle attività in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

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

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

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento, che non siano quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile sono valutate, comunque, al costo.

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

Aggregazioni Aziendali

Nell'IFRS 3 le aggregazioni di imprese (*business combination*) sono definite come "unione di entità o attività aziendali distinte in un'unica entità tenuta alla redazione del Bilancio".

Un'aggregazione aziendale può essere effettuata con modalità diverse determinate da motivi legali, fiscali o di altro genere. Può inoltre comportare l'acquisto, da parte di un'entità, del capitale di un'altra entità, l'acquisto dell'attivo netto di un'altra entità, l'assunzione delle passività di un'altra entità o l'acquisto di parte dell'attivo netto di un'altra entità che, aggregata, costituiscono una o più attività aziendali. L'aggregazione può essere realizzata

tramite l'emissione di strumenti rappresentativi di capitale, il trasferimento di denaro, di altre disponibilità liquide o di altre attività, oppure tramite una loro combinazione. L'operazione può avvenire tra i soci delle entità che si aggregano o tra un'entità e i soci di un'altra entità. Può comportare la costituzione di una nuova entità che controlli le entità che partecipano all'aggregazione o l'attivo netto trasferito oppure la ristrutturazione di una o più entità che partecipano all'aggregazione.

Con riferimento alle operazioni tra entità sottoposte a controllo comune (*"Business combination under common control"*), fattispecie esclusa dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 e non disciplinata da altri principi contabili IFRS, in assenza di tale disciplina, nel Gruppo FS tali operazioni vengono rilevate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari di Assirevi in tema di IFRS).

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

La Società, a partire dal 1° gennaio 2018, applica per la rilevazione e misurazione degli strumenti finanziari, il principio contabile internazionale IFRS 9 "Strumenti finanziari". L'IFRS 9 sostituisce il precedente IAS 39, dettando nuove regole in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment* e *hedge accounting* secondo 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*.

Gli effetti della prima applicazione dell'IFRS 9, sulla base delle valutazioni effettuate dalla Società, sono riepilogati nella Nota 4 "Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15", cui si fa rinvio.

Classificazione e valutazione – Attività finanziarie

L'IFRS 9 introduce nuove disposizioni per la classificazione e la valutazione delle attività finanziarie che riflettono il modello di *business* secondo cui vengono gestite tali attività e le caratteristiche dei loro flussi finanziari.

L'IFRS 9 classifica le attività finanziarie in tre categorie principali: al costo ammortizzato, al *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI) e al *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL). Le categorie previste dallo IAS 39, ossia, detenuti fino a scadenza, finanziamenti e crediti e disponibili per la vendita, sono state eliminate.

In dettaglio il principio contabile così come adottato dalla società:

Classificazione e valutazione – Attività finanziarie	
IFRS 9	IAS 39
<p>L'IFRS 9 classifica le attività finanziarie in tre categorie principali: al costo ammortizzato, al <i>fair value</i> rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI) e al <i>fair value</i> rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL).</p> <p>Le analisi che un'entità dovrà svolgere per classificare le attività finanziarie nelle suddette categorie seguono una prima distinzione a seconda se siamo in presenza di un titolo di capitale, un titolo di debito o un derivato.</p> <p>Tutte le attività finanziarie rappresentate da <u>titoli di capitale</u> sono sempre rilevate al <i>fair value</i>.</p> <p>Nel caso in cui il titolo sia detenuto con finalità di <i>trading</i>, le variazioni di <i>fair value</i> devono essere rilevate a conto economico, mentre per tutti gli altri investimenti l'entità potrà decidere, alla data di rilevazione iniziale, di rilevare successivamente tutte le variazioni di <i>fair value</i> nelle altre componenti del conto economico complessivo (OCI), esercitando la FVTOCI <i>option</i>. In tal caso, gli importi accumulati a OCI non saranno mai riversati nell'utile/(perdita) dell'esercizio anche in caso di eliminazione contabile dell'investimento. L'applicazione dell'opzione "FVTOCI" è irrevocabile e le riclassifiche tra le tre categorie non sono concesse.</p> <p>Per quanto riguarda invece la classificazione delle attività finanziarie rappresentate dai <u>crediti e dai titoli di debito</u>, è necessario considerare due elementi:</p> <p>1. il modello di <i>business</i> adottato dalla società. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Held to Collect</i> (HTC) modello avente l'obiettivo di possedere l'attività finanziaria per l'incasso dei flussi contrattuali; • <i>Held To Collect and Sale</i> (HTC&S) modello avente l'obiettivo sia di incassare i flussi contrattuali derivanti dall'attività finanziaria sia di vendere l'attività finanziaria stessa; 	<p>In precedenza e in linea con quanto previsto dallo IAS 39 le attività finanziarie erano classificate nelle seguenti categorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • attività al <i>fair value</i> con contropartita al conto economico; • crediti e finanziamenti; • attività finanziarie detenute fino a scadenza; • attività finanziarie disponibili per la vendita. <p><u>Attività finanziarie con contropartita al conto Economico</u></p> <p>Tale categoria includeva le attività finanziarie acquisite a scopo di negoziazione a breve termine, gli strumenti derivati e le attività designate come tali al momento della loro iscrizione. Tali attività erano valutate al <i>fair value</i>, determinato facendo riferimento al valore di mercato (<i>bid price</i>) alla data di chiusura del periodo oggetto di rilevazione o, nel caso di strumenti non quotati, attraverso tecniche finanziarie di valutazione comunemente utilizzate.</p> <p><u>Crediti e finanziamenti</u></p> <p>In tale categoria erano incluse le attività non rappresentate da strumenti derivati e non quotate in un mercato attivo, dalle quali erano attesi pagamenti fissi o determinabili. Tali attività erano inizialmente rilevate al <i>fair value</i> e, successivamente, valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso di interesse effettivo.</p> <p><u>Attività finanziarie detenute fino a scadenza</u></p> <p>Tali attività, valutate al costo ammortizzato, erano quelle, diverse dagli strumenti derivati, a scadenza prefissata e per le quali si aveva l'intenzione e la capacità di mantenerle in portafoglio sino alla scadenza stessa.</p> <p><u>Attività finanziarie disponibili per la vendita</u></p>

<p>• altro modello di business diverso dai due precedenti.</p> <p>2. le caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali rinvenienti dallo strumento finanziario. In particolare si dovrà verificare se tali flussi di cassa contrattuali sono rappresentati unicamente dal pagamento del capitale e dagli interessi o diversamente includono anche altre componenti. Questa verifica è denominata <i>SPPI Test (Solely Payment of Principal and Interest Test)</i>.</p> <p>L'IFRS 9 fornisce le definizioni di capitale e interessi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il capitale è il <i>fair value</i> dell'attività finanziaria all'iscrizione iniziale e tale importo può cambiare nel tempo lungo la vita dello strumento finanziario (ad esempio, tramite rimborsi); • gli interessi rappresentano, invece, la compensazione per il valore temporale del denaro e il rischio di credito sul capitale residuo. <p>Un'attività finanziaria rappresentata quindi da titoli di debito potrà essere classificata nelle seguenti categorie:</p> <p>1. Costo ammortizzato quando:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. i flussi di cassa contrattuali dello strumento sono rappresentati unicamente dal pagamento di capitale e interessi (<i>SPPI Test</i> superato); e b. il <i>business model</i> adottato dalla società prevede che l'entità detenga l'attività finanziaria esclusivamente per incassare flussi di cassa contrattuali (modello di <i>business HTC</i>). <p>In questa categoria, gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al <i>fair value</i>, inclusivo dei costi dell'operazione (ovvero i costi marginali, intesi come i costi che non sarebbero stati sostenuti senza che l'entità avesse acquisito, emesso o dismesso lo strumento) e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi (calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo come nel previgente IAS</p>	<p>In tale categoria erano incluse le attività finanziarie, non rappresentate da strumenti derivati, designate appositamente come rientranti in tale voce o non classificate in nessuna delle precedenti voci. Tali attività erano valutate al <i>fair value</i>, determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato alla data di bilancio o delle situazioni infrannuali o attraverso tecniche e modelli di valutazione finanziaria, rilevandone le variazioni di valore con contropartita in una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva per attività disponibili per la vendita"). Tale riserva veniva riversata a conto economico solo nel momento in cui l'attività finanziaria veniva effettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni negative, quando si evidenziava che la riduzione di valore significativa e prolungata già rilevata a patrimonio netto non poteva essere recuperata.</p>
--	--

39), le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

2. *Fair Value Through Other Comprehensive Income* (FVTOCI) quando:

- a. i flussi di cassa contrattuali dello strumento sono rappresentati unicamente dal pagamento di capitale e interessi (*SPPI Test* superato); e
- b. il *business model* adottato dalla società prevede che l'entità detenga l'attività finanziaria sia per incassare flussi di cassa contrattuali che flussi di cassa generati dalla vendita (modello di *business* HTC&S).

In tale categoria gli strumenti finanziari classificati sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione.

Gli interessi (calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo come nel previgente IAS 39), le perdite/(utili) per riduzione di valore e gli utili/(perdite) su cambi sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio. Le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI saranno riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

3. *Fair Value Through Profit Or Loss* in via residuale, ovvero quando:

- a. non sono rispettati i criteri precedentemente descritti ovvero;
- b. nel caso in cui si eserciti la *fair value option*.

Gli strumenti finanziari classificati in tale categoria sono inizialmente e successivamente rilevati al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni del *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Classificazione e valutazione – Passività finanziarie

L'IFRS 9 mantiene in sostanza le disposizioni dello IAS 39 per la classificazione delle passività finanziarie.

Tuttavia, mentre lo IAS 39 richiede la rilevazione di tutte le variazioni del *fair value* delle passività designate al FVTPL nell'utile/(perdita) dell'esercizio, l'IFRS 9 prevede che tali variazioni di *fair value* vengano presentate nel modo seguente:

- l'importo della variazione del *fair value* attribuibile ai cambiamenti del rischio di credito della passività deve essere presentato nelle altre componenti del conto economico complessivo; e
- l'importo residuo della variazione del *fair value* deve essere rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Perdite per riduzione di valore – Attività finanziarie e attività derivanti da contratti con i clienti

L'IFRS 9 sostituisce il modello della 'perdita sostenuta' (*incurred loss*) previsto dallo IAS 39 con un modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' (*expected credit loss* o 'ECL'). Il modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL che saranno ponderati in base alle probabilità.

Il nuovo modello di perdita per riduzione di valore si applica alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato o al FVOCI, fatta eccezione per i titoli di capitale e le attività derivanti da contratti con i clienti.

Il principio prevede che i fondi a copertura su crediti siano valutati utilizzando i seguenti approcci metodologici: il "General deterioration method" e il "Simplified approach"; in particolare:

- Il "General deterioration method" richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari inclusi nel perimetro di applicazione dell'IFRS 9. I tre *stage* riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- Il "Simplified approach" prevede, per i crediti commerciali, *contract asset*⁵ e crediti derivanti da contratti di *leasing*, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method*, come anticipato, gli strumenti finanziari sono classificati in tre *stage* in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- *Stage 1*: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da parametri qualitativi (es.: *rating*) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in *stage 1*, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (12-month ECL) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di *default* nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli

⁵ Ai sensi dell'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*, i *contract asset* sono definiti come i diritti dell'entità ad un corrispettivo in cambio di beni o servizi che l'entità ha trasferito al cliente, quando il diritto è subordinato a qualcosa di diverso dal passare del tempo (per esempio, le prestazioni future dell'entità).

strumenti finanziari compresi in *stage 1* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;

- *Stage 2*: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime ECL*). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 2* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage 3*: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di *impairment* e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di *default*, il Gruppo ha individuato una segmentazione convenzionale in *cluster* omogenei in base alla tipologia di controparte:

- *Pubblica Amministrazione*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- *Intercompany*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;
- *Depositi*: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- *Crediti vs terzi*: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Il Gruppo ha deciso, inoltre, di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con *rating* ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation* bensì esse vengono allocate direttamente in *stage 1* con *provisioning* a 1 anno.

Pertanto, l'applicazione del modello di *impairment*, prevede i seguenti principali *step* operativi:

- Distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali: è finalizzata ad isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di *stage allocation*, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della *stage allocation* in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica *lifetime*;
- Calcolo dell'Expected Credit Loss – Crediti Finanziari: per ogni cluster, una volta definito lo *stage* di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;
- Calcolo dell'Expected Credit Loss – Crediti Commerciali: per ogni cluster, si procede alla segmentazione del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro 1 anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa secondo le regole indicate.

Derivati

In linea con quanto previsto dall'IFRS 9, la Società ha deciso in fase di prima applicazione di avvalersi della possibilità di continuare ad applicare le disposizioni di *hedge accounting* previste dallo IAS 39. Pertanto, le disposizioni relative agli strumenti derivati sono rimaste immutate.

Gli strumenti derivati sono sempre considerati come attività detenute a scopo di negoziazione e valutati a *fair value* con contropartita a conto economico, salvo il caso in cui gli stessi si configurino come efficaci strumenti di copertura di un determinato rischio relativo a sottostanti attività o passività o impegni assunti dalla Società.

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.

Fair value hedge

Le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *fair value hedge* e che si qualificano come tali sono rilevate a conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di *fair value* delle attività o passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.

Cash flow hedge

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 (riserva di *cash flow hedge*). 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.

Determinazione del fair value

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate.

Le attività e passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (input) utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

Livello 1: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui la Società può accedere alla data di valutazione;

Livello 2: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;

Livello 3: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di dati di input non osservabili.

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

valutazione di livello 2 e le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati *standard* di mercato. In particolare si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli *IRS (Interest Rate Swap)*;
- attraverso modelli finanziari di valutazione considerati *standard* di mercato per i *Collar*.

I dati di *input* utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor 3mesi*, la curva *Swap vs Euribor 6mesi*, la *Eur Interest Rate Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap Curve (CDS)* delle parti nel contratto derivato che rappresentano il dato di input comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del non *performance-risk*. La determinazione del non *performance-risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati *i)* l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, *ii)* le opportune *CDS curve* per rappresentare la loro probabilità di *default (PD)*.

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi, al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* 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 e quando la società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minor 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.

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

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

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

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

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "*projected unit credit method*". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al Patrimonio Netto nell'esercizio di riferimento.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile, ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge

Finanziaria 2007” e s.m.i., ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all’eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al “Fondo di Tesoreria” gestito dall’INPS. Pertanto ne è derivato, che per le quote di TFR maturande dal 1 gennaio 2007, l’obbligazione nei confronti dell’INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR maturate fino alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

La Società ha inoltre in essere un ulteriore piano a benefici definiti la Carta di Libera Circolazione (CLC). La CLC garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione ed ai loro familiari il diritto di viaggiare gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione, sui treni gestiti dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Pertanto, viene rilevato in Bilancio sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l’onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.

Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l’ammontare e/o la data di accadimento. L’iscrizione viene rilevata solo quando esiste un’obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l’adempimento dell’obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell’onere per estinguere l’obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l’effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell’esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo ed il rischio specifico legato all’obbligazione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell’apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

La Società, a partire dal 1° gennaio 2018, applica per la rilevazione dei ricavi con i clienti, il principio contabile internazionale IFRS 15 “Ricavi provenienti dai contratti con i clienti”. L’IFRS 15 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 di quelli che rientrano nell’ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). Sostituisce i precedenti *standards* sui ricavi: lo IAS 18 *Revenue* e lo IAS 11 *Construction Contracts*,

oltre che le interpretazioni IFRIC 13 *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 *Transfers of Assets from Customers* e SIC-31 *Revenue—Barter Transactions Involving Advertising Services*. Il principio cardine del nuovo *standard* impone che la società/entità rilevi i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi sia espresso in un importo che rifletta il corrispettivo a cui la società/entità ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi. La rilevazione dei ricavi, senza più presentare, come per i precedenti IAS 18 e IAS 11, la distinzione tra ricavi per vendita di beni, servizi e lavori in corso, si snoda attraverso il c.d. *five step model* (identificazione del contratto; identificazione delle *performance obligation*; identificazione del corrispettivo; allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*; rilevazione del ricavo). Gli impatti riferiti all'introduzione del principio IFRS 15 sono esposti nella successiva Nota 4 "Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15", cui si fa rinvio.

Nel seguito, il principio contabile così come adottato dalla Società.

Prodotti e servizi	Rilevazione IFRS 15 Natura, tempistiche di soddisfacimento delle performance obligation, significativi termini di pagamento	Rilevazione IAS 18 e IAS 11 Natura del cambio di principio contabile
Vendita di beni e servizi e contratti di costruzione (principio generale)	<p>Con l'IFRS 15 i ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente.</p> <p>Per l'IFRS 15, nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (<i>performance obligation</i>). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, l'entità rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa,</p>	<p>In precedenza i ricavi, in conformità allo IAS 18, venivano rilevati nella misura in cui era probabile che al Gruppo sarebbero affluiti dei benefici economici e il loro ammontare poteva essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali e premi attinenti la quantità. I Ricavi per prestazioni di servizi venivano rilevati a Conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione poteva essere attendibilmente stimato. I Ricavi delle vendite di beni erano valutati al <i>fair value</i> del corrispettivo ricevuto o spettante e quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni stessi erano trasferiti all'acquirente e i relativi costi potevano essere stimati attendibilmente.</p> <p>I contratti di costruzione (o commesse), in conformità allo IAS 11, venivano iscritti al valore dei corrispettivi contrattuali pattuiti, ragionevolmente maturati, secondo il metodo della percentuale di completamento, tenuto</p>

	<p>trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo.</p> <p>Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (<i>over the time</i>), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi il Gruppo utilizza il Metodo basato sugli <i>input</i> (<i>cost-to-cost method</i>). I ricavi sono rilevati sulla base degli <i>input</i> impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli <i>input</i> totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli <i>input</i> risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.</p>	<p>conto dello stato di avanzamento raggiunto e dei rischi contrattuali attesi. Lo stato di avanzamento dei lavori era 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 poteva essere stimato correttamente, il ricavo di commessa era riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti erano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa poteva essere stimato correttamente ed era probabile che il contratto avrebbe generato un profitto, il ricavo di commessa era riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando era probabile che il totale dei costi di commessa avrebbe superato il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale era rilevata a Conto economico immediatamente e indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa. Le commesse erano esposte al netto degli eventuali fondi svalutazione, delle perdite a finire, nonché degli acconti e degli anticipi relativi al contratto in corso di esecuzione. L'eventuale differenziale positivo veniva rilevato tra le attività nella voce in esame, mentre l'eventuale differenziale negativo veniva rilevato tra le passività alla voce "Debiti commerciali".</p>
<p>Pedaggio</p>	<p>Il pedaggio è il canone corrisposto a fronte dell'utilizzo delle tracce orarie funzionali all'effettuazione di treni per il traffico ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza /passeggeri Breve percorrenza/ Merci (Capitolo 5 del PIR), che rappresentano le singole performance obligation (PO). Il prezzo è calcolato come somma di due componenti A e B (Capitolo 6 del PIR):</p> <ul style="list-style-type: none"> - la componente A è correlata all'usura 	<p>L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.</p>

	<p>dell'infrastruttura;</p> <p>- la componente B è legata all'ability to pay dei segmenti di mercato. Il ricavo viene rilevato mensilmente con fatturazione in acconto sulla base degli importi contrattualizzati. Ogni trimestre si effettua il conguaglio sulla base della rendicontazione dell'effettivo circolato. Tale rendicontazione avviene per singolo treno e consiste nel valorizzare le tracce orarie contrattualizzate ed effettivamente utilizzate da ciascuna IF.</p>	
Servizi di traghettamento	<p>L'oggetto della prestazione prevede il traghettamento dei treni ed è compreso nel "Pacchetto Minimo di Accesso". Sebbene la prestazione comprenda anche i servizi di manovra, imbarco e sbarco, la prestazione è considerata un'unica <i>Performance Obligation</i>. La tariffa è regolata nel Capitolo 6 del PIR, ed è calcolata come moltiplicazione dell'<i>ability to pay</i> dei segmenti di mercato per i km equivalenti alla corsa. Il ricavo viene rilevato con fatturazione mensile in acconto. Trimestralmente si procede con conguagli sulla base dell'effettivo numero dei treni traghettati.</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.
Trazione elettrica (Servizi accessori alla circolazione)	<p>Il PIR al Capitolo 5 prevede tra i servizi complementari la fornitura della corrente di trazione. Il corrispettivo per il servizio di fornitura della corrente di trazione è calcolato, coerentemente con quanto previsto dal DM del Ministero dello Sviluppo Economico del 22 dicembre 2015 e riportato nel Capitolo 6 del PIR, dalla somma del corrispettivo unitario a copertura dei costi indiretti legati alla fornitura e del costo unitario dell'energia, moltiplicata per i Km elettrici.</p> <p>La rilevazione dei ricavi avviene mensilmente con fatturazione in acconto. Ogni trimestre vengono emesse</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.

	<p>le fatture a conguaglio. Entro l'anno successivo viene calcolato l'effettivo costo della corrente di trazione e si procede con un conguaglio alle IF.</p>	
<p>Altri servizi accessori alla circolazione (esclusa trazione elettrica)</p>	<p>L'oggetto del contratto sono i servizi accessori alla circolazione previsti dal Capitolo 5 del PIR (es. Sosta, Rifornimento Idrico, platee di lavaggio, preriscaldamento, servizi di manovra, <i>Fast track, Parking</i>, ecc.), esclusi i servizi compresi nel PMdA e la trazione elettrica.</p> <p>Le tariffe relative ad ogni servizio sono elencate al capitolo 6 del PIR. Ciascun servizio accessorio alla circolazione è considerato come singola <i>Performance Obligation</i>, pertanto ciascun prezzo si riferisce ad un'unica PO.</p> <p>La rilevazione del ricavo avviene mensilmente mentre la fatturazione viene effettuata trimestralmente sulla base degli importi rendicontati per ciascuna IF e per ciascun servizio.</p>	<p>L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.</p>
<p>Prestazioni sanitarie</p>	<p>Tramite la Direzione Sanitaria offre numerose e diversificate attività in campo sanitario rivolte sia alle società del Gruppo Ferrovie dello Stato, sia a società, Enti pubblici e privati convenzionati nel settore del trasporto che ai privati. Tra i servizi offerti rientrano le visite per: idoneità/inidoneità alla guida per le varie tipologie di patenti, assunzione e controllo dell'idoneità psico-fisica dei lavoratori nel comparto trasporti, accertamenti specialistici, ecc. Dal momento in cui la prestazione è considerata resa e conclusa viene inserita in un sistema di WEB VINE, che provvede a trasferire i dati per la rilevazione dei ricavi e l'emissione della relativa fattura.</p>	<p>L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.</p>
<p>Ricavi GSMR</p>	<p>Il contratto disciplina il servizio effettuato da RFI in favore dei Gestori Telefonici consistente nell'accesso, in via non esclusiva, del segnale sulla banda di</p>	<p>L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.</p>

	<p>frequenza GSM all'interno delle gallerie ferroviarie, nonché la manutenzione dei suddetti impianti. I corrispettivi dovuti dagli operatori saranno fatturati in base a quanto disposto nelle condizioni del contratto.</p>	
Lavori per conto terzi	<p>I lavori conto terzi di riferiscono a contratti di durata normalmente ultrannuale, per la realizzazione di un'opera o di un complesso di opere strettamente interdipendenti tra loro. Tali lavori sono eseguiti su ordinazione del committente secondo le specifiche tecniche da questi richieste e non sono svolti per esigenze di salvaguardia e sicurezza dell'esercizio ferroviario. Rientrano in tale classificazione anche le prestazioni di servizi legate generalmente alla costruzione di un bene, pattuiti come oggetto unitario per la su specifica ordinazione di un cliente. Al momento della stipula della Convenzione con il cliente viene creato un "Ordine Interno" all'interno del quale viene effettuata la rendicontazione dei lavori necessaria per la registrazione dei ricavi. La fatturazione viene effettuata a valle della rendicontazione, tranne nei casi in cui è previsto la corresponsione di un anticipo.</p>	<p>L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.</p>
Vendita di materiali	<p>L'oggetto del contratto è la vendita di materiali "nuovi" (principalmente materiali tecnologici) e "usati servibili" (principalmente materiali di armamento). Il materiale nuovo viene venduto al prezzo più favorevole tra il prezzo standard e quello di acquisto, mentre per la cessione del materiale usato servibile normalmente la quotazione è definita prendendo a riferimento il prezzo del nuovo e applicando una decurtazione percentuale, correlata ad alcune variabili (es. consumo, tipologia, esclusione del trasporto, ecc.). Per ogni consegna di materiale viene redatto dal Capo Impianto un verbale di consegna, la cui</p>	<p>L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.</p>

	copia viene trasmessa all'addetto per l'emissione dell'ordine di vendita e della relativa fattura.	
--	--	--

Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. La Società stima i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, include l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transizione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi della Società vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la stessa risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

La Società capitalizza i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbe sostenuto se non lo avesse ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevede di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizza solo se esplicitamente addebitabili al cliente. La Società capitalizza i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che tali costi saranno recuperati.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che 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 alla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni", come componente positivo del conto economico.

Dividendi

Sono rilevati a conto economico quando sorge il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli azionisti della Società viene rappresentata come movimento del Patrimonio Netto e registrata come passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli azionisti.

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società ed in conformità alle vigenti normative fiscali. Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

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

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

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

Conversione delle poste in valuta

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

Attività 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 emanazione

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2018.

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 e accoglie i risultati del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39, superando tutte le versioni dell'IFRS 9 precedentemente emesse in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment* e *hedge accounting*. Per una dettagliata descrizione di quanto previsto dal Principio, si rimanda a quanto descritto nella in precedenza e successivamente con riferimento agli impatti derivanti dalla prima applicazione.

IFRS 15 Revenue from contracts with customers

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo *standard* IFRS 15 "Ricavi provenienti dai contratti con i clienti". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1905 del 22 settembre 2016. L'IFRS 15 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). Il principio cardine del nuovo *standard* impone che la società/entità rilevi i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi sia espresso in un importo che rifletta il corrispettivo a cui la società/entità ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi. Pertanto, la rilevazione dei ricavi, senza più presentare la distinzione tra ricavi per vendita di beni, servizi e lavori in corso, si snoda attraverso il c.d. *five step model* (identificazione del contratto; identificazione delle *performance obligation*; identificazione del corrispettivo; allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*; rilevazione del ricavo). Per una dettagliata descrizione di quanto previsto dal Principio si rimanda a quanto descritto nella in precedenza e successivamente con riferimento agli impatti derivanti dalla prima applicazione.

IFRIC 22 Foreign Currency Transactions and Advance Consideration

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato l'interpretazione IFRIC 22 *Foreign Currency Transactions and Advance Consideration*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 519 del 28 marzo 2018. L'interpretazione chiarisce la corretta contabilizzazione delle transazioni che includono un anticipo sui corrispettivi in valuta estera. La data dell'operazione ai fini della determinazione del tasso di cambio da applicare al momento della rilevazione iniziale dell'attività, del costo o del ricavo connesso (o di parte dell'attività, del costo o del ricavo connesso) è la data in cui l'entità rileva inizialmente l'attività non monetaria o la passività non monetaria determinata dal versamento o dal ricevimento di un anticipo. L'applicazione dell'interpretazione non ha comportato, per la natura della stessa e/o per l'ambito di applicazione, effetti degni di nota sul presente documento.

Annual improvements to IFRS standards 2014-2016 cycle

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRS Standards 2014-2016 Cycle*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 182 del 7 febbraio 2018. Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: l'IFRS 1 *First-time adoption of international financial reporting standards*, l'IFRS 12 *Disclosure of interests in other entities* e lo IAS 28 *Investments in associates and joint venture*. L'applicazione delle disposizioni contenute nel documento non ha comportato, per la natura delle stesse e/o per l'ambito di applicazione, effetti degni di nota sul presente documento.

Amendments to IAS 40 Transfers of Investment Property

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 40 *Investment Property*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 400 del 14 marzo 2018. La modifica chiarisce gli aspetti relativi al trattamento dei trasferimenti da, e verso la voce, investimenti immobiliari. L'entità deve operare i cambiamenti che portano a qualificare un immobile che non era un investimento immobiliare come tale o viceversa quando, e solo quando, vi è un cambiamento effettivo dell'uso, e non solo la volontà da parte del

management. L'applicazione delle disposizioni contenute nel documento non ha comportato, per la natura delle stesse e/o per l'ambito di applicazione, effetti degni di nota sul presente documento.

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

IFRS 16 – Leases

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1990 del 9 novembre 2017. L'IFRS 16, che sostituisce lo IAS 17, 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 Società, che dovrà adottare l'IFRS 16 *Leasing* a partire dal 1° gennaio 2019, ha stimato gli effetti, riportati nel seguito, derivanti dalla prima applicazione di tale principio sul bilancio consolidato. Si fa presente che gli effetti a consuntivo dell'adozione del suddetto principio al 1° gennaio 2019 potrebbero essere diversi in quanto:

- il Gruppo, nell'ambito del progetto di *impact analysis* cui la Società partecipa, non ha ancora completato la verifica e la valutazione dei controlli sui suoi nuovi sistemi informativi;
- in ambito nazionale, in coordinamento con lo *standard setter* italiano, è ancora in discussione l'interpretazione di taluni contratti e clausole rilevanti con riferimento al "*non cancellable period*"; e
- i nuovi criteri di valutazione potrebbero subire modifiche fino alla presentazione del primo bilancio dell'esercizio che comprende la data di prima applicazione;
- il Gruppo, e di conseguenza la Società sta ancora valutando, anche in connessione ai punti precedenti, taluni espedienti pratici concessi dal Principio.

L'IFRS 16 introduce un unico modello di contabilizzazione dei *leasing* nel bilancio dei locatari secondo cui il locatario rileva un'attività che rappresenta il diritto d'utilizzo del bene sottostante e una passività che riflette l'obbligazione per il pagamento dei canoni di locazione. Sono previste delle esenzioni all'applicazione dell'IFRS 16 per i *leasing* a breve termine e per quelli di attività di modesto valore. Le modalità di contabilizzazione per il locatore restano simili a quelle previste dal principio attualmente in vigore, ossia il locatore continua a classificare i *leasing* come operativi o finanziari.

L'IFRS 16 sostituisce le attuali disposizioni in materia di *leasing*, compresi lo IAS 17 *Leasing*, l'IFRIC 4 Determinare se un accordo contiene un *leasing*, il SIC-15 *Leasing* operativo—Incentivi e il SIC-27 La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del *leasing*.

Leasing in cui si agisce da locatario

L'entità rileverà nuove attività e passività per i *leasing* operativi di veicoli ferroviari, strutture autoveicoli, e talune locazioni immobiliari. La natura dei costi relativi ai suddetti *leasing* muterà in quanto l'entità andrà ad ammortizzare le attività per il diritto d'utilizzo e gli oneri finanziari sulle passività di *leasing*. Precedentemente, l'entità contabilizzava i costi per *leasing* operativi a quote costanti lungo la durata del *leasing* e rilevava delle attività e passività solo in presenza di differenze temporanee tra il momento in cui pagava i canoni di *leasing* e i

costi rilevati. Sulla base delle informazioni preliminari disponibili attualmente, la Società prevede di rilevare passività per *leasing* per circa 52 milioni di euro al 1° gennaio 2019.

Amendments to IFRS 9 - Prepayment features with Negative Compensation

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 9 *Financial Instruments* - Elementi di pagamento anticipato con compensazione negativa. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 498 del 22 marzo 2018. Le modifiche sono volte a chiarire la classificazione di determinate attività finanziarie rimborsabili anticipatamente quando si applica l'IFRS 9. In particolare, l'emendamento propone per gli strumenti finanziari con pagamento anticipato, che potrebbero dar esito ad una compensazione negativa, l'utilizzo del metodo del costo ammortizzato o del *fair value through other comprehensive income* a seconda del modello di *business* adottato. Le società applicano le modifiche, al più tardi, a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° gennaio 2019 o successivamente. La valutazione degli impatti che si determineranno con l'entrata in vigore di tale principio è in corso di analisi.

IFRIC 23 – Uncertainty over Income Tax Treatments

Il 7 giugno 2017 lo IASB ha pubblicato l'IFRIC 23 *Uncertainty over Income Tax Treatments*. Lo *standard* spiega come rilevare e misurare contabilmente le imposte differite o correnti in presenza di aspetti di incertezza nel trattamento contabile di talune poste, incertezze collegate ai dubbi interpretativi non chiariti dalle *tax authority* di riferimento. L'IFRIC 23 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. Non si prevedono effetti significativi dall'entrata in vigore di tale interpretazione.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'unione europea

Amendments to IAS 28 - Long-term Interests in Associates and Joint Ventures

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 28 *Investment Entities*. L'emendamento chiarisce che ai crediti a lungo termine verso una società collegata o *joint venture*, che, nella sostanza, fanno parte dell'investimento netto nella società collegata o *joint venture*, si applica l'IFRS 9. L'emendamento prevede inoltre che l'IFRS 9 sia applicato a tali crediti prima dell'applicazione dello IAS 28, in modo che l'entità non tenga conto di eventuali rettifiche ai *long-term interests* derivanti dall'applicazione del suddetto IAS. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

Annual improvements to IFRS standards 2015-2017 cycle

Il 12 dicembre 2017 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRS Standards 2015-2017 Cycle*". Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: IAS 12 *Income Taxes*, IAS 23 *Borrowing Costs* e IFRS 3 *Business Combination*. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

Amendments to IAS 19 - Plan Amendment, Curtailment or Settlement

In data 7 febbraio 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 19 *Employee Benefits*. Le modifiche chiariscono i trattamenti contabili a cui ricorrere per piani a benefici definiti in caso di modifica del piano,

curtailment o *settlement*. Ovvero, richiedono che una società utilizzi le ipotesi aggiornate dell'eventuale rimisurazione per determinare il costo del servizio corrente e l'interesse netto per il resto del periodo di riferimento successivo alla modifica del piano. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

Il 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato la versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting*. Le principali modifiche rispetto alla versione del 2010 riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione, migliori definizioni e *guidance*, in particolare con riferimento alla definizione di passività, chiarimenti di importanti concetti, come *stewardship*, prudenza e incertezza nelle valutazioni. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

Amendments to IFRS 3 – Business Combination

Il 22 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IFRS 3 *Business Combination*. La modifica ha interessato la definizione di *business*, intesa, attualmente, come un insieme integrato di attività che è possibile condurre e gestire allo scopo di fornire beni o servizi ai clienti, generare reddito da investimenti o generare altri redditi da attività ordinarie. In precedenza, la definizione veniva utilizzata per intendere un insieme integrato di attività in grado di essere condotto e gestito allo scopo di fornire un rendimento sotto forma di dividendi, costi inferiori o altri vantaggi economici direttamente agli investitori o ad altri proprietari, membri o partecipanti. La nuova definizione modificata di un'impresa dovrà essere applicata alle acquisizioni che si verificano a partire dal 1° gennaio 2020. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

Amendments to IAS 1 e IAS 8 – Definition of material

Il 31 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 1 e allo IAS 8 *Definition of Material*. Le principali modifiche hanno riguardato l'allineamento dei riferimenti e delle citazioni presenti in alcuni IFRS in modo che essi richiamino la nuova versione del *Conceptual Framework*, approvata a marzo 2018, e non più quella del 2010. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2020 o successivamente. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

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

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

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

Riduzione di valore delle attività finanziarie

Come anticipato, l'IFRS 9 ha sostituito lo IAS 39 relativamente al modello di *impairment*.

Secondo il modello previsto dall'IFRS 9, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di default che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (*forward looking*).

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

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il valore ammortizzabile di un elemento di immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali a vita utile definita è determinato detraendo al costo il suo valore residuo. Il valore residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La Società periodicamente rivede il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

Ammortamenti

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

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

Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio della Società.

Fair value di strumenti finanziari derivati

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

SETTORI OPERATIVI

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

4. Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15

Di seguito gli effetti dell'applicazione dei principi contabili internazionali IFRS 9, IFRS 15 e delle modifiche allo IAS 40.

IFRS 9 – STRUMENTI FINANZIARI**Metodo di transizione**

Le modifiche dei principi contabili derivanti dall'adozione dell'IFRS 9 sono applicate sostanzialmente in maniera retroattiva, fatta eccezione per quanto di seguito riportato:

- la Società si avvale dell'esenzione che consente di non rideterminare le informazioni comparative degli esercizi precedenti relative ai cambiamenti di classificazione e di valutazione (comprese le perdite per riduzione di valore). In linea generale, le differenze dei valori contabili delle attività e delle passività finanziarie derivanti dall'adozione dell'IFRS 9 sono rilevate tra gli utili portati a nuovo e le riserve al 1° gennaio 2018;
- come già indicato in precedenza, la Società in tema di *hedge accounting* ha deciso di continuare ad applicare le disposizioni previste dallo IAS 39.

Classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie

Come sopra riportato nella Nota 3 "Principali principi contabili applicati", l'IFRS 9 modifica le categorie di classificazione per le attività finanziarie, ma mantiene in sostanza le disposizioni dello IAS 39 per la classificazione delle passività finanziarie.

Sulla base delle valutazioni condotte dalla Società, data la natura delle attività possedute, queste sono interamente classificate nella categoria del costo ammortizzato, ad eccezione degli strumenti finanziari derivati valutati al *fair value* e rilevati nell'utile o perdita dell'esercizio ovvero nel Conto economico dell'esercizio a seconda della tipologia.

Perdite per riduzione di valore

Di seguito, la Società ha stimato che l'applicazione dei nuovi criteri per le perdite per riduzione di valore previsti dall'IFRS 9 al 1° gennaio 2018 genera il seguente impatto:

valori in migliaia di euro	
Fondo svalutazione al 31 dicembre 2017 (IAS 39)	137.135
<i>Impairment</i> addizionale al 1° gennaio 2018:	
Crediti commerciali	23.967
Altre attività	37.733
Contratti in costruzione	745
Attività finanziarie	2.016
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	881
Fondo svalutazione al 1° gennaio 2018 (IFRS 9)	202.477

IFRS 15 – RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI

Metodo di transizione

La Società, per mezzo della costituzione di specifici gruppi di lavoro, ha eseguito e completato l'analisi circa gli impatti generati dall'adozione del nuovo standard IFRS 15. Applica il principio retroattivamente con effetto cumulato alla data di prima applicazione (ossia 1 gennaio 2018), pertanto, i dati comparativi non sono stati rideterminati e continuano ad essere rilevati in conformità allo IAS 18 e allo IAS 11.

L'applicazione del principio IFRS 15 non ha generato effetti sui saldi di apertura al 1° gennaio 2018.

In tema di *disclosure*, il principio ha dettato nuovi obblighi informativi, di natura sia qualitativa che quantitativa, con l'obiettivo di fornire agli utilizzatori del bilancio informazioni sufficienti per comprendere la natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari provenienti dai contratti con i clienti. A tal fine, la Società si è adoperata per l'elaborazione di nuovi dettagli informativi.

MODIFICHE IAS 40 – INVESTIMENTI IMMOBILIARI

La Società ha eseguito e completato l'analisi circa gli impatti generati dall'adozione delle modifiche allo IAS 40.

L'applicazione delle modifiche al principio contabile IAS 40 non ha generato effetti.

NOTE SULLO STATO PATRIMONIALE

5. Gestione dei rischi finanziari

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

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

Rischio di credito

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

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

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

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2018	31.12.2017
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.164.949	1.699.827
Fondo svalutazione	(998)	-
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	1.163.951	1.699.827
Crediti commerciali non correnti	1.693	3.417
Fondo svalutazione	(3)	-
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	1.690	3.417
Altre attività non correnti	3.441.985	1.214.160
Fondo svalutazione	(2.692)	-
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	3.439.293	1.214.160
Contratti di costruzione	-	54.082
Fondo svalutazione	-	-
Contratti di costruzione al netto del fondo svalutazione	-	54.082
Crediti commerciali correnti	832.782	658.448
Fondo svalutazione	(148.758)	(133.538)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	684.024	524.910
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	673.621	795.130
Fondo svalutazione	(515)	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	673.106	795.130
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	720.119	1.137.790
Fondo svalutazione	(544)	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione	719.575	1.137.790
Altre attività correnti	2.873.112	3.932.413
Fondo svalutazione	(40.622)	(3.597)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	2.832.490	3.928.816
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione *	9.514.129	9.358.132

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

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

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito per controparte al netto delle disponibilità liquide:

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2018	31.12.2017
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	7.607.196	6.530.479
Clienti ordinari	437.281	439.640
Istituti finanziari*	894.577	1.445.711
Altri debitori	575.075	942.302
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	9.514.129	9.358.132
* la voce include il valore del c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo (90.733 mila euro al 31 dicembre 2018) e le disponibilità liquide al netto della cassa contante (719.575 mila euro)		
	31.12.2018	31.12.2017
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	80%	70%
Clienti ordinari	5%	5%
Istituti finanziari	9%	15%
Altri debitori	6%	10%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

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

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2018 e al 31 dicembre 2017 raggruppate per scaduto ed esposte con riferimento alla Pubblica Amministrazione, allo Stato, alle Regioni, ai Clienti ordinari e agli Istituti finanziari.

valori in migliaia di euro

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

valori in migliaia di euro

31.12.2017						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	6.523.144	6.254	1.126	11.429	5.862	6.547.815
Fondo Svalutazione	(3.050)	-	-	(8.424)	(5.862)	(17.336)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	6.520.094	6.254	1.126	3.005	-	6.530.479
Società del gruppo	902.601	2.556	15.278	5.904	15.963	942.302
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	-
Società del gruppo (netto)	902.601	2.556	15.278	5.904	15.963	942.302
Clienti terzi (lordo)	330.042	43.259	28.811	124.766	32.561	559.439
Fondo Svalutazione	(23.024)	-	-	(64.214)	(32.561)	(119.799)
Clienti terzi (netto)	307.018	43.259	28.811	60.552	-	439.640
Istituti finanziari	1.445.711	-	-	-	-	1.445.711
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	-
Istituti finanziari (netto)	1.445.711	-	-	-	-	1.445.711
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	9.175.424	52.069	45.215	69.461	15.963	9.358.132

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

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

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

L'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito è stata classificata per classe di rischio al 31 dicembre 2018, così come determinato dall'agenzia di *rating* Standard&Poor's, e illustrata nella tabella sotto riportata:

	2018	2017
Costo ammortizzato		
	12 - months expected credit losses	Lifetime-not impaired
		Detenuti fino alla scadenza
da AAA a BBB-	2.559.442	6.556.210
da BB a BB+	81	-
da B a CCC	107	592.422
Valori contabili lordo	2.559.630	7.148.632
Fondo svalutazione	(2.057)	(192.076)
Valore netto	2.557.573	6.956.556
		9.358.132

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli svalutati nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito. Gli importi comparativi per il 2017 rappresentano il fondo svalutazione determinato in conformità allo IAS 39.

	12 - months expected credit losses	Lifetime- not impaired	Totale
Saldo al 31 dicembre 2017	0	(137.135)	(137.135)
Effetti prima applicazione IFRS 9	(2.897)	(62.445)	(65.342)
Saldo al 1° gennaio 2018	(2.897)	(199.579)	(202.477)
Attività finanziarie rimborsate	846	1.303	2.149
Nuove attività finanziarie acquisite	(6)	(3.455)	(3.461)
Operazioni straordinarie	0	(2.491)	(2.491)
Accantonamento Fondo svalutazione	0	780	780
Rilascio fondo	0	4.574	4.574
Utilizzo Fondo	0	6.792	6.792
Saldo al 31 dicembre 2018	(2.057)	(192.076)	(194.133)

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria.

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

La gestione della liquidità di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, viene eseguita dalla S.O. Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario che permette alla Società di gestire le proprie esigenze di liquidità nella gestione ordinaria nonché attraverso disponibilità finanziarie di tipo *committed* e *uncommitted* attivabili tramite la Capogruppo. In tal senso al 31 dicembre 2018 RFI ha usufruito delle linee *uncommitted* per 170 milioni di euro.

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

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

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

	valori in migliaia di euro						
31.12.2018	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate*							
Finanziamenti da banche	1.391.920	1.632.296	114.976	115.082	230.410	580.962	590.866
Debiti verso altri finanziatori	115.224	120.622	15.902	15.902	31.805	57.013	–
Debiti verso società del Gruppo	2.200.156	2.402.501	275.720	239.954	595.754	752.054	539.019
Totale	3.707.300	4.155.419	406.598	370.938	857.969	1.390.029	1.129.885
Debiti commerciali	3.218.650	3.218.650	538.040	2.661.888	18.722		
Passività finanziarie derivate	17.947	19.194	4.080	3.615	5.684	5.774	41

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

	valori in migliaia di euro						
31.12.2017	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	1.579.792	1.868.589	114.834	114.919	230.258	648.772	759.807
Debiti verso altri finanziatori	159.377	168.814	31.807	15.902	31.816	76.686	12.603
Debiti verso società del Gruppo	2.296.859	2.529.672	304.803	239.080	343.880	1.332.310	309.600
Totale	4.036.028	4.567.075	451.443	369.901	605.954	2.057.768	1.082.009
Debiti commerciali	3.028.168	3.028.168	388.483	2.604.978	34.707		
Passività finanziarie derivate	23.110	25.153	5.774	4.501	7.003	7.470	405

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

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

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

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie al 31 dicembre 2018 e 2017, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

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

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

valori in migliaia di euro				
31.12.2017	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate *				
Finanziamenti da banche	1.579.792	193.196	741.555	645.040
Debiti verso altri finanziatori	159.377	44.154	102.723	12.500
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.296.859	476.838	1.520.984	299.036
Totale	4.036.028	714.188	2.365.263	956.576

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

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio e di interesse. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della società a tale rischio entro livelli ritenuti accettabili, ottimizzando, al contempo, il rendimento degli investimenti. La Società utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso di interesse

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

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 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 nel Piano di impresa e che al contempo offra (ii) la

possibilità di liberare risorse aggiuntive rispetto al costo del debito ipotizzato. Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti in RFI sono rappresentati da *Plain Vanilla Collar* ed *Interest Rate Swap* aventi esclusiva funzione di copertura secondo i requisiti previsti nel *Cash Flow Hedge*.

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

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

Al 31 dicembre 2018 il valore nozionale *outstanding* è pari a 100 milioni di euro.

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

Al 31 dicembre 2018 il valore nozionale *outstanding* è pari a 450 milioni di euro.

Stima del *fair value*

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio della Società sono di natura *OTC (Over The Counter)* e rientrano nella classificazione di *fair value* di livello 2. Le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati *standard* di mercato. In particolare si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli *Swap*,
- all'uso di modelli finanziari di valutazione considerati standard di mercato per i contratti di opzione (*Cap* e *Collar*).

I dati di input utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor 3mesi*, la curva *Swap vs Euribor 6mesi*, la *Eur Interest Rate Normal Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap curve (CDS)* delle parti coinvolte nel contratto derivato che rappresentano il dato di *input* comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del *non-performance risk*. La determinazione del *non-performance risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati *i)* l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, *ii)* le opportune CDS curve per rappresentare la loro probabilità di *default* (PD).

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

	valori in migliaia di euro					
	Valore contabile	Flussi contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	1.102.679	1.161.934	305.054	135.489	315.488	405.903
- tasso fisso	2.604.621	2.993.486	472.482	722.480	1.074.542	723.982
Saldo al 31 dicembre 2018	3.707.300	4.155.420	777.536	857.969	1.390.030	1.129.885
- tasso variabile	1.070.907	1.091.462	339.216	133.472	358.975	259.798
- tasso fisso	2.965.121	3.475.613	482.127	472.482	1.698.792	822.211
Saldo al 31 dicembre 2017	4.036.028	4.567.075	821.344	605.954	2.057.768	1.082.009

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

La tabella seguente riporta inoltre l'incidenza dei finanziamenti (inclusa la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi.

	31.12.2018	31.12.2017
Prima della copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	26,5%	26,5%
tasso fisso	73,5%	73,5%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	15,4%	10,3%
tasso variabile protetto	4,0%	5,0%
tasso fisso	80,6%	84,7%

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 2018.

	valori in migliaia di euro	
	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	3.102	(1.301)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(2.155)	1.971
Totale	947	670

Se i tassi di interesse nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 fossero stati di 50 punti base più alti, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio al netto dell'effetto fiscale sarebbe stato più alto di 947 milioni di 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 670 mila euro.

Si riporta altresì l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis points* in aumento e in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2018 sul *fair value* degli strumenti derivati. Si evidenzia che tali effetti sarebbero sostanzialmente da riflettere nell'apposita riserva di Patrimonio netto.

	valori in migliaia di euro	
	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	5.680	(5.827)
Totale	5.680	(5.827)

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		
31.12.2018	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.163.951		
Crediti commerciali non correnti	1.690		
Altre attività non correnti	3.439.293		
Crediti commerciali correnti	684.024		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	673.106		
Disponibilità Liquide	719.743		
Crediti Tributari	17.056		
Altre attività correnti	2.840.233		
Finanziamenti a medio/lungo termine		3.023.040	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		17.947	17.948
Debiti commerciali non correnti		18.722	
Altre passività non correnti		111.478	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		684.260	
Debiti commerciali correnti		3.199.928	
Debiti tributari		100	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		912	
Altre passività correnti		4.001.817	

	valori in migliaia di euro		
31.12.2017	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.699.827		
Crediti commerciali non correnti	3.417		
Altre attività non correnti	1.214.160		
Contratti di costruzione	54.082		
Crediti commerciali correnti	524.910		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	795.130		
Disponibilità Liquide	1.138.003		
Crediti Tributari	17.055		
Altre attività correnti	3.938.406		
Finanziamenti a medio/lungo termine		3.321.839	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		23.110	23.110
Debiti commerciali non correnti		34.707	
Altre passività non correnti		127.030	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		714.189	
Debiti commerciali correnti		3.003.082	
Debiti tributari		-	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		1.946	
Altre passività correnti		3.672.480	

6. Aggregazioni aziendali

Fusione per incorporazione di "Centostazioni S.p.A" interamente posseduta da Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Nell'esercizio 2018 è stato predisposto il progetto di fusione per incorporazione di Centostazioni, società posseduta al 100% dalla capogruppo FSI, in RFI e debitamente approvato dalle assemblee straordinarie di RFI in data 4 aprile 2018 e di Centostazioni in data 28 marzo 2018. In data 16 luglio 2018 si è perfezionata l'operazione di aggregazione che ha comportato un incremento delle riserve distribuibili di RFI senza alcun aumento di capitale nel bilancio della incorporante.

In base alle disposizioni del documento OPI 2 - Trattamento contabile delle fusioni nel bilancio d'esercizio la presente operazione non determina mutamento di fatto del controllo sulle attività dell'impresa fusa. L'operazione in oggetto si configura come un'aggregazione aziendale in cui l'acquirente e l'entità acquisita (rispettivamente RFI e Centostazioni) sono controllate dalla medesima entità sia prima, sia dopo l'aggregazione; tale operazione non comportando alcuno scambio economico con economie terze, né essendo un'acquisizione in senso economico, richiede l'applicazione del principio della continuità dei valori.

Riportiamo di seguito i valori patrimoniali di Centostazioni incorporati nei conti di RFI per effetto della fusione avvenuta in data 16 luglio 2018 al netto delle elisioni *intercompany*.

	16.07.2018
Attività	
Immobili, impianti e macchinari	9.755.892
Investimenti immobiliari	22.648.503
Attività immateriali	931.399
Attività per imposte anticipate	938.170
Altre attività non correnti	92.520
Totale attività non correnti	34.366.484
Crediti commerciali correnti	11.891.164
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	3.087.778
Crediti tributari	147
Altre attività correnti	(278.499)
Totale attività correnti	14.700.590
Totale attività	49.067.074
Patrimonio netto	
Capitale sociale	-
Riserve	28.508.050
Totale Patrimonio Netto	28.508.050
Passività	
TFR e altri benefici ai dipendenti	29.974
Fondi rischi e oneri	695.000
Totale passività non correnti	724.974
Debiti commerciali correnti	14.821.799
Debiti per imposte sul reddito	99.750
Altre passività correnti	4.912.501
Totale passività correnti	19.834.050
Totale passività	20.559.024
Totale Patrimonio Netto e passività	49.067.074

7. Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

La voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" subisce un incremento di 3.478 mila euro per effetto dell'iscrizione di una partecipazione conseguente all'operazione di conferimento, avvenuta in data 28 dicembre 2018, di un ramo di azienda di RFI Spa in favore della società Centostazioni Retail S.p.a., già controllata di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., nell'ambito del più ampio progetto di Gruppo relativo al riassetto societario/organizzativo del *Network* Stazioni. Nel corso del 2018, è stato dato l'avvio ad una procedura di gara finalizzata alla cessione sul mercato dell'intero capitale della società Centostazioni Retail S.p.A al soggetto aggiudicatario della procedura.

Conferimento della partecipazione al 100% del capitale di Grandi Stazioni Rail SpA

In data 13 novembre 2018 la Capogruppo FSI ha conferito ad RFI la partecipazione all'intero capitale di Grandi Stazioni Rail. L'operazione si inserisce nel programma di riassetto globale del *business* di stazione finalizzato allo sviluppo integrato del *network* delle stazioni come *hub* intermodali a servizio della mobilità. In base alle disposizioni del documento OPI 1 - Trattamento contabile delle "*business combinations under common control*" nel bilancio d'esercizio e nel bilancio consolidato, il trattamento contabile adottato è quello della continuità di valori: la partecipazione ha mantenuto nel bilancio di RFI lo stesso valori di libro che aveva nel bilancio separato di FSI pari a 3.145 mila euro. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo 11 "Partecipazioni".

8. Immobili, impianti e macchinari

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

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	88.682.929	155.846	448.163	730.608	356.092	22.906.980	4.228.267	117.508.884
Ammortamenti e perdite di valore	(23.725.104)	(69.358)	(242.085)	(356.318)	(203.439)	(1.553.231)	–	(26.149.535)
Contributi	(35.404.711)	(22.485)	(109.171)	(248.066)	(82.975)	(17.660.578)	(4.228.267)	(57.756.254)
Consistenza al 31.12.2017	29.553.114	64.002	96.907	126.224	69.678	3.693.170	–	33.603.095
Investimenti	5.819	–	–	1	14	3.832.688	823.049	4.661.571
Passaggi in esercizio	6.474.403	21.594	14.178	63.683	5.538	(5.202.540)	(1.386.291)	(9.435)
Ammortamenti	(93.622)	(20)	(2.289)	(2.899)	(1.557)			(100.388)
Perdite di valore								–
Operazioni straordinarie	8.866	–	–	197	193	499		9.756
<i>Variazioni costo storico per operazioni straordinarie</i>	<i>12.701</i>	–	–	<i>2.333</i>	<i>1.081</i>	<i>499</i>		<i>16.613</i>
<i>Variazioni F.do Ammortamento per scissioni</i>	<i>(3.835)</i>	–	–	<i>(2.135)</i>	<i>(887)</i>			<i>(6.857)</i>
<i>Variazioni da rivalutazione/svalutazione da scissione</i>	–	–	–	–	–			–
<i>Variazioni contributi per scissione</i>	–	–	–	–	–			–
Variazione contributi	(5.914.264)	(21.303)	(14.178)	(63.628)	(5.555)	771.546	563.242	(4.684.139)
Alienazioni e dismissioni	(22.410)	–	–	(270)	(1.208)	(366)		(24.255)
<i>Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni</i>	<i>(27.957)</i>	–	–	<i>(1.649)</i>	<i>(12.324)</i>			<i>(41.930)</i>
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	<i>3.273</i>	–	–	<i>1.130</i>	<i>3.070</i>			<i>7.474</i>
<i>Decrementi contributi per altre dismissioni</i>	<i>750</i>	–	–	<i>183</i>	<i>7.526</i>			<i>8.459</i>
<i>Decrementi svalutazione/rivalutazione per dismissioni</i>	<i>1.524</i>	–	–	<i>66</i>	<i>519</i>	<i>(366)</i>		<i>1.742</i>
Altre riclassifiche*	36.567	190	–	(44)	21	42.579		79.314
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	<i>(325.086)</i>	<i>(76)</i>	–	<i>(528)</i>	<i>21</i>	<i>669</i>		<i>(324.999)</i>
<i>Variazioni F.do Amm.to per Riclassifiche</i>	<i>175.994</i>	<i>(9)</i>	–	<i>482</i>	–			<i>176.467</i>
<i>Variazioni contributi per riclassifiche</i>	<i>106.200</i>	<i>314</i>	–	–	–	<i>41.910</i>		<i>148.423</i>
<i>Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche</i>	<i>79.459</i>	<i>(39)</i>	–	<i>2</i>	–			<i>79.422</i>
Totale variazioni	495.359	461	(2.289)	(2.960)	(2.554)	(555.593)	–	(67.577)
Costo storico	94.822.809	177.364	462.342	794.447	350.422	21.538.296	3.665.025	121.810.704
Ammortamenti e perdite di valore	(23.562.311)	(69.426)	(244.375)	(359.672)	(202.295)	(1.553.597)	–	(25.991.675)
Contributi	(41.212.025)	(43.474)	(123.350)	(311.511)	(81.004)	(16.847.122)	(3.665.025)	(62.283.511)
Consistenza al 31.12.2018	30.048.473	64.463	94.617	123.264	67.124	3.137.577	–	33.535.518

* La riclassifica della classe Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale è principalmente riconducibile agli affinamenti effettuati a seguito dell'implementazione del nuovo sistema di controllo

Contributi in conto impianti

Nel 2018 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di 4.681.303 mila euro, di cui 4.489.263 mila euro Statali, così dettagliati:

- 24.999 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MEF destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al Sistema AV/AC;
- 4.225.100 mila euro di cui 3.803.216 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MEF destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale e 421.884 destinati alla copertura delle anticipazioni erogate a fornitori sui progetti d'investimento contribuiti;
- 239.164 mila euro di cui 188.989 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MIT destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale e 50.175 mila euro destinati alla copertura delle anticipazioni erogate a fornitori sui progetti d'investimento contribuiti.

Gli altri contributi allocati sulle immobilizzazioni in corso, pari a 192.040 mila euro, derivano principalmente per da fonti dell'Unione Europea e da Enti locali (191.680 mila euro).

9. Investimenti immobiliari

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

valori in migliaia di euro

	2018			2017		
	Terreni	Fabbricati	TOTALE	Terreni	Fabbricati	TOTALE
Saldo al 1 Gennaio						
Costo	827.289	294.908	1.122.197	844.237	293.297	1.137.535
<i>di cui:</i>						
<i>Costo Storico</i>	<i>1.897.250</i>	<i>822.854</i>	<i>2.720.104</i>	<i>1.916.275</i>	<i>814.766</i>	<i>2.731.041</i>
<i>Fondo Ammortamento</i>	<i>-</i>	<i>(320.149)</i>	<i>(320.149)</i>	<i>-</i>	<i>(320.550)</i>	<i>(320.550)</i>
<i>Contributi</i>	<i>(3.540)</i>	<i>(70.316)</i>	<i>(73.856)</i>	<i>(3.078)</i>	<i>(61.458)</i>	<i>(64.537)</i>
<i>Rivalutazioni - Svalutazioni</i>	<i>(1.066.421)</i>	<i>(137.481)</i>	<i>(1.203.902)</i>	<i>(1.068.959)</i>	<i>(139.460)</i>	<i>(1.208.419)</i>
Valore a bilancio	827.289	294.908	1.122.197	844.237	293.297	1.137.535
Variazioni dell'esercizio						
Acquisizioni (passaggio in esercizio)	113	9.435	9.548	462	8.719	9.181
Riclassifiche*	(317.554)	280.785	(36.769)	(4.284)	2.007	(2.276)
<i>Variazioni costo storico per riclassifiche</i>	<i>(351.250)</i>	<i>677.976</i>	<i>326.726</i>	<i>(6.521)</i>	<i>338</i>	<i>(6.183)</i>
<i>Variazioni F.do Ammortamento per Riclassifiche</i>	<i>29.414</i>	<i>(205.994)</i>	<i>(176.580)</i>	<i>477</i>	<i>101</i>	<i>578</i>
<i>Variazioni contributi per riclassifiche</i>	<i>(15.365)</i>	<i>(92.141)</i>	<i>(107.506)</i>	<i>-</i>	<i>(302)</i>	<i>(302)</i>
<i>Variazioni svalutazioni/rivalutazioni per riclassifiche</i>	<i>19.647</i>	<i>(99.056)</i>	<i>(79.409)</i>	<i>1.761</i>	<i>1.870</i>	<i>3.631</i>
Alienazioni e dismissioni	(79)	(79)	(158)	(12.665)	(470)	(13.135)
<i>Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni</i>	<i>(100)</i>	<i>(229)</i>	<i>(329)</i>	<i>(15.114)</i>	<i>(969)</i>	<i>(16.083)</i>
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	<i>7</i>	<i>110</i>	<i>117</i>	<i>1.672</i>	<i>378</i>	<i>2.050</i>
<i>Decrementi contributi per altre dismissioni</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>12</i>	<i>12</i>
<i>Decrementi svalutazioni/rivalutazione per dismissioni</i>	<i>14</i>	<i>40</i>	<i>54</i>	<i>777</i>	<i>109</i>	<i>887</i>
Operazioni straordinarie	-	19.158	19.158	-	-	-
<i>Variazioni costo storico per Operazioni Straordinarie</i>	<i>-</i>	<i>30.778</i>	<i>30.778</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Variazioni F.do Ammortamento per Operazioni Straordinarie</i>	<i>-</i>	<i>(11.620)</i>	<i>(11.620)</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Variazioni rivalutazione/svalutazione per Operazioni Straordinarie</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Variazioni contributi per Operazioni Straordinarie</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-	-
<i>Variazioni costo storico per riclassifiche da/ad att. Poss. Vend.</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Variazione contributi	-	(8.422)	(8.422)	(462)	(8.568)	(9.029)
<i>Ammortamenti</i>	<i>-</i>	<i>(1.686)</i>	<i>(1.686)</i>	<i>-</i>	<i>(78)</i>	<i>(78)</i>
Totale Variazioni	(317.520)	299.192	(18.328)	(16.949)	1.611	(15.338)
Saldo al 31 Dicembre		31 Dicembre		31 Dicembre		
Costo	509.768	594.100	1.103.868	827.289	294.908	1.122.197
<i>di cui:</i>						
<i>Costo Storico</i>	<i>1.575.433</i>	<i>1.540.814</i>	<i>3.116.248</i>	<i>1.897.250</i>	<i>822.854</i>	<i>2.720.104</i>
<i>Fondo Ammortamento</i>	<i>-</i>	<i>(539.339)</i>	<i>(539.339)</i>	<i>-</i>	<i>(320.149)</i>	<i>(320.149)</i>
<i>Contributi</i>	<i>(18.906)</i>	<i>(170.878)</i>	<i>(189.784)</i>	<i>(3.540)</i>	<i>(70.316)</i>	<i>(73.856)</i>
<i>Rivalutazioni - Svalutazioni</i>	<i>(1.046.759)</i>	<i>(236.497)</i>	<i>(1.283.257)</i>	<i>(1.066.421)</i>	<i>(137.481)</i>	<i>(1.203.902)</i>
Valore a bilancio	509.768	594.100	1.103.868	827.289	294.908	1.122.197

* Le riclassifiche 2018 sono principalmente riconducibili agli affinamenti effettuati a seguito dell'implementazione del nuovo sistema di controllo

10. Attività immateriali

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

	valori in migliaia di euro			
	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	114.412	527.292	395.703	1.037.407
Ammortamenti e perdite di valore	(79.902)	(132.503)	(4.746)	(217.151)
Contributi	(13.851)	(246.961)	(18.570)	(279.382)
Consistenza al 31.12.2017	20.659	147.828	372.388	540.874
Investimenti/acquisizioni	–	1.456	134.419	135.875
<i>Costo storico investimenti/acquisizioni</i>	–	2.483	134.419	136.902
<i>F.do Ammortamento investimenti/acquisizioni</i>	–	(1.027)	–	(1.027)
Passaggi in esercizio	–	42.247	(42.247)	–
Ammortamenti	(477)	(3.478)	–	(3.955)
Perdite di valore	–	–	–	–
Variazioni e contributi	–	(41.910)	41.910	–
Alienazioni e dismissioni	–	–	–	–
<i>Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni</i>	–	–	–	–
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	–	–	–	–
<i>Decremento svalutazioni/rivalutazioni per dismissioni</i>	–	–	–	–
Operazioni straordinarie	–	931	–	931
<i>Variazioni costo storico per operazioni straordinarie</i>	–	8.934	–	8.934
<i>Variazioni F.do Ammortamento per operazioni straordinarie</i>	–	(8.003)	–	(8.003)
Altre riclassifiche	–	34	(42.579)	(42.545)
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	–	34	(669)	(635)
<i>Variazioni F.do Ammortamento per altre riclassifiche</i>	–	–	–	–
<i>Variazioni contributi per altre riclassifiche</i>	–	–	(41.910)	(41.910)
Totale variazioni	(477)	(720)	91.503	90.307
Costo storico	114.412	580.990	487.206	1.182.609
Ammortamenti e perdite di valore	(80.380)	(145.011)	(4.746)	(230.136)
Contributi	(13.851)	(288.871)	(18.570)	(321.291)
Consistenza al 31.12.2018	20.181	147.108	463.891	631.181

11. Partecipazioni

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

	valori in migliaia di euro	
	Valore netto 31.12.2018	Valore netto 31.12.2017
Partecipazioni in:		
Imprese controllate	79.567	76.222
Imprese collegate	7.077	7.077
Altre imprese	49.012	49.012
Totale	135.656	132.311

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

	Valore Netto 31.12.2016	Movimenti dell'esercizio			Valore Netto 31.12.2017
		Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	
Partecipazioni in società controllate					
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	390	(62)	-	(328)	-
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.	7.077	-	-	-	7.077
Altre Imprese					
Isfort S.p.A.	48	-	-	-	48
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	48.882	-	-	-	48.882
Interporto Marche S.p.A.	82	-	-	-	82
Totale	132.702	(62)	-	(328)	132.311

Le partecipazioni, che ammontano a 135.656 mila euro, nel corso del 2018 hanno registrato un incremento di 3.345 mila euro, dovuto alla sottoscrizione del capitale sociale della neocostituita Blu Jet S.r.l. e all'acquisizione della partecipazione di Grandi Stazioni Rail S.p.A. detenuta da FSI. È stato contabilizzato, inoltre, l'incremento della partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero-Società di Partecipazioni S.p.A., pari a 125.068 mila euro, che

non risulta in evidenza in quanto interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti, ricevuti dal MEF e riversati alla controllata a valere sul capitolo 7122.

Si riporta di seguito l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e collegate, ed il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

valori in migliaia di euro								
Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2018	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2018 (b)	Differenza (b) - (a)	
Partecipazioni in imprese controllate								
Blu Jet S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	200	(16)	184	100,0%	184	200	16
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	705.791	79	707.775	88,2%	624.293	48.455	(575.838)
Terminali Italia S.r.l.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	7.346	2.208	18.568	89,0%	16.526	6.538	(9.988)
Blueferries S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	20.100	2.356	30.579	100,0%	30.579	21.229	(9.350)
Grandi Stazioni Rail S.p.A.*	Roma, Via Giolitti 34	4.304	5.356	44.182	100,0%	44.182	3.145	(41.036)
Partecipazioni in imprese collegate								
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona, Via Sommacampagna 61	16.876	(85)	14.189	50,0%	7.095	7.077	(18)

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

valori in migliaia di euro										
	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
31.12.2018										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	964	17.457	18.421	907	3.325	4.232	1.201	1.286	(85)
31.12.2017										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	1.011	17.799	18.810	944	3.700	4.645	1.177	1.326	(149)

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

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2018			31.12.2017			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	1.079.420	582.888	1.662.308	1.610.868	575.743	2.186.611	(531.448)	7.145	(524.303)
Crediti per finanziamenti	85.529	-	85.529	88.959	-	88.959	(3.430)	-	(3.430)
Altri crediti finanziari	-	90.733	90.733	-	219.387	219.387	-	(128.654)	(128.654)
Totale	1.164.949	673.621	1.838.570	1.699.827	795.130	2.494.957	(534.878)	(121.509)	(656.387)
Fondo svalutazione	(998)	(515)	(1.513)	-	-	-	(998)	(515)	(1.513)
totale netto fondo svalutazione	1.163.951	673.106	1.837.057	1.699.827	795.130	2.494.957	(535.876)	(122.024)	(657.900)

I Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere pari a 1.662.308 mila euro sono relativi:

- per 470.275 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 1.192.033 mila euro ai contributi quindicennali, previsti dall' art.1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007, per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/AC della Linea Torino-Milano-Napoli.

La variazione in diminuzione dei suddetti crediti verso il MEF pari a 524.303 mila euro è ascrivibile:

- per 175.743 mila euro alla riduzione netta dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 84 della Legge Finanziaria 2006, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 24.257 mila euro relativo agli interessi maturati nel corso del 2018 e della riduzione a seguito dell'incasso di 200.000 mila euro del contributo annuo da parte dell'Istituto finanziatore in virtù della delega all'incasso a questo conferita;
- per 348.560 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 51.440 mila euro relativo agli interessi maturati nel corso del 2018 e della riduzione a seguito dell'incasso di 400.000 mila euro di quota parte del contributo annuo.

I crediti per finanziamenti non correnti pari a 85.529 mila euro riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso Unicredit (80.236 mila euro); le somme iscritte in tale posta risultano generalmente vincolate a seguito di pignoramenti effettuati da fornitori terzi per decreti ingiuntivi/atti di precetto non onorati.

Il decremento pari a 128.654 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 2017 del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario.

13. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	160.899	30.640	191.539	248.839	433.703	682.542	(87.940)	(403.063)	(491.003)
Crediti per IVA	9	-	9	9	-	9	-	-	-
MEF e MIT	3.277.875	2.465.380	5.743.255	962.313	2.964.601	3.926.914	2.315.562	(499.221)	1.816.341
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	-	65.199	65.199	-	47.787	47.787	-	17.412	17.412
Altre Amministrazioni dello Stato	-	4.067	4.067	-	4.014	4.014	-	53	53
Debitori diversi	3.202	307.826	311.028	2.999	482.308	485.307	203	(174.482)	(174.279)
Ratei e risconti attivi	-	7.743	7.743	-	9.590	9.590	-	(1.847)	(1.847)
Totale	3.441.985	2.880.855	6.322.840	1.214.160	3.942.003	5.156.163	2.227.825	(1.061.148)	1.166.677
Fondo svalutazione	(2.692)	(40.622)	(43.314)	-	(3.597)	(3.597)	(2.692)	(37.025)	(39.717)
Totale netto fondo svalutazione	3.439.293	2.840.233	6.279.526	1.214.160	3.938.406	5.152.566	2.225.133	(1.098.173)	1.126.960

Il decremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo" pari a 491.003 mila euro è imputabile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento della quota dei crediti IVA verso la controllante oltre l'esercizio per 65.219;
- incasso del credito IVA 2017 verso la controllante entro l'esercizio per 32.411 mila euro;
- incasso del credito IVA 2016 verso la controllante oltre l'esercizio per 385.882 mila euro;
- decremento degli altri crediti non commerciali per 7.385 mila euro dovuto principalmente a prestazioni legate al pedaggio ed alla sicurezza (2.288 mila euro) ed al trasferimento di personale (9.291 mila euro) in parte compensato da un incremento dei crediti relativi a penalità per performance regime (4.232 mila euro).

I Crediti verso il MEF e verso il MIT al 31 dicembre 2018 sono di seguito analizzati:

	valori in migliaia di euro				
	31.12.2017	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2018
Contributi in c/ esercizio:					
- MEF: cap. 1541	-	1.015.557	(1.015.557)		-
Contributo merci:					
- MIT: cap. 1274 - 7302	48.775	119.500	(4.500)	(48.775)	115.000
Contributi in c/ impianti e investimenti:					
- MEF: cap. 7122-7123-8000	2.656.148	4.368.957	(2.993.570)		4.031.535
- MIT: cap. 7060-7514-7515-7518-7540-7532-7549-7550-7563 -1274	1.221.991	518.465	(162.510)	18.775	1.596.721
Totale	3.926.914	6.022.479	(4.176.137)	(30.000)	5.743.256

Nel 2018 la posta ha subito un incremento netto di 1.816.342 mila euro dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio, merci e conto impianti e investimenti per 6.022.479

mila euro così suddivisi:

- 1.015.557 mila euro per contributi in conto esercizio di cui 975.557 mila euro a valere sul capitolo 1541 del MEF come stanziato dalla Legge di Bilancio 2018 e 40.000 mila euro a valere delle risorse stanziato dal Decreto legge 23 ottobre 2018, n. 119 recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria" c.d. Decreto Fiscale 2018 convertito dalla legge 17 dicembre 2018 n.136.
- 99.500 mila euro per contributi merci a valere sul capitolo 1274 del MIT per risorse stanziato 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 2018 da girare alle IF;
- 20.000 mila euro per contributi a valere sul capitolo 7302 del MIT per risorse stanziato del D.lgs. 50/2017 art. 47 comma 11 finalizzato a stabilire criteri e le modalità per la concessione di contributi per il finanziamento degli interventi per l'ammodernamento, il rinnovo e la ristrutturazione dei sistemi frenanti dei carri merci immatricolati prima del 01/01/2015 da girare alle IF;
- 4.368.957 mila euro per contributi in conto impianti a valere sui capitoli del MEF di cui:
 - 600.000 mila euro (capitolo 7122 – Piano di Gestione 1, di seguito PG1) stanziati dall' art. 1 c. 176 della Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) e rimodulati per cassa di pari importo sul capitolo 7122 – Piano di Gestione 2 (di seguito PG2);
 - 600.000 mila euro (Capitolo 7122 – PG2) stanziati dall'art. 21 c. 2 dal Decreto legge 23 ottobre 2018, n. 119 recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria" c.d. Decreto Fiscale 2018 convertito dalla legge 17 dicembre 2018 n.136 per il finanziamento del contratto di programma – parte investimenti 2017 - 2021.
 - 534.000 mila euro (capitolo 7122 – PG7) relativi all'annualità 2018 stanziata dalla Legge 147/2013 art. 1 c. 76 (Legge di Stabilità 2014) per la Brescia Verona Padova – Apice Orsara e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) di cui 100.000 mila euro rimodulati per cassa sul capitolo 7122 – PG2;
 - 32.000 mila euro (capitolo 7122 – PG9) relativi all'annualità 2018 stanziata dalla Legge n. 232/2016 (Legge di Bilancio 2018) art. 1 c. 591 per la realizzazione della nuova linea ferroviaria "Ferrandina – Matera la Martella";
 - 750.000 mila euro (capitolo 7122 – PG5) relativi all'annualità 2018 stanziata dalla Legge n.147/2013 art.1 comma 73 (Legge di Stabilità 2014) per le attività di manutenzione straordinaria in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - Parte Servizi e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015);
 - 1.915 mila euro (capitolo 7123) relativi all'annualità 2018 presente nella Legge n.232/2016 (Legge di Bilancio 2017);
 - 1.789.350 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 piano di gestione 2 per il triennio 2019-2021 di cui 1.367.465 mila euro a copertura di lavori eseguiti nell'anno in corso e la restante parte pari a 421.884 a copertura degli acconti erogati a fornitori e relativi a progetti contribuiti.

- 61.692 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a copertura di lavori eseguiti nell'anno in corso ed a valere sulle risorse stanziati dal capitolo 7122 piano di gestione 4 per il triennio 2019-2021.
- 518.465 mila euro a valere su capitoli del MIT di cui:
 - 100.000 mila euro (capitolo 7518) a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del Decreto Legge n.98/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali) rfinanziate dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) e assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi – 3° Lotto costruttivo;
 - 20.000 mila euro (capitolo 7518) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per l'anno 2018 per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi come rimodulati dalla legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016);
 - 121.137 mila euro (capitolo 7564), relativo a 180.910 mila euro stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per l'anno 2018 per i lavori connessi al Quadruplicamento Pistoia- Lucca al netto di 59.773 mila euro relativi a stanziamenti già rilevati nel precedente esercizio a copertura dei relativi lavori;
 - 7.328 mila euro (capitolo 7549) relativo a 15.000 mila euro stanziati dalla Legge n.164/2014 per l'anno 2018 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 ed al netto di 7.246 mila euro per stanziamenti già rilevati nel corso del precedente esercizio a copertura dei relativi lavori e 425 mila euro relativi al definanziamento derivante dal Decreto interministeriale MIT/MEF N. 426 del 13 settembre 2017;
 - 270.000 mila euro (capitolo 7528) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per l'anno 2018 ed autorizzati dalla delibera Cipe 44/2015 per la coprire in parte i lavori del 3° lotto costruttivo della Galleria di Base del Brennero;
- decrementi per incassi per 4.176.137 mila euro così suddivisi:
 - 1.015.557 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio);
 - 2.993.570 mila euro (capitolo 7122/7123 MEF) a valere su diversi piani gestionali (PG1-PG2-PG4-PG5-PG8-PG9), di cui 700.000 mila euro relativa all'operata rimodulazione per cassa tra PG1, PG7 ed il PG2.
 - 70.527 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio Brescia;
 - 10.851 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;
 - 10.205 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per il progetto "Raddoppio Bari S. Andrea Bitetto";
 - 23.746 mila euro (capitolo 7515 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 85/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art. 32 del decreto Legge n. 98/2011 (Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali) assegnate ad RFI per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio Brescia – II lotto costruttivo;

- 31.774 mila euro (capitolo 7518 MIT) 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 assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi - III Lotto costruttivo;
 - 15.407 mila euro (capitolo 7518) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd "Sblocca Italia");
 - 4.500 mila euro (capitolo 1274) risorse stanziare dal D.D. 17/2018 riferite all'anno 2017 girate alle IF;
- Le "Altre variazioni" registrano un decremento netto di 30.000 mila euro per effetto dell'eliminazione contabile del credito stanziato negli anni 2016 e 2017 dalla Legge n.190/2014 art. 1 c. 240 (Legge di Stabilità 2015) come contributo quindicennale per avviare i lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure e per i quali la Legge n° 145 del 30 dicembre 2018, (Legge di Bilancio 2019) ha operato il defanziamento di risorse di competenza dell'intero progetto già contrattualizzati nel contratto di programma - parte investimenti 2017 - 2021. Inoltre nel corso del 2018 si è provveduto a riclassificare per 48.775 mila euro il contributo merci 2015 tra i Contributi in Conto Impianti.

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" pari a 65.199 mila euro accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti.

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

	valori in migliaia di euro		
Debitori diversi e Ratei e Risconti Attivi	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	117.718	60.900	56.818
Personale	6.713	7.023	(310)
Istituti previdenziali	5.285	6.780	(1.495)
Crediti in corso di recupero	497	497	-
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	266	370	(104)
Altri crediti non commerciali	180.549	409.737	(229.188)
	311.028	485.307	(174.279)
Ratei e risconti	7.743	9.590	(1.847)
Totale	318.771	494.897	(176.126)

Il decremento della voce "Debitori diversi e ratei/risconti" pari a 176.126 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato di:

- maggiori Acconti a fornitori per 56.818 mila euro relativi prevalentemente a fornitori del servizio elettrico;
- minori Altri crediti non commerciali per 229.188 mila euro derivanti principalmente dagli incassi ricevuti dalla Cassa per i servizi energetici e ambientali (CSEA);
- minori crediti verso Istituti previdenziali per 1.495 mila euro relativi principalmente all'INPS;
- minori Ratei e risconti attivi per 1.847 mila euro derivanti principalmente dal rilascio di risconti verso Vodafone su attività di roaming.

In particolare, la Voce Altri crediti non commerciali accoglie principalmente crediti per contributi dalla CSEA (92.587 mila euro), crediti per il recupero di IVA estera (18.705 mila euro), crediti per *Performance Regime* (7.029 mila euro) e crediti verso l'Agenzia delle Dogane (11.686 mila euro) e verso l'Agenzia delle Entrate per IRAP 2010-2011-2012 (5.060 mila euro) derivanti da pagamenti a titolo provvisorio in pendenza di giudizio.

14. Rimanenze

La voce risulta così composta:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	752.853	658.173	94.680
Fondo svalutazione	(11.636)	(13.814)	2.178
Valore netto	741.217	644.359	96.858
Acconti	-	-	-
Contratti di costruzione	-	54.082	(54.082)
Fondo svalutazione	-	-	-
Valore netto	-	54.082	(54.082)
Totale Rimanenze e contratti di costruzione	741.217	698.441	42.776

L'incremento netto delle materie prime, sussidiarie e di consumo al 31 dicembre 2018, pari a 96.858 mila euro, è relativo principalmente a:

- acquisti di materiali pari a 843.081 mila euro;
- consumi di materiali pari a 861.238 mila euro;
- produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 112.837 mila euro per la costruzione di cuori, deviatore, giunti isolanti incollati e apparecchiature elettriche;
- decremento netto del Fondo svalutazione pari a 2.178 mila euro a seguito dei provvedimenti di radiazione e rottamazione effettuati nell'anno (1.987 mila euro) e del rilascio del fondo (191 mila euro) a fronte delle analisi effettuate sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione.

La posta "Rimanenze e contratti di costruzione" ha subito una riclassifica pari a 44.676 mila euro per le attività relative ai lavori in corso su ordinazione che è stata inserita nella voce "Crediti commerciali correnti" in coerenza con quanto previsto dal nuovo principio IFRS15. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nel paragrafo 'Principali principi contabili applicati'.

15. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	103	349.134	349.237	233	361.852	362.085	(130)	(12.718)	(12.848)
Amministrazioni dello Stato ed altre Amm. Pubbliche	1.590	59.573	61.163	3.184	36.132	39.316	(1.594)	23.441	21.847
Ferrovie Estere	-	1.178	1.178	-	1.127	1.127	-	51	51
Ferrovie in concessione	-	2	2	-	1	1	-	1	1
Crediti verso società del Gruppo	-	377.763	377.763	-	259.336	259.336	-	118.427	118.427
Totale	1.693	787.650	789.343	3.417	658.448	661.865	(1.724)	129.202	127.478
Fondo svalutazione	(3)	(148.302)	(148.305)	-	(133.538)	(133.538)	(3)	(14.764)	(14.767)
Totale netto fondo svalutazione	1.690	639.348	641.038	3.417	524.910	528.327	(1.727)	114.438	112.711
Contratti di costruzione	-	45.132	45.132	-	-	-	-	45.132	45.132
Fondo svalutazione	-	(456)	(456)	-	-	-	-	(456)	(456)
Totale contratti in costruzione	-	44.676	44.676	-	-	-	-	44.676	44.676
Totale dei crediti commerciali correnti e non correnti	1.690	684.024	685.714	3.417	524.910	528.327	(1.727)	159.114	157.387

Il decremento dei crediti verso Clienti ordinari correnti di 12.718 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017, al lordo del relativo Fondo Svalutazione, è determinato principalmente dai seguenti fattori:

- decremento dei crediti per fatture emesse di 19.954 mila euro derivante principalmente da minori crediti verso le IF Terze per pedaggio/energia e servizi PIR (circa 16.300 mila euro) e verso i Clienti Ferrovie Emilia Romagna (1.600 mila euro), Interporto Campano SpA (circa 1.700 mila euro) ed Autostrade per l'Italia (circa 1.300 mila euro);
- decremento dei debiti per Note credito da emettere di 32.257 mila euro dovuti principalmente a trazione elettrica per 31.921 mila euro e a canoni di locazione per 2.008 mila euro;
- decremento dei crediti per fatture da emettere di 25.381 mila euro.

L'incremento della posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche correnti di 23.441 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017, al lordo del relativo Fondo Svalutazione, è determinato dall'effetto combinato di:

- maggiori crediti di 22.282 mila euro derivante principalmente da maggiori crediti verso il Comune di Palermo (circa 22.700 mila) riferiti ai lavori di realizzazione della chiusura dell'anello ferroviario di Palermo (Convenzione 2006)
- incremento delle fatture da emettere di 1.159 mila euro.

I Crediti verso le società del Gruppo subiscono un incremento netto di 118.427 mila euro, dovuto principalmente alla riduzione dei Crediti verso la controllante pari a 13.360 mila euro più che compensata dall'incremento dei crediti verso consociate pari a 131.220 mila euro determinato prevalentemente da:

- maggiori crediti per fatture emesse di 18.254 mila euro;

- minori debiti per note credito accertate nel 2017 ed emesse nel 2018, pari a circa 112.000 mila euro, relative alla energia elettrica, in coerenza con quanto previsto dalla Legge n. 167/2017 che ha introdotto significative modifiche in materia di regime tariffario speciale per l'approvvigionamento dell'energia elettrica di trazione.

L'importo relativo ai "Contratti di costruzione", pari a 45.132 mila euro, rappresenta l'ammontare dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso. La variazione in diminuzione pari a 8.950 mila euro rispetto all'esercizio precedente è da imputare essenzialmente alla chiusura delle fatture con i relativi anticipi.

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. L'importo pari a 8.637 mila euro, con variazione in diminuzione pari a 984 mila euro rispetto all'esercizio 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			
	31.12.2018		31.12.2017	
Crediti e debiti per contratti di costruzione	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Lavori in corso su ordinazione	151.430	28.836	113.644	29.238
Acconti da clienti	(106.298)	(37.473)	(59.562)	(38.859)
Totale complessivo	45.132	(8.637)	54.082	(9.621)

I valori sono al lordo del fondo ammortamento

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

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Nazionali	828.838	656.723	172.115
Paesi dell'area euro	3.466	3.394	72
Regno Unito	7	8	(1)
Altri paesi europei	-	-	-
Altri paesi europei (UE non Euro)	150	25	125
Altri paesi europei non UE	1.998	1.699	299
Stati Uniti	-	-	-
Altri paesi	16	16	-
	834.475	661.865	172.610

16. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Depositi bancari e postali	3.021	4.463	(1.442)
Denaro e valori in cassa	168	213	(45)
Conti correnti di tesoreria	716.987	1.133.216	(416.229)
Altri	111	111	-
Totale	720.287	1.138.003	(417.716)
Fondo svalutazione	(544)	-	(544)
totale netto fondo svalutazione	719.743	1.138.003	(418.260)

Il decremento complessivo della voce rispetto al 31 dicembre 2017 è dovuto essenzialmente alla riduzione del saldo del conto corrente di tesoreria nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma ed i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa. Per i dettagli relativi alle motivazioni sottostanti le movimentazioni delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti si rimanda allo schema di Rendiconto Finanziario.

Risultano, inoltre, in essere pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità (contenziosi di natura giuslavoristica) per 14.790 mila euro e pignoramenti per 1.773 mila euro che costituiscono "somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali".

17. Crediti tributari

I crediti tributari al 31 dicembre 2018 ammontano a 17.056 mila euro. La voce comprende principalmente:

- il credito d'imposta per autotassazione IRAP, pari a 16.250 mila euro, chiesto a rimborso all'Agenzia delle Entrate, derivante da acconti versati per il periodo d'imposta 2014 non utilizzati in compensazione con futuri debiti IRAP;
- il credito d'imposta IRES per ritenute d'acconto subite (nei periodi d'imposta precedenti all'adesione al regime di consolidato fiscale di Gruppo) chiesto a rimborso all'Agenzia delle Entrate, per 805 mila euro.

18. Patrimonio Netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2018 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 2018, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 31.528.425.067 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 31.528.425.067 euro.

Riserva Legale

La riserva legale al 31 dicembre 2018 ammonta a 69.920 mila euro, a seguito dell'attribuzione a quest'ultima della quota dell'utile 2017 per un importo pari a 13.075 mila euro.

Altre Riserve

La riserva straordinaria al 31 dicembre 2018 ammonta a 78.508 mila euro. L'incremento avvenuto nel 2018 di 28.508 mila euro è riconducibile all'operazione di fusione per incorporazione di Centostazioni S.p.A.

Riserve di valutazione

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

La riserva di copertura dei flussi finanziari (*Cash Flow Hedge*), include la quota efficace della variazione netta accumulata dal *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti.

Al 31 dicembre 2018 il saldo è negativo e pari a 59.632 mila euro, in diminuzione rispetto al 31 dicembre del 2017 per 21.188 mila euro. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

- valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura in essere al 31 dicembre 2018, che ha determinato una variazione positiva pari a 5.142 mila euro;
- rilascio della quota del 2018, riferita agli strumenti finanziari per i quali è stata esercitata nel 2012 l'opzione di *early termination* precedentemente menzionata, che ha determinato una variazione positiva pari a 16.046 mila euro.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2018 il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo e pari a 130.388 mila euro in diminuzione rispetto a dicembre 2017 per effetto della movimentazione avvenuta nel corso dell'esercizio 2018, che presenta un utile attuariale complessivo pari a 9.649 mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2018 ammontano a 1.751.144 mila euro e presentano un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari a 83.084 mila euro, derivante dall'effetto combinato di un incremento conseguente alla destinazione dell'utile del Bilancio 2017 deliberato dall'Assemblea del 4 aprile 2018 (148.426 mila euro) parzialmente compensato dal decremento di 65.342 mila euro per effetto dell'adozione dell'IFRS 9.

Risultato di esercizio

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 presenta un utile pari a 274.196 mila euro.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre esercizi precedenti.

Origine	Importi al 31.12.2018 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di utilizzo ***	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti**				
						Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (Scissioni)	
Capitale:										
Capitale Sociale	31.528.425	31.528.425								(482.353)
Riserve di utili:										
Riserva legale	69.920	69.920	B							
Utili portati a nuovo *	1.751.144	(65.342)	A, B, C	1.816.486	637.704					
Altre Riserve:										
Riserva di copertura flussi finanziari	(59.632)	(59.632)								
Riserva da utili e perdite attuariali	(130.388)	(130.388)								
Riserva da operazioni straordinarie	78.508		A,B,C	78.508	78.508					
TOTALE	33.237.978	31.342.984	-	1.894.994	716.212	-	-	-	-	(482.353)

* il patrimonio netto totale è al netto del risultato dell'esercizio 2018 (pari ad Euro 274.196 mila)

** esercizi 2015-2016-2017

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

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

valori in migliaia di euro

Finanziamento a medio/lungo termine	31.12.2018	Valore Contabile	
		31.12.2017	Variazione
Finanziamenti da banche	1.195.444	1.386.596	(191.152)
Debiti verso altri finanziatori	86.094	115.223	(29.129)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	1.741.502	1.820.020	(78.518)
Totale	3.023.040	3.321.839	(298.799)

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. a medio - lungo termine*	31.12.2018	Valore Contabile	
		31.12.2017	Variazione
Finanziamenti da banche (breve termine)	196.476	193.196	3.280
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	29.130	44.154	(15.024)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	458.654	476.839	(18.185)
Totale	684.260	714.189	(29.929)

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

valori in migliaia di euro

Finanziamenti	31.12.2018	Valore Contabile	
		31.12.2017	Variazione
Finanziamenti da banche	1.391.920	1.579.792	(187.872)
Debiti verso altri finanziatori	115.224	159.377	(44.153)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.200.156	2.296.859	(96.703)
Totale Finanziamenti	3.707.300	4.036.028	(328.728)

I "Finanziamenti da banche" a medio/lungo termine ed a breve termine per 1.391.920 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 5.324 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI); il relativo decremento pari a 187.872 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 è relativo al decremento per 187.051 mila euro dovuto ai rimborsi di quote capitale effettuati nel corso del 2018 ed al decremento per 821 mila euro dei ratei esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti verso altri finanziatori" a medio/lungo termine e a breve termine, pari a 115.224 mila euro, rappresentano interamente i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP); il relativo decremento, pari a 44.153 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017, è dovuto al decremento per rimborsi per quote capitale effettuati nel 2018 per 42.063 mila euro ed al decremento per 2.090 mila euro dei ratei esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine e a breve termine per 2.200.156 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 9.159 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 tre *tranches* dell'emissione obbligazionaria che Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha

collocato sul mercato nel 2013, nel 2017 e nel 2018 nell'ambito del "FS EMTN *Programme*". Si evidenzia, in particolare, che nel 2018 è stato perfezionato con la Capogruppo il seguente contratto da 200.000 mila euro per la stipula di un *Intercompany Loan* a valere sul "FS EMTN *Programme*" di durata di 12 anni, rispecchiandone nella sostanza vincoli e condizioni contrattuali assunte dalla Capogruppo con i Mercati Finanziari. Tale finanziamento a lungo termine è destinato al completamento della copertura dei fabbisogni 2017 connessi agli investimenti dell'AC/AV Torino-Milano-Napoli.

Si evidenzia inoltre che nel corso del 2018, al fine di garantire l'operatività della società, sono state perfezionate tre linee di credito con la Capogruppo per un totale massimo di 750.000 mila euro. A valere di tali linee, nel corso dell'anno, sono stati effettuati tiraggi per un totale di 170.000 mila euro, di cui 100.000 mila euro necessari per la copertura dei fabbisogni 2018 sull'AV/AC Torino –Milano –Napoli.

Il decremento di tali debiti pari a 96.703 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- Incremento per 200.000 mila euro per la sottoscrizione del nuovo contratto *intercompany* stipulato nell'ambito del "FS EMTN *Programme*";
- Incremento per 170.000 mila euro per il tiraggio delle linee di credito rotative a disposizione della società;
- incremento per 344 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine;
- incremento per 977 mila euro dei ratei relativi al costo ammortizzato;
- decremento per 268.024 mila euro dovuto ai rimborsi di quote capitale dei debiti finanziari verso Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per Cassa Depositi e Prestiti (Rete Convenzionale e Rete AV/AC) avvenuti nel 2018, speculari alla variazione dei corrispondenti crediti verso il MEF per i quali si fa rimando alla sezione relativa alle attività finanziarie;
- decremento per 200.000 mila euro relativo al rimborso avvenuto nel 2018 del contratto *intercompany (Back up Facility)* in essere con la Capogruppo.

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	31.12.2018		31.12.2017	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
AV/AC	BEI 1	euro		Fisso	2023	137.368	137.368	149.185	149.185
AV/AC	BEI 2	euro		Fisso	2023	103.912	103.912	111.969	111.969
AV/AC	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	333.333	333.333	361.111	361.111
AV/AC	BEI 4	euro	(3)	Fisso/Var	2030	350.725	350.725	360.526	360.526
AV/AC	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	13.333	13.333	14.222	14.222
AV/AC	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	150.086	150.086	153.747	153.747
AV/AC	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	216.869	216.869	222.886	222.886
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	68.475	68.475	76.037	76.037
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	75.000	75.000	81.250	81.250
AV/AC	INTERCOMPANY CDDPP/FS AV	euro		Fisso	2021	235.584	235.584	279.949	279.949
Rete Conv.	INTERCOMPANY CDDPP/FS RT	euro		Fisso	2021	323.438	323.438	366.069	366.069
AV/AC	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	395.890	395.890	395.890	395.890
						2.404.014	2.404.014	2.572.841	2.572.841
AV/AC	BEI 300	euro	(5) (6)	Variabile	2021	250.000	175.000	250.000	200.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 1 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2020	250.000	248.971	250.000	248.749
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 2 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2021	500.000	498.548	500.000	498.352
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 6 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2025	300.000	299.102	300.000	299.036
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 9 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2030	200.000	200.000		
						1.500.000	1.421.620	1.300.000	1.246.137
TOTALE									
(1) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso.									
(2) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.									
(3) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.									
(4) Finanziamento ceduto dalla Cassa Depositi e Prestiti alla CPG Società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999									
(5) Finanziamento oggetto di operazioni di copertura del rischio di tasso (collar)									
(6) Le relative coperture finanziarie saranno garantite dai pedaggi									

Il debito finanziario BEI 300 contiene impegni ("covenant") tipici della prassi internazionale, in quanto è previsto il rispetto di una serie di parametri finanziari per tutta la durata del contratto stesso.

Tali parametri riguardano in particolare:

- il rapporto tra il Debito Finanziario ed il Patrimonio Netto che dovrà mantenersi al di sotto del 30%;
- il Patrimonio Netto che dovrà essere pari ad almeno 26 miliardi di euro;
- il Totale Attivo che dovrà essere pari ad almeno 36,5 miliardi di euro.

Nessuno di tali impegni risulta ad oggi disatteso.

Nella seguente tabella si evidenzia la composizione della Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2018 confrontata con il dato al 31 dicembre 2017. La Posizione Finanziaria Netta della Società evidenzia rispetto al 31 dicembre 2017 un peggioramento complessivo pari a 747.452 mila euro determinato dal peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a breve (510.376 mila euro) e dal peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a medio/lungo (237.076 mila euro).

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Posizione finanziaria netta a breve	(708.333)	(1.218.709)	510.376
Conti correnti di Tesoreria	(716.445)	(1.133.217)	416.771
Altri (crediti)/debiti finanziari	(90.663)	(219.387)	128.724
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(582.443)	(575.743)	(6.701)
Finanziamenti da banche	196.476	193.196	3.280
Debiti verso altri finanziatori	29.130	44.154	(15.024)
Debiti finanziari verso Società del Gruppo	458.654	476.839	(18.186)
Altro	(3.041)	(4.553)	1.511
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	1.859.089	1.622.012	237.076
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(1.078.594)	(1.610.869)	532.275
Crediti per finanziamenti	(85.357)	(88.959)	3.602
Finanziamenti da banche	1.195.444	1.386.596	(191.152)
Debiti verso altri finanziatori	86.094	115.224	(29.131)
Debiti finanziari verso Società del gruppo	1.741.502	1.820.020	(78.518)
Totale complessivo	1.150.755	403.303	747.452

La tabella di seguito riportata fornisce una rappresentazione delle movimentazioni delle poste finanziarie con indicazione separata di quelle che hanno generato/assorbito flusso di cassa.

valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato/(assorbito) da attività finanziaria	31.12.2017	Flusso monetario	Effetti non monetari					31.12.2018
			Variazione Ratei	Altri movimenti non monetari	Variazione Fair Value Clean (IFRS 13)	Variazione expected credit loss (IFRS9)	Variazione Time Value (IFRS13)	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	4.036.028	(327.139)	(2.569)	980	-	-	-	3.707.230
Variazione delle altre attività finanziarie	(2.275.570)	604.025	(595)	(75.698)	-	1.513	-	(1.746.325)
Variazione delle altre passività finanziarie	25.056	23	(1.056)	-	(5.142)	-	(21)	18.860

20. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017
Valore attuale obbligazioni TFR	567.084	645.213
Valore attuale obbligazioni CLC	27.772	28.482
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(151)	(146)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)	30	-
Totale valore attuale obbligazioni	594.735	673.549

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	31.12.2018	31.12.2017
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	673.695	693.793
<i>Service Cost</i>	165	157
<i>Interest cost (*)</i>	3.746	5.233
Benefici erogati	(71.998)	(50.075)
Trasferimenti infragruppo	1.294	12.156
<i>Altre variazioni (Estimated benefits payments)</i>	(2.397)	(2.350)
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(9.649)	14.781
Obbligazioni a benefici definiti	594.856	673.695
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(151)	(146)
Altre variazioni (Fusione Centostazioni)	30	-
TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)	594.735	673.549

(*) con rilevazione a Conto Economico

Nel rispetto di quanto previsto dai principi contabili internazionali, il TFR (per le quote maturate fino al 1 gennaio 2007) e le CLC sono stati considerati come *post employment-benefit* a prestazione definita per i quali è previsto, ai fini contabili, che il valore venga determinato mediante metodologie di tipo attuariale.

L'utilizzo complessivo del TFR nell'esercizio, pari a 73.101mila euro (benefici erogati, trasferimenti infragruppo, altre variazioni - *Estimated benefits payments*) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2018, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre Società del Gruppo.

Gli utili attuariali generati per il TFR e le perdite attuariali generate per le CLC hanno prodotto, nel corso del 2018, utili attuariali complessivamente pari a 9.649 mila euro che si confrontano con le perdite attuariali del 2017, pari a 14.781 mila euro. L'ammontare dell'utile attuariale è imputabile:

- per il TFR, al tasso di attualizzazione che è aumentato passando dallo 0,51% del 2017 allo 0,77% del 2018; per le CLC, invece, il tasso di attualizzazione è diminuito passando dall'1,67% dell'esercizio 2017 al 1,57% dell'esercizio 2018;
- per la CLC e TFR ai maggiori utilizzi, verificatisi nell'esercizio 2018, rispetto a quelli ipotizzati nelle ipotesi attuariali precedenti.

In particolare, le relazioni attuariali del TFR e delle CLC evidenziano un utile complessivo legato ad ipotesi finanziarie (incluso il tasso di attualizzazione) pari a circa 9.509 mila euro ed un utile relativo alle ipotesi attuariali residue pari a circa 140 mila euro, la cui somma algebrica determina l'utile attuariale complessivo di 9.649 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:

	31.12.2018	31.12.2017
Tasso di attualizzazione TFR	0,77%	0,51%
Tasso di attualizzazione CLC	1,57%	1,67%
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

31.12.2018	valori in migliaia di euro	
	TFR	CLC
Tasso di turnover +1,00%	564.854	
Tasso di turnover -1,00%	569.531	
Tasso di inflazione +0,25%	572.156	29.617
Tasso di inflazione -0,25%	562.083	26.011
Tasso di attualizzazione +0,25%	559.081	27.139
Tasso di attualizzazione -0,25%	575.316	28.432
Service cost pro futuro	–	182
Duration del piano (anni)	6,3	10
Totale dipendenti a fine esercizio	26.479	

Anni erogazioni previste TFR E CLC

31.12.2018	valori in migliaia di euro	
	TFR	CLC
Erogazione 1° anno	71.937	2.388
Erogazione 2° anno	67.051	2.300
Erogazione 3° anno	60.600	2.209
Erogazione 4° anno	67.665	2.122
Erogazione 5° anno	55.328	2.028

21. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio e le movimentazioni dell'esercizio 2018 dei fondi per rischi ed oneri, ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico delle Società.

Descrizione	valori in migliaia di euro					
	31.12.2017	Fusione	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2018
Fondo imposte	20.625		277	(764)	(1)	20.137
Altri	494.437	695	70.180	(52.835)	(7.712)	504.765
TOTALE	515.062	695	70.457	(53.599)	(7.713)	524.902

Fondo imposte

Il Fondo imposte accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31 dicembre 2018 il fondo si è complessivamente decrementato rispetto al valore al 31 dicembre 2017 per 488 mila euro principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- utilizzo per 764 mila euro dello stesso a seguito del pagamento degli avvisi di accertamento notificati dal Comune di Roma per ICI riferiti all'annualità 2011;
- incremento di 277 mila euro per ICI Stazioni.

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:

Descrizione	valori in migliaia di euro					
	31.12.2017	Fusione	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2018
Oneri nei confronti						
- del personale	47.740		12.409	(12.382)		47.767
- dei terzi	251.526	95	386	(12.092)	(6.212)	233.703
Bonifica asset dismessi/da dismettere	51.149			(35)		51.114
Partecipazioni	48.882					48.882
Altri rischi ed oneri	95.140	600	57.385	(28.326)	(1.500)	123.299
TOTALE	494.437	695	70.180	(52.835)	(7.712)	504.765

Fondi relativi ad oneri nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo relativo al personale è costituito dall'ammontare dei probabili oneri che verranno sostenuti con riferimento a rivendicazioni economiche e di carriera, nonché per il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali, ed è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti Preture del Lavoro.

A tale titolo, nel corso dell'esercizio 2018, il fondo è stato utilizzato per 12.382 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 12.409 mila euro far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2018.

Per quanto riguarda il fondo relativo ai terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso extra giudiziale relativo a riserve avanzate da fornitori.

Nel corso dell'esercizio 2018, il fondo è stato utilizzato per 12.092 mila euro a seguito della risoluzione di cause che si sono concluse con giudizio sfavorevole per la Società, ed è stato rilasciato per 6.212 mila euro. Il fondo al 31 dicembre 2018 relativo ai terzi accoglie 10.179 mila euro di accantonamenti per debiti in contestazione.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti.

Fondo Bonifica *asset* dismessi/da dismettere

Tale fondo è stato istituito e viene utilizzato a copertura di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati relativi a opere dismesse/da dismettere. Nella determinazione iniziale di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

Fondo Partecipazioni

Il fondo, istituito al 31 dicembre 2013 a copertura del valore della partecipazione Stretto di Messina S.p.A. posta in liquidazione, non ha subito movimentazioni.

Fondi relativi ad altri rischi ed oneri

Trattasi di fondi per altri rischi ed oneri principalmente relativi a:

- incentivi all'esodo (6.553 mila euro);
- fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (65.543 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 (2.792 mila euro);
- altri rischi (48.411 mila euro).

Nel corso dell'esercizio 2018 sono stati effettuati accantonamenti di oneri per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione pari a 26.000 mila euro e per *performance regime* pari a 2.792 mila euro.

Inoltre, per effetto della fusione con Centostazioni S.p.A. sono stati acquisiti accantonamenti per 695 mila euro.

22. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	17.948	655	18.603	23.110	1.712	24.822	(5.162)	(1.057)	(6.219)
Altre passività finanziarie	-	257	257	-	234	234	-	23	23
Totale	17.948	912	18.860	23.110	1.946	25.056	(5.162)	(1.034)	(6.196)

Il decremento della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura", pari a 5.162 mila euro, è imputabile alla valutazione al 31 dicembre 2018 degli strumenti derivati (delta *FV* 31 dicembre 2018 – 31 dicembre 2017). In particolare l'effetto è dovuto:

- alla variazione positiva della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*) per 5.142 mila euro determinata dalla valutazione al *fair value* degli *swap* e dei *forward rate agreement* e della quota di *intrinsic value* dei *collar*;
- all'impatto positivo a conto economico della quota di *time value* dei *collar* pari a 20 mila euro.

La parte corrente esprime principalmente il valore netto dei ratei connessi agli strumenti derivati.

Le passività finanziarie valutate al *fair value* sono i derivati di copertura e sono classificati al livello 2, come descritto nel paragrafo 17 "Gestione dei rischi finanziari" a cui si fa rimando anche per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value*.

23. Altre passività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	3.493.006	3.493.006	-	3.153.995	3.153.995	-	339.011	339.011
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	36.152	97.798	133.950	42.177	98.628	140.805	(6.025)	(830)	(6.855)
Altri debiti verso società del gruppo	227	19.658	19.885	286	71.202	71.488	(59)	(51.544)	(51.603)
Altri debiti	72.560	374.483	447.043	81.090	325.175	406.265	(8.530)	49.308	40.778
Ratei e risc pas.	2.538	16.872	19.411	3.477	23.480	26.957	(939)	(6.608)	(7.546)
Totale	111.478	4.001.817	4.113.295	127.030	3.672.480	3.799.510	(15.552)	329.337	313.785

Gli Acconti per contributi in conto impianti al 31 dicembre 2018 ammontano a 3.493.006 mila euro e sono così dettagliati:

	valori in migliaia di euro				
	31.12.2017	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2018
Acconti per contributi:					
Ministero dell'Economia e Finanze	1.267.974	4.444.655	(4.361.607)	(138.116)	1.212.906
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.396.857	518.465	(239.164)	-	1.676.158
FESR	44.961	166.624	(86.549)	-	125.036
TEN	196.279	4.990	(14.387)	-	186.882
Altre PA	220.152	158.351	(90.744)	-	287.759
Altri TERZI	27.773		(360)	(23.148)	4.265
Totale	3.153.995	5.293.084	(4.792.810)	(161.263)	3.493.006

L'incremento netto degli acconti pari a 339.011 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 dal decremento netto pari a 161.264 mila euro esposto nelle altre variazioni che si riferisce, principalmente, per 125.068 mila euro agli aumenti di capitale sociale erogati alla Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. come riportato nella sezione "Partecipazioni" cui si fa rimando, per 30.000 mila euro all'eliminazione contabile degli anticipi stanziati per gli interventi sulla tratta Andora-Finale come riportato nella sezione "Altre attività non correnti e correnti" cui si fa rimando.

Gli Altri debiti correnti verso società del Gruppo pari a 19.658 mila euro subiscono un decremento rispetto al 31 dicembre 2017 pari a 51.544 mila euro derivante principalmente da:

- maggiori debiti verso la Capogruppo per 815 mila euro dovuto principalmente alla distribuzione del dividendo relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 (100.000 mila euro);
- maggiori debiti per penalità verso Società del Gruppo per 3.627 mila euro.
- minori debiti verso Società del Gruppo per 55.787 mila euro relativi allo Sconto Merci anno 2017, iscritti in contropartita dei contributi riconosciuti dal MEF ai sensi della Legge n.190/2014, rimodulati verso altre IF.

Gli Altri debiti correnti sono relativi principalmente a Debiti verso il personale (120.325 mila euro), Depositi cauzionali (38.860 mila euro), Debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (27.723 mila euro), Debiti verso il personale relativi al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (8.414 mila euro), altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (41.920 mila euro) e anticipi per contributo merci (115.000 mila euro).

Il decremento dei Ratei e risconti passivi correnti per 6.608 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 è principalmente attribuibile a minori risconti del settore immobiliare e commerciale verso terzi.

24. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	12.776	2.621.403	2.634.179	28.830	2.446.311	2.475.141	(16.054)	175.092	159.038
Acconti commerciali	5.946	57.318	63.264	5.877	71.065	76.942	69	(13.747)	(13.678)
Debiti commerciali v.so società del Gruppo	-	512.570	512.570	-	476.085	476.085	-	36.485	36.485
Debiti per contratti di costruzione	-	8.637	8.637	-	9.621	9.621	-	(984)	(984)
Totale	18.722	3.199.928	3.218.650	34.707	3.003.082	3.037.789	(15.985)	196.846	180.861

L'incremento al 31 dicembre 2018 dei debiti correnti verso fornitori rispetto al valore al 31 dicembre 2017 è pari a 175.092 mila euro ed è sostanzialmente riconducibile ai maggiori lavori di investimento effettuati nel 2018 rispetto al 2017.

Gli Acconti commerciali correnti sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari e da società del Gruppo per un totale di 57.318 mila euro, in diminuzione rispetto al saldo al 31 dicembre 2017 per 13.747 mila euro. Tale decremento è principalmente dovuto alla riduzione degli anticipi per vendite di beni patrimoniali della società Rete S.r.l pari a 10.591 mila euro.

I Debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un incremento netto pari a 36.485 mila euro, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori debiti verso la Capogruppo per 5.287 mila euro;
- maggiori debiti verso le imprese controllate per 9.852 mila euro;
- maggiori debiti per fatture da ricevere verso le imprese consociate per 27.619 mila euro;
- incremento dei debiti relativi a fatture ricevute verso la consociata Fercredit per 17.691 mila euro per cessioni di credito da parte di fornitori terzi e gruppo;
- decremento dei debiti relativi a fatture ricevute verso le consociate Italferr per 1.632 mila euro, verso Trenitalia per 5.753 mila euro e per l'elisione dei debiti verso Centostazioni per 6.356 mila euro a seguito della operazione di fusione.

La voce Debiti per contratti di costruzione pari a 8.637 mila euro rappresenta l'ammontare lordo dovuto ai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali la fatturazione ad avanzamento, al netto dei margini rilevati, eccede i costi. La voce va correlata con la relativa voce dell'attivo "Contratti di costruzione" ricompresa tra i crediti commerciali alla quale si rinvia.

NOTE SUL CONTO ECONOMICO**25. Ricavi delle vendite e delle prestazioni**

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

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	–	4	(4)
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.185.280	1.121.058	64.222
✓ <i>Pedaggio</i>	1.175.396	1.103.433	71.963
✓ <i>Servizi di traghettamento</i>	9.884	17.625	(7.741)
Altri ricavi da servizi	331.912	200.688	131.224
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	222.722	96.194	126.528
Ricavi da servizi diversi	57.562	54.748	2.814
✓ <i>Prestazioni sanitarie</i>	40.570	36.950	3.620
✓ <i>Ricavi GSM-R</i>	3.967	6.319	(2.352)
✓ <i>Altri ricavi diversi</i>	13.025	11.480	1.545
Lavori conto terzi	46.263	46.789	(526)
Vendita materiale	5.365	2.957	2.408
Ricavi da contratti con i clienti	1.517.192	1.321.750	195.442
Ricavi diversi	1.004.195	976.039	28.156
✓ <i>Contributi da Stato</i>	1.015.557	975.557	40.000
✓ <i>Contributi UE</i>	671	376	295
✓ <i>Noli e altri accantonamenti o rilasci</i>	(12.033)	106	(12.139)
Ricavi da Gestione Immobiliare	111.920	107.979	3.941
✓ <i>Canoni di locazione</i>	97.004	92.385	4.619
✓ <i>Riaddebito oneri condominiali e IRE</i>	10.114	12.901	(2.787)
✓ <i>Vendita spazi pubblicitari</i>	4.802	2.693	2.109
Altri ricavi vendite e prestazioni	1.116.115	1.084.018	32.097
Totale dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.633.307	2.405.768	227.539

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" subiscono un incremento pari a 64.222 mila euro attribuibile ai seguenti fattori:

- aumento dei ricavi da pedaggio per 71.963 mila euro dovuto principalmente all'adeguamento ISTAT e all'incremento dei volumi di produzione. Si segnala inoltre che nel 2018 c'è stato un aggiornamento straordinario del PIR 2018 che ha integrato il sistema tariffario dei treni a doppia trazione come ampiamente specificato nella Relazione sulla gestione;
- riduzione dei ricavi per Servizi di traghettamento di 7.741 mila euro dovuto al cambiamento del criterio di rendicontazione delle corse effettuate, non più legato al programma delle corse navi potenzialmente offerte ma al singolo treno trasportato nell'ottica del proseguimento dell'infrastruttura ferroviaria.

La voce "Altri ricavi da servizi" subisce un incremento pari a 131.224 mila euro derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- aumento dei ricavi per servizi accessori alla circolazione di 126.528 mila euro dovuto principalmente a:
 - ✓ maggiori ricavi per vendita trazione elettrica pari a 126.329 mila euro, dovuto all'effetto della Legge n. 167 del 20 novembre 2017 e all'accelerazione delle quotazioni del petrolio che hanno pesantemente influenzato i prezzi nei mercati all'ingrosso di Energia;

-
- ✓ incremento dei ricavi per corrispettivi binari di raccordo pari a 408 mila euro compensati in parte da minori ricavi per gestione terminali merci per 261 mila euro;
 - ✓ maggiori ricavi relativi ai servizi di sosta pari a 1.270 mila euro e servizi accessori per assistenza a persone con ridotta mobilità (375 mila euro) compensati da una riduzione dei ricavi per servizi di manovra (869 mila euro) e delle platee di lavaggio (751 mila euro);
- Incremento dei ricavi da servizi diversi per 2.814 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato di maggiori ricavi per prestazioni sanitarie (3.620 mila euro) e per *fee* a altri servizi immobiliari (1.138 mila euro) compensati in parte dal decremento dei ricavi per GSMR (2.352 mila euro);
 - minori ricavi per lavori conto terzi pari a 526 mila euro;
 - maggiori ricavi per vendita di materiali pari a 2.408 mila euro derivanti dalla vendita di materiali di scorta e materiali diversi.

Tra i "Ricavi diversi" sono contabilizzati i contributi da Contratto di Programma; in particolare nel 2018 le Leggi n. 136 e 145 del 2018 hanno poi apportato un addendum di 40 milioni di euro per attività legate a Assistenza alle Persone con Ridotta Mobilità, *Gate* e Carri Soccorso.

La posta "Ricavi da Gestione Immobiliare" subisce un incremento di 3.941 mila euro attribuibile alle seguenti variazioni:

- ✓ incremento dei Canoni per locazione per 4.619 mila euro dovuto principalmente a maggiori ricavi per altri proventi immobiliari (3.871 mila euro) e per diritti di passaggio (686 mila euro);
- ✓ riduzione dei ricavi per riaddebito oneri condominiali ed IRE 2.787 mila euro relativo sostanzialmente al ribaltamento degli oneri verso GS Retail;
- ✓ maggiori ricavi per vendita spazi pubblicitari pari a 2.109 mila euro.

Il dettaglio delle voci che costituiscono i "Ricavi da contratti con i clienti" è illustrato nella tabella di seguito esposta:

	Valori in migliaia di euro	
	2018	2017
Mercato geografico		
Nazionale	1.513.303	1.318.401
UE	2.636	2.294
Extra UE	1.253	1.055
Totale ricavi contratti con i clienti	1.517.192	1.321.750
Linee di prodotti/servizi*		
Ricavi da Servizi di Trasporto		4
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.185.280	1.121.058
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	223.860	96.194
Ricavi da servizi diversi	56.424	54.748
Lavori conto terzi	46.263	46.789
Vendita di materiali	5.365	2.957
Totale ricavi contratti con i clienti	1.517.192	1.321.750
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti in un determinato momento	45.991	40.090
Servizi trasferiti nel corso del tempo	1.471.201	1.281.660
Totale ricavi contratti con i clienti	1.517.192	1.321.750

Con riferimento ai servizi elencati la società presenta una struttura mono-settoriale.

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

	Valori in migliaia di euro	
	31.12.2018	31.12.2017
Crediti per contratti con i clienti classificati nei crediti commerciali correnti/non correnti	325.245	326.600
Attività da contratto	244.486	78.642
Passività da contratto	(106.298)	(59.562)

I valori sono al lordo del fondo ammortamento

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

	Valori in migliaia di euro	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Ricavi rilevati nell'esercizio inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		1.450
Incremento passività da contratto dovuto a incassi al netto importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio		(48.187)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(166.689)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	108.033	
Aggregazioni aziendali	(6)	
Altre Variazioni	224.506*	
Attività / Passività MOV	165.844	(46.736)

*la variazione è conseguente alla emissione nel 2018 di note credito stanziata nel 2017 prevalentemente per effetto della Legge n.167/2017.

26. Altri proventi

Il dettaglio degli "Altri proventi" è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Proventi diversi			
Proventi e prestazioni diverse	95.988	74.745	21.243
Plusvalenze	61.184	57.213	3.971
Totale	157.172	131.958	25.214

L'aumento della posta "Proventi diversi" di 25.214 mila euro è attribuibile all'effetto combinato di:

- maggiori proventi e prestazioni diverse pari a 21.243 mila euro dovute principalmente a un incremento delle penalità attive per *performance regime* per 6.343 mila euro e delle altre penali attive per 10.744 mila euro e un rilascio degli anticipi per indennizzi assicurativi incassati in esercizi precedenti pari a 6.195 mila euro, compensati in parte da un decremento dei rimborsi spese e vertenze legali pari a 2.349 mila euro;
- maggiori plusvalenze pari 3.971 mila euro dovuto sostanzialmente a maggiori ricavi per vendita materiale fuori uso e tolto d'opera pari a 4.043 mila euro compensato in parte da minori plusvalenze immobiliari pari a 72 mila euro.

27. Costo del personale

La composizione del "Costo del personale" è rappresentata nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Personale a ruolo	1.465.437	1.416.567	48.870
✓ <i>Salari e stipendi</i>	1.080.578	1.036.580	43.998
✓ <i>Oneri sociali</i>	303.855	293.675	10.180
✓ <i>Altri costi del personale a ruolo</i>	(1.021)	(1.666)	645
✓ <i>Trattamento di fine rapporto</i>	71.625	70.513	1.112
✓ <i>Accantonamenti e Rilasci</i>	10.400	17.465	(7.065)
Personale Autonomo e Collaborazioni	106	33	73
✓ <i>Salari e stipendi</i>	74	13	61
✓ <i>Oneri sociali</i>	32	20	12
Altri costi	31.892	28.595	3.297
✓ <i>Lavoro inter. Pers distaccato e Stage</i>	3.579	901	2.678
✓ <i>Altri costi collegati al personale</i>	28.313	27.693	620
Totale	1.497.435	1.445.195	52.240

Nel corso dell'esercizio 2018, il "Costo del personale" subisce un incremento pari a 52.240 mila euro rispetto all'esercizio 2017. La variazione deriva principalmente da un incremento dei costi del Personale a ruolo (48.870 mila euro), da un aumento degli altri costi (3.297 mila euro) e da maggiori costi per personale autonomo e collaborazioni (73 mila euro).

Per maggiori dettagli si fa rimando al paragrafo "Risorse Umane" della Relazione sulla Gestione.

Consistenza media	2018	2017	Variazione
Dirigenti	230	226	4
Quadri	5.794	5.758	36
Altro personale	20.018	19.724	294
TOTALE	26.042	25.708	334

28. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Materiali e materie di consumo	793.774	582.393	211.381
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	169.405	(18.328)	187.733
Illuminazione e forza motrice	47.385	44.593	2.792
Accantonamenti/Rilasci	(191)	9.080	(9.271)
Totale	1.010.373	617.738	392.635

L'incremento complessivo della voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di 392.635 mila euro è dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- maggiori costi di energia elettrica e combustibili per la trazione dei treni pari a 187.733 mila euro dovuta agli effetti della Legge n. 167 del 20 novembre 2017;
- maggiori consumi di materiali per 205.816 mila euro dovuto all'effetto combinato di maggiori consumi sia in conto investimento 177.690 mila euro, a fronte dei maggiori investimenti effettuati nell'anno, sia in conto esercizio 28.126 mila euro, per l'incremento delle attività di manutenzione ordinaria;
- maggiori costi per l'acquisto dei materiali di consumo per 12.093 mila euro;
- incremento dei prezzi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 10.973 mila euro;
- maggiori ricavi per lavori in economia pari a 17.501 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;
- maggiori costi per Illuminazione e forza motrice pari a 2.792 mila euro;
- minori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino per 9.271 mila euro a seguito dell'analisi effettuata sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione da avviare ai processi di svalutazione o radiazione.

29. Costi per servizi

Il saldo è dettagliato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Prestazioni per il trasporto	9.801	9.379	422
Altre prestazioni collegate al Trasporto	(64)	(327)	263
Servizi di manovra	512	1.177	(665)
Servizi di traghettamento	5.021	3.122	1.899
Servizi trasporto Merci	4.332	5.407	(1.075)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	370.676	343.798	26.878
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	32.890	34.143	(1.253)
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	98.971	89.664	9.307
Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	238.815	219.991	18.824
Manutenzioni accanton.e rilasci	-	-	-
Servizi immobiliari e utenze	113.852	106.952	6.900
Servizi amministrativi ed informatici	80.146	74.973	5.173
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	1.590	1.966	(376)
Diversi	119.438	146.105	(26.667)
✓ Consulenze	750	275	475
✓ Assicurazioni	7.227	14.702	(7.475)
✓ Prestazioni professionali	8.750	8.499	251
✓ Provvigioni alle agenzie	1	16	(15)
✓ Costi comuni di Gruppo	1.982	2.234	(252)
✓ Altro	108.054	102.385	5.669
✓ Accantonamenti e rilasci Altro	(7.326)	17.993	(25.319)
Totale	695.503	683.173	12.330

L'incremento complessivo della voce "Costi per servizi" di 12.330 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori costi per servizi e lavori appaltati c/terzi per 1.253 mila euro;
- maggiori costi per servizi di pulizia e altri servizi appaltati per 9.307 mila euro;
- incremento dei costi di manutenzione beni mobili e immobili per 18.824 mila euro;
- incremento dei costi per servizi immobiliari e utenze 6.900 mila euro;
- incremento dei costi per servizi amministrativi e informatici per 5.173 mila euro dovuti principalmente a maggiori costi per manutenzione e riparazione *hardware* e *software*;
- minori costi diversi per 26.667 mila euro derivanti principalmente da minori accantonamenti (20.355 mila euro) e maggiori rilasci (4.964 mila euro) per un totale di 25.319 mila euro, minori costi per assicurazioni (7.475 mila euro) compensati in parte da maggiori costi per sperimentazioni (4.526 mila euro) e maggiori costi per costi per *facilities* (2.002 mila euro).

30. Costi per godimento beni di terzi

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

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	40.831	39.738	1.093
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	2.653	2.591	62
Servizi informatici e Altro	10.237	10.326	(89)
Totale	53.721	52.655	1.066

I "Costi per godimento beni di terzi" presentano un incremento di 1.066 mila euro, dovuto sostanzialmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori costi per canoni di locazione 1.093 mila euro, dovuto principalmente a maggiori oneri condominiali;
- maggiori costi per noli e indennizzi di materiale rotabile e altro per 62 mila euro;
- minori costi per canoni d'uso *hardware* e *software* per 89 mila euro.

31. Altri costi operativi

Il dettaglio degli "Altri Costi operativi" è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Altri costi	132.375	117.572	14.803
Minusvalenze	2.091	398	1.693
Accantonamenti/rilasci	3.068	16.668	(13.600)
Totale	137.534	134.638	2.896

Gli "Altri Costi Operativi" subiscono un incremento di 2.896 mila euro attribuibile principalmente a:

- incremento delle penalità per *Performance Regime* per 4.476 mila euro;
- incremento dei costi per imposte di registro, raccolta rifiuti e occupazione spazio suolo pubblico per 2.056 mila euro;
- maggiori minusvalenze da alienazioni 1.571 mila euro;
- incremento degli oneri diversi per 3.136 mila euro dovuto principalmente all'iscrizione del risarcimento danni verso la controllata Blufferries per sopravvenuta impossibilità di utilizzo dei ponti;
- decremento degli accantonamenti e rilasci per 13.600 mila euro dovuto a minori accantonamenti per IMU/TASI;
- maggiori costi per Carte di Libera Circolazione per 5.176 mila euro.

32. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 1.053.044 mila euro si riferiscono a costi interni per impiego di personale e spese generali per 331.839 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 721.205 mila euro.

Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso dell'esercizio 2018, rispetto all'esercizio precedente, pari a 178.093 mila euro, sono attribuibili all'impiego di materiali legato alle rilevanti attività di *upgrading* tecnologico, lavori di sviluppo e manutenzione straordinaria della infrastruttura.

33. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Ammortamento attività immateriali	3.955	3.907	48
Ammortamento attività materiali	100.388	103.738	(3.350)
Ammortamento investimenti immobiliari	1.686	78	1.608
Totale	106.029	107.723	(1.694)

Si riscontra una riduzione della quota ammortamento civilistica complessiva del 2018 rispetto al 2017, nonostante l'incremento di costo ammortizzabile. Tale riduzione è dovuta principalmente alla variazione dell'aliquota della Rete AV/AC (Direttrice G).

34. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	-	-	-
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	4.027	37.336	(33.309)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	1.035	1.688	(653)
Totale	5.062	39.024	(33.962)

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un decremento di 33.962 mila euro rispetto all'esercizio 2017, derivante da:

- minori Svalutazioni degli immobili, impianti e macchinari, per 33.309 mila euro, effettuate rispetto all'esercizio precedente;
- maggiori Rettifiche e riprese di valore su crediti per 653 mila euro dovute sostanzialmente all'applicazione del principio contabile IFRS 9.

35. Accantonamenti

Gli accantonamenti effettuati nel 2018, pari a 26.000 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.

36. Proventi finanziari

Il dettaglio dei "Proventi finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Proventi finanziari diversi	545	13.894	(13.349)
Utili su cambi	172	337	(165)
Dividendi	-	-	-
Totale	717	14.231	(13.514)

Nell'esercizio 2018 la posta ha registrato un decremento di 13.514 mila euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente a minori interessi attivi sul credito IVA per 11.443 mila euro e minori interessi di mora per 1.883 mila euro.

37. Oneri finanziari

Il dettaglio degli "Oneri finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Oneri finanziari su debiti *	38.774	41.149	(2.375)
Svalutazioni di attività finanziarie	(503)	62	(565)
Perdite su cambi	116	473	(357)
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci *	-	3.577	(3.577)
Totale	38.387	45.261	(6.874)

* Per una più corretta esposizione, gli accantonamenti e i rilasci sono stati riclassificati dalla voce Oneri finanziari su debiti alla voce Oneri finanziari accantonamenti e rilasci

Gli "Oneri finanziari" subiscono un decremento pari a 6.874 mila euro, attribuibile prevalentemente ai seguenti fattori:

- minori oneri per *interest cost* TFR (1.306 mila euro) e minori interessi ed altri oneri verso altri (1.653 mila euro) compensati in parte da maggiori interessi e altri oneri verso controllante (601 mila euro);
- decremento degli oneri finanziari accantonati per 3.577 mila euro;
- minori perdite su cambi per 357 mila euro;
- decremento svalutazione attività finanziarie 565 mila euro dovuto sostanzialmente all'applicazione del principio contabile IFRS 9.

38. Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati sulla base della quota di finanziamento allocata sulle Immobilizzazioni in corso ed ammontano a 20.090 mila euro.

39. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Le imposte della Società, sia per IRES sia per IRAP, risultano pari a zero per effetto delle variazioni in diminuzione di carattere fiscale che determinano una base imponibile fiscale negativa (perdita). La variazione in diminuzione più significativa a tal fine è rappresentata dal maggior ammortamento fiscale rispetto a quello contabile. Le imposte della Società risultano essere pari a zero per effetto delle variazioni in diminuzione di carattere fiscale che determinano una base imponibile fiscale negativa (perdita). La variazione in diminuzione più significativa a tal fine è rappresentata dal maggior ammortamento fiscale rispetto a quello contabile.

Nella tabella che segue si rappresenta la composizione del costo ammortizzabile fiscale che, per effetto dell'applicazione delle speciali disposizioni normative *IAS compliant* di cui all'art. 1, commi 86 e 87, della Legge 266/2005, è assunto al lordo dei relativi contributi in conto impianti erogati dallo Stato al Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale.

	valori in migliaia di euro
	2018
Costo ammortizzabile civilistico	4.812.554
Contributi c/impianti da Stato fino al 2018	39.486.853
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2018	3.665.025
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	41.735.561
Svalutazione da Impairment IAS a riduzione del costo storico	3.583.125
Totale costo ammortizzabile fiscale	93.283.117
Totale Quota amm. Fiscale	2.075.863

40. PASSIVITA' E ATTIVITA' POTENZIALI

Le passività potenziali riguardano principalmente i contenziosi in corso riportati nel paragrafo Procedimenti e contenziosi della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

Si riportano di seguito le principali attività potenziali in capo alla Società che hanno avuto evoluzioni nel primo semestre 2018.

Subtratta Novara - Milano: Impugnazione Lodo RFI – FIAT (oggi FCA-Fiat Chrysler Automobili 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.

La revocazione proposta da FCA avanti alla Corte di Appello di Roma, la cui udienza per la precisazione delle conclusioni si è tenuta il 6 giugno 2018, è stata rinviata a sentenza.

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.

In data 17 luglio 2018 è stata emessa sentenza dal Tribunale di Roma che, rigettando le domande di RFI, ha dichiarato che "nessuna somma l'attrice può pretendere dalle convenute con riguardo alle opere realizzate in oggetto".

41. COMPENSO ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Si evidenzia - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D.Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 c.c. - che relativamente all'esercizio 2018 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione ed al suo *network* è pari a 559 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (246 mila euro).

42. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori ed ai membri del Collegio Sindacale, determinati sulla base delle relative delibere, per lo svolgimento delle proprie funzioni.

	valori in migliaia di euro		
PERCIPIENTI	2018	2017	Variazioni
Amministratori *	303	303	-
Sindaci	84	84	-
Totale	387	387	-

*In aggiunta a quanto sopra, il compenso riconosciuto nell'esercizio ai membri esterni dell'Organismo di Vigilanza è pari a 45 mila euro.

43. INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

I dati essenziali della Controllante diretta al 31 dicembre 2017 sono disponibili sul sito della Società www.fsitaliane.it e presso la sede sociale di Ferrovie dello Stato Italiane.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2017	31.12.2016
Attività		
Totale attività non correnti	42.774.571	42.539.698
Totale attività correnti	4.661.967	5.268.296
Totale attività	47.436.538	47.807.994
Patrimonio netto		
Capitale sociale	36.340.433	36.340.433
Riserve	39.064	7.120
Utili (perdite) portati a nuovo	256.834	0
Utile (Perdite) d'esercizio	230.910	638.773
Totale Patrimonio Netto	36.867.241	36.986.326
Passività		
Totale passività non correnti	7.241.431	7.299.976
Totale passività correnti	3.327.866	3.521.692
Totale passività	10.569.297	10.821.668
Totale patrimonio netto e passività	47.436.538	47.807.994
	2.017	2.016
Ricavi operativi	182.143	156.691
Costi operativi	(200.506)	(167.266)
Ammortamenti	(21.377)	(19.994)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(4.889)	(1.055)
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	166.104	565.905
Imposte sul reddito	109.435	104.492
Risultato netto di esercizio	230.910	638.773

44. PARTI CORRELATE**Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche**

Le condizioni generali che regolano le operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità, a normali condizioni di mercato.

	valori in migliaia di euro	
	2018	2017
Benefici a breve termine	4.672	3.500
Benefici successivi al rapporto di lavoro	307	227
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	0	0
Totale	4.979	3.728

Ai Benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2019, per un importo indicativamente non superiore a 1.300 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

I dirigenti con responsabilità strategiche, nel periodo, non hanno posto in essere direttamente o tramite stretti familiari, alcuna operazione con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Blufferies S.r.l.	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, prestazioni di servizi, canoni di locazione, rimborsi di costi del personale, organi sociali.	Commerciali e diversi: servizi di traghettamento, combustibili e lubrificanti, canoni diversi.
Blu Jet Srl	Commerciali e diversi: rimborsi per cariche sociali.	-
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi: per affitti aree e locali per la gestione dei terminali, rimborsi per distacco di personale ed organi sociali.	Commerciali e diversi: oneri su beni mobili di proprietà. Corsi per servizi (utenze), costi per godimento di beni terzi (materiale rotabile), illuminazione e forza motrice, immobili strumentali.
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	Commerciali e diversi: canoni di retrocessione, ricavi per prestazioni, forniture e lavori. Rimborsi da gruppo.	Commerciali e diversi: oneri per mancata liberazione di alcuni immobili, oneri condominiali, fitti e spese accessorie dei locali. Oneri per manutenzione fabbricati strumentali.
Imprese collegate		
Quadrante Europa S.p.A.	Commerciali e diversi: organi sociali. Finanziari: finanziamento soci.	-
Centostazioni Retail S.p.A.	Commerciali e diversi: canone di retrocessione	Commerciali e diversi: servizi di realizzazione pubblicità
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Commerciali e diversi: per prestazioni diverse, prestazioni del personale, formazione, prestazioni sanitarie e canoni di locazione. Finanziari: interessi attivi su credito Iva, conto corrente intersocietario.	Commerciali e diversi: licenze d'uso marchio, personale distaccato fitti e spese accessorie dei locali, oneri condominiali, servizi informativi, legale del lavoro, area finanza, relazioni esterne ed affari istituzionali. Servizi per reclutamento e sviluppo, corsi di istruzione professionale e consulenza. Finanziari: commissioni passive non finanziarie, interessi passivi su conto intersocietario,

		obbligazioni commissioni bancarie e pt.
Altre imprese consociate		
Sita S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: canoni locazione	-
Ferservizi S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: canoni di locazione fabbricati strumentali, prestazioni sanitarie e rimborsi cariche societarie.	Commerciali e diversi: attività di global service provider, servizi informatici, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, contabilità e tesoreria, servizi per gli acquisti, facilities, ferrotel, gestione amministrativa della ristorazione, costi per personale distaccato e oneri condominiali.
Italcertifer ScpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, utenze GSM, rimborsi per sperimentazione certificazioni e consulenze.	Commerciali e diversi: attività propedeutica e indagini per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari e manutenzione materiale rotabile.
Mercitalia Logistics S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per utenze GSM, prestazioni sanitarie, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: trasporto merci, personale distaccato, canoni di locazione e spese accessorie.
Mercitalia Transport & Services S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: trasporto merci, spedizioni.
Mercitalia Rail S.r.l.	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni; ricavi da utenze GSM, servizi alle IF (vendita energia, servizi di traghettamento, servizio corrente di trazione); prestazioni sanitari, ricavi per lavori e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi per trasporto e spedizioni, manutenzione materiale rotabile, noleggio carri, servizi appaltanti, penali contrattuali da gruppo, penalità passive performance regime.
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer S.p.A.)	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni; ricavi da utenze GSM, servizi alle IF (vendita energia, servizio corrente di trazione); prestazioni sanitari, ricavi per lavori e forniture, corsi professionali e pedaggi. Penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: manutenzione materiale rotabile, servizi di terzi, penalità passive performance regime.
Fercredit S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e servizi.	Commerciali e diversi: analisi dei fornitori. Finanziari: interessi di mora.
Italferr S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, rimborsi da gruppo, canoni di locazione fabbricati strumentali, corsi professionali e ricavi utenze GSM.	Commerciali: direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete, corsi di formazione.
Metropark S.p.A.	Commerciali e diversi: locazione di aree e fabbricati, rimborso personale distaccato, prestazioni sanitarie, ricavi per forniture e prestazioni.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato, servizi.
Mercitalia Intermodal S.p.A. (già Cemat S.p. A.)	Commerciali: 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 e manovra, prestazioni sanitarie, rimborso oneri Polfer, canoni locazione, utenze GSM, vendita energia AT, affitti da terreni, servizi accessori per la circolazione, prestazioni e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, servizi informatici, noleggio carri, acquisto e manutenzione materiale rotabile, servizi di manovra e spedizione; spese trasferte e personale distaccato, altri servizi e penalità passive performance regime.
Tx Logistik AG	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione, di manovra e accessori alla circolazione, canoni di locazione terminali merci, prestazioni sanitarie e corsi professionali; penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: penali passive per performance regime.
TX Austria GmbH	Commerciali e diversi: servizi alla IF (pedaggio).	-
Thello Sas	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni lavori, servizi e forniture, prestazioni sanitarie e rimborsi diversi per cariche sociali.	Commerciali e diversi: fitti e spese accessorie di locali.

Trenord S.r.l.	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione e manovra, prestazioni sanitarie, ricavi utenze GSM, vendita energia AT, servizi accessori alla circolazione, canoni di locazione, prestazioni e forniture, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: penali contrattuali da gruppo, penali passive per performance regime.
BUSITALIA - Sita Nord (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, ricavi per utenze GSM-R, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: trasporto ed emolumenti cda.
BUSITALIA - Campania SpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, affitti terreni.	-
BUSITALIA Rail Service	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni aree strumentali per parcheggio veicoli.	Commerciali e diversi: servizi.
SITAF SpA	Commerciali e diversi: attraversamenti ed accessi speciali.	Commerciali e diversi: pedaggi autostradali veicoli.
ATAF Gestioni S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e servizi.	-
Busitalia Veneto S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Ferrovie Sud Est S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, corsi professionali, ricavi per prestazioni, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
Gruppo ANAS	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, altre prestazioni di servizi, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: affitti e spese accessorie di locali.
Collegate di controllate		
BBT S.p.A.	Commerciali e diversi: rimborso cariche societarie, canoni locazione, attraversamenti ed accessi all'IF, prestazioni varie e forniture.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
Terminal Tremestieri S.r.l.	Commerciali e diversi: cariche sociali.	-
Collegate di Gruppo		
Eurogateway S.r.l.	Commerciali e diversi: rimborso cariche sociali.	-
LI-NEA S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: manutenzione rete AT, attraversamento e accessi speciali, esercizio e teleconduzioni rete.	Commerciali e diversi: illuminazione e forza motrice, lavori app.ti verso terzi ed energia elettrica per trazione treni, utenze. Finanziari: mutui.
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti terreni, attraversamenti e accessi speciali. Finanziari: interessi depositi cauzionali.	Commerciali e diversi: utenze (acqua, energia, gas), illuminazione e forza motrice ed energia elettrica per trazione treni.
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, affitti terreni ed aree strumentali; corrispettivi per interventi su binari di raccordo.	Commerciali e diversi: utenze gas e combustibile, impiego autoveicoli ed autocarri di servizio.
Gruppo Leonardo	Commerciali e diversi: canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali, utenze GSM-R, penali ed interessi di mora.	Commerciali e diversi: manutenzione linea e servizi per lavori c/terzi.
Gruppo GSE	-	Commerciali e diversi: energia elettrica per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche.
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, prestazioni per lavori c/terzi.	-
Gruppo IstPolZeccaStato	-	Commerciali e diversi: acquisto spazi avvisi legali, pubblicità ed eventi.
Gruppo Poste Italiane	Commerciali e diversi: canoni locazione fabbricati strumentali e non strumentali, affitti da terreni. Finanziari: conti corrente	Commerciali e diversi: spese postali e servizi vari.
Gruppo RAI	Commerciali e diversi: canoni di locazione, attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: canoni.
Gruppo SOGIN	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	-
Gruppo EXPO	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, affitti da terreni.	-
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	-	Commerciali e diversi: ritenute e contributi previdenziali.

Altri fondi pensione	-	Commerciali e diversi: polizze assicurative, oneri sociali e spese per vertenze/contenziosi.
CONSAP S.p.A.	-	Commerciali e diversi: Rilascio certificati Bunker Oil.
Fondazione FS	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti di terreni, prestazioni di servizi e sanitarie.	Commerciali e diversi: liberalità, spese eventi e mostre.
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: canoni per godimento di beni terzi.
Scarl, associazioni, geie, par	Commerciali e diversi: rimborsi prestazioni di servizi	Commerciali e diversi: quote associative

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta).
(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Altre operazioni con parti correlate

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali delle transazioni con parti correlate relativi all'esercizio 2018.

Si fa presente che i rapporti economici esistenti tra la Società e le parti correlate sono esposti separatamente, ovvero senza effettuare compensazioni tra componenti positive e negative, pur se tali componenti si riferiscono a transazioni equivalenti (per esempio rimborsi).

Pertanto, i dati esposti non necessariamente coincidono con quanto riportato nelle corrispondenti tabelle di Note esplicative al presente bilancio.

Rapporti commerciali e di altra natura

Denominazione	valori in migliaia di euro				
	31 dicembre 2018			2018	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	13.815	23.160	–	82.571	10.961
Bluferries S.r.l.	492	4.426	–	7.120	300
Blu Jet Srl	10	–	–	–	10
Terminali Italia S.r.l.	10.248	3.187	–	1.374	1.431
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	3.065	15.547	–	74.078	9.220
Imprese collegate	638	25	–	495	900
Quadrante Europa S.p.A.	30	–	–	–	30
Centostazioni Retail S.p.A.	608	25	–	495	871
Controllanti	158.854	25.168	2.008.793	48.077	2.875
Ferrovie dello Stato S.p.A.	158.854	25.168	2.008.793	48.077	2.875
Altre imprese consociate	400.741	489.521	–	180.786	1.251.889
Sita S.p.A. in liquidazione	67	2	–	–	(17)
Ferservizi S.p.A.	1.799	20.864	–	71.510	1.037
Italcertifer ScpA	447	1.590	–	17	722
Mercitalia Logistics S.p.A.	2.705	1.717	–	321	155
Mercitalia Transport & Services S.r.l.	327	10.133	–	3.558	2
Mercitalia Rail S.r.l.	29.775	19.192	–	11.165	75.694
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	1.037	661	–	532	911
Fercredit S.p.A.	24	204.440	–	135	25
Italferr S.p.A.	2.963	150.728	–	882	426
Metropark S.p.A.	544	112	–	171	371
Mercitalia Intermodal (già CEMAT)	1.098	442	–	–	18
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A.	–	369	–	1.263	–
Trenitalia S.p.A.	271.471	69.116	–	86.765	1.039.317
Tx Logistik AG	1.538	298	–	219	3.756
TX Logistik GmbH	29	–	–	–	24
TX Austria GmbH	33	–	–	–	38
Thello	92	–	–	(87)	34
FS Sistemi Urbani S.r.l.	11.462	6.939	–	3.226	1.223
Trenord S.r.l.	36.430	1.928	–	1.782	119.054
BUSITALIA Sita Nord S.r.l.	225	26	–	41	546
BUSITALIA Campania SpA	29	–	–	–	69
BUSITALIA Rail Service	9	13	–	11	47
SITAF SpA	–	49	–	4	18
ATAF Gestioni S.r.l.	65	–	–	–	355
Busitalia Veneto S.p.A.	47	–	–	–	177
Busitalia Simet	15	–	–	–	–
Sitalfa SpA	1	1	–	–	–
TELT Sas	27.000	–	–	–	–
Ferport S.r.l. in liquidazione	27	–	–	–	–
Terminal Alptransit	1	–	–	–	1
FSE S.r.l.	8.144	–	–	(731)	6.600
Gruppo ANAS	3.336	899	–	2	1.288
Collegate di controllate	6.385	33	–	(1.288)	6.408
BBT S.p.A.	6.085	33	–	(1.288)	6.407
Terminal Tremestieri S.r.l.	300	–	–	–	1
Collegate di Gruppo	97	–	–	–	116
Eurogateway S.r.l.	80	–	–	–	81
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano)	–	–	–	–	–
F.N.M. Autoservizi S.p.A.	1	–	–	–	–
LI-NEA S.p.A.	16	–	–	–	36
Altre parti correlate	81.934	190.777	191.553	534.525	15.055
Gruppo CDDPP	11.087	93.522	24.200	68.710	10.512
Gruppo ENEL	74.860	90.075	17.245	65.270	1.174
Gruppo ENI	1.595	1.931	108	2.492	1.147
Gruppo Leonardo	37	71.356	–	974	1.252
Gruppo GSE	–	2.859	150.000	378.715	–
Gruppo Invitalia	51	1.067	–	–	121
Gruppo IstPolZeccaStato	11	45	–	538	–
Gruppo Poste Italiane	377	12	–	–	356
Gruppo ENAV	14	4	–	–	–
Gruppo RAI	7	5	–	2	10
Gruppo SOGIN	3	3	–	–	1
Gruppo EXPO	5	–	–	–	(17)
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	4	5.298	–	7.125	–
Altri fondi pensione	(6.367)	(75.557)	–	6.982	–
CONSAP S.p.A.	2	2	–	2	–
Fondazione FS	184	13	–	2.364	405
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	61	63	–	1	80
Scarl, associazioni, geie, partenariato	3	80	–	1.349	15
TOTALE	662.465	728.684	2.200.346	845.166	1.288.205

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

2) Eventuali importi negativi, laddove presenti, sono in ogni caso rappresentativi di posizioni non compensate con quelle di segno opposto.

Rapporti finanziari

Denominazione	valori in migliaia di euro				
	31 dicembre 2018			2018	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese collegate	265	–	–	–	–
Quadrante Europa S.p.A.	265	–	–	–	–
Controllanti	91.416	2.200.156	187.838	28.410	348
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	91.416	2.200.156	187.838	28.410	348
Altre imprese consociate	–	254	–	13	–
Fercredit S.p.A.	–	254	–	13	–
Altre parti correlate	2.188	115.224	–	–	–
Gruppo Poste	2.188	–	–	–	–
Gruppo CDDPP	–	115.224	–	–	–
TOTALE	93.869	2.315.633	187.838	28.422	348

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

45. GARANZIE

Garanzie	valori in migliaia di euro	
	31 dicembre 2018	31 dicembre 2017
1. RISCHI		
1.1 Fidejussioni	253.622	325.231
Totale 1	253.622	325.231
2. ALTRI		
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	4.786.580	4.819.148
Totale 2	4.786.580	4.819.148

La voce "Rischi" si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate da RFI verso le Amministrazioni Pubbliche (Ministero dell'Ambiente, Regioni e Province) interessate all'attraversamento delle linee AV/AC.

La voce "Fidejussioni rilasciate a favore della Società" si riferisce principalmente alle garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane nell'interesse di RFI a favore di terzi (Erario per crediti IVA, Società GSE per energia, etc.) ed alle garanzie prestate a favore della Società dai *General Contractor*, enti appaltanti e fornitori.

46. IMPEGNI FINANZIARI DI TERZI

Si espone di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2018, 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 2018:

	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 2017	115.024.439	73.269.288	6.112.651	71.156.014	35.642.500	2.113.274
Al 31 dicembre 2018	123.076.782	77.209.233	7.290.565	76.012.903	38.576.984	1.196.330
Delta	8.052.343	3.939.945	1.177.914	4.856.889	2.934.484	(916.944)

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2018 ammontano a circa 123 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 2017, le risorse disponibili registrano un incremento di 8.052.343 mila euro, dovuto ai nuovi finanziamenti disposti a favore della Società nel corso del 2018. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2018 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 77.209.233 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Leggi di Stabilità e di Bilancio che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2018 a 76.012.903 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2017, registrano un incremento di 4.856.889 mila euro determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2018 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 7.290.565 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del MEF e nei confronti del MIT per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

47. INFORMAZIONI EX LEGE N. 124/2017

Di seguito si riportano le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 commi 125 e 126, che trovano ulteriori dettagli anche in altre sezioni del presente documento.

I dati economici fanno riferimento alle entrate ed uscite di cassa dell'anno 2018.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 125 della Legge n. 124/2017 con riferimento all'anno 2018:

		Importi all'euro
Soggetto erogante	Descrizione	2018
Enti locali	Contributo C/Impianti	70.202.967
MEF	Contributo C/Impianti	3.393.570.003
MIT	Contributo C/Impianti	162.509.711
UE	Contributo C/Impianti	171.613.881
UE - Enti locali	Contributo C/Impianti	2.231.920
Altro	Contributo C/Impianti	38.963.211
MEF	Contributo C/Esercizio Manutenzione Ordinaria	1.015.556.791
CSEA	Contributi passanti	370.276.211
MIT - Cap. 1274 Incentivazione trasporto merci	Contributi passanti	4.500.000
Fondoimpresa	Aiuti alla formazione (art. 31)	7.628

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 126 della Legge 124/2017 con riferimento all'anno 2018:

		Importi all'euro
Soggetto beneficiario	Descrizione	2018
Fondazione Fs Italiane	Contributo	5.266.000
Associazione Nazionale DLF	Contributo	1.428.674
Comuni	Convenzioni	3.373.153
Province	Convenzione	82.290
ART e Fondazione Politecnico	Quote associative	987.642

48. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**Febbraio****Delibera ART n. 11/2019**

In data 15 febbraio 2019, è stata pubblicata la Delibera ART n. 11/2019 con cui l'Autorità -tenuto anche conto della disponibilità manifestata da RFI (con nota del 4 febbraio u.s.) ad adeguare i costi operativi ammissibili ai fini del calcolo del pedaggio relativo al PMdA e dei corrispettivi per i servizi extra PMdA a far data dal 1° gennaio 2019- ha dettato allo stesso GI una serie di correttivi. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto più ampiamente descritto nel paragrafo "Quadro normativo e regolatorio" della Relazione sulla Gestione.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il Bilancio della società chiuso al 31 dicembre 2018, evidenzia un utile netto di euro 274.196.193,04.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile netto dell'esercizio 2018 per il 5% pari a euro 13.709.809,65 a riserva legale, per euro 100.000.000,00 alla distribuzione dei dividendi all'azionista, derivanti da attività di mercato, in linea con il disposto del Decreto Legislativo, n. 139 del 2018 di recepimento del c.d. Quarto Pacchetto Ferroviario, e per la parte restante pari ad euro 160.486.383,39 ad utili portati a nuovo.

Roma, 5 marzo 2019

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

L'Amministratore Delegato

**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI RETE FERROVIARIA ITALIANA**

S.p.A.

AL 31 DICEMBRE 2018

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 2018.

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 all’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 31.528.425.067,00

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, 5 marzo 2019

Amministratore Delegato

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI
AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429, II COMMA, DEL CODICE CIVILE
SUL PROGETTO DI BILANCIO DELLA SOCIETA' RETE FERROVIARIA
ITALIANA S.p.A. (R.F.I.) RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31
DICEMBRE 2018**

Signori azionisti,

il Collegio riferisce in merito all'attività di vigilanza svolta nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.

Il progetto di Bilancio della Società per l'anno 2018, che il Consiglio di Amministrazione sottopone al Vostro esame, si articola nella Relazione Finanziaria annuale che comprende lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico, il Rendiconto finanziario, le Note esplicative al Bilancio e la Relazione sulla Gestione.

Il suddetto progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella riunione tenutasi il 5 marzo 2019 e messo a disposizione del Collegio nel corso della stessa riunione.

La Società ha redatto Bilancio separato. Il Bilancio consolidato è predisposto a cura della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Il Collegio Sindacale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di seguito RFI, redige, ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice Civile, la presente relazione sul bilancio, illustrando in sintesi le attività svolte durante l'esercizio 2018.

L'attività di vigilanza demandata al Collegio Sindacale è stata effettuata in conformità alle norme di legge, del Codice Civile, dello statuto e nel rispetto dei principi di corretta amministrazione, come statuito dall'art. 2403 del Codice Civile nonché, in particolare, delle norme e principi di comportamento emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare, nell'esercizio dell'attività di vigilanza, il Collegio, nel corso del 2018:

- a. ha vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione. A tal fine, si è riunito complessivamente 8 volte;
- b. ha partecipato a tutte le riunioni assembleari, consiliari e del Comitato Audit e Controllo e Rischi. In particolare a due Assemblee dei Soci, a 12 riunioni del Consiglio di Amministrazione e a 16 riunioni del Comitato. Tutte le riunioni si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle stesse, il Collegio ha avuto modo di approfondire specifici temi inerenti alla gestione e all'organizzazione di RFI;
- c. ha preso visione della relazione dell'Organismo di Vigilanza, dalla quale non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del Modello Organizzativo ex decreto legislativo n. 231/01;
- d. ha preso visione delle relazioni della Direzione Audit ed esaminato le periodiche informative sugli esiti dell'attività di controllo trasmesse al Presidente del Collegio. Da tali documenti non sono emerse situazioni suscettibili di particolare segnalazione;

R
Lue

- e. ha preso atto che le operazioni con le parti correlate sono state regolate applicando criteri analoghi a quelli che sarebbero stati ragionevolmente applicati sul mercato ed eseguite nell'interesse della Società, come risulta dalla descrizione analitica fornita nelle note esplicative al bilancio (punto 44);
- f. ha acquisito informazioni in ordine all'organizzazione ed alla gestione delle Società controllate;
- g. ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della società, anche attraverso la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non ha osservazioni particolari da riferire;
- h. ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, tenuto anche conto delle informazioni ricevute dai responsabili delle rispettive funzioni, nonché della Relazione del Dirigente Preposto del 25/02/2019, rilasciata nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione del 5 marzo 2019. A tale riguardo non ha particolari osservazioni da riferire;
- i. è stato periodicamente informato dagli amministratori, ai sensi dell'art. 2381, comma 5, nel rispetto delle previsioni statutarie, sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione. Anche in considerazione di ciò, può ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate nel corso delle riunioni del Consiglio di amministrazione sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

mu

R
que

- j. ha incontrato più volte la Società incaricata della revisione legale dei conti per il consueto scambio di informazioni in merito all'attività svolta e non ha rilevato elementi di criticità;
- k. ha verificato l'indipendenza della suddetta Società, tenuto conto anche della specifica attestazione dalla medesima rilasciata in data 20 marzo 2019;
- l. non ha riscontrato operazioni atipiche e inusuali;
- m. non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice Civile, né esposti;
- n. ha rilasciato un parere sul Piano di Audit per l'anno 2019.

Il Collegio ritiene di evidenziare, di seguito, gli eventi e le operazioni di maggiore rilievo dell'esercizio 2018, facendo rinvio, per una esaustiva trattazione e per maggiori dettagli, alla Relazione sulla gestione:

- 1) fusione per incorporazione in RFI S.p.A. della Società Centostazioni S.p.A.;
- 2) costituzione della Società Blu Jet S.r.l. per l'esercizio dell'attività di navigazione in concessione;
- 3) acquisto della partecipazione totalitaria della Società Grandi Stazioni Retail S.p.A.;
- 4) ridefinizione dell'ambito dei costi operativi ammissibili ai fini del calcolo del pedaggio relativo al PMdA (pacchetto minimo di accesso) e dei corrispettivi per i servizi extra PMdA, per effetto della delibera ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) n. 110/2018;
- 5) conferimento da parte di RFI del diritto di sfruttamento economico delle attività retail delle stazioni Napoli Afragola e Torino Porta Susa alla società Centostazioni Retail S.p.A.;
- 6) entrata in vigore del D.Lgs. n. 139 del 23 novembre 2018 (Quarto



Pacchetto Ferroviario Pilastro Mercato), emanato in attuazione della Direttiva UE 2016/2370, recante una nuova definizione di gestore della infrastruttura, il rafforzamento della sua indipendenza, la completa liberalizzazione del trasporto nazionale passeggeri e l'ampliamento delle materie di competenza dell'ART;

- 7) attuazione delle disposizioni in materia di ferrovie regionali in concessione, introdotte dall'art. 47 del decreto-legge n. 50/2017, convertito dalla legge n. 96 del 2017. Inserimento delle linee regionali relative all'Emilia Romagna ed all'Umbria nell'elenco di quelle rilevanti per la rete ferroviaria nazionale e in quanto tali ammesse a fruire di finanziamenti dello Stato.

Il Collegio fa, altresì, presente che, in ottemperanza alle disposizioni di cui agli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile, la Società ha fornito, nella Relazione sulla gestione, informativa in merito alla propria soggezione all'altrui attività di direzione e coordinamento. In particolare, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., unico azionista, titolare del 100% del Capitale sociale, esercita le attività di direzione e di coordinamento.

Relativamente al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, il Collegio riferisce che, non essendo allo stesso demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, ha vigilato sull'impostazione dello stesso, sulla sua conformità alla legge in ordine alla formazione ed alla struttura e non ha osservazioni particolari da riferire.

Per quanto a conoscenza del Collegio, infatti, gli Amministratori, nella redazione del suddetto Bilancio e nella predisposizione della Relazione sulla gestione, si sono comportati in maniera coerente alle norme di legge vigenti in materia e, in particolare, non hanno derogato alle disposizioni di cui agli

articoli 2423 e 2423 bis del Codice Civile.

In particolare, la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge, illustra adeguatamente, unitamente con le note esplicative al bilancio, i fattori di rischio in grado di determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, nonché l'insieme delle attività poste in essere per il loro monitoraggio, e rappresenta in modo esauriente i fatti principali, cui si è fatto cenno, che hanno caratterizzato la gestione 2018.

Nelle note esplicative risultano adeguatamente indicati i criteri di redazione del Bilancio ed i fondamentali Principi Contabili applicati, con specifica indicazione di quelli di nuova emanazione tra i quali l'IFRS 9 e l'IFRS 15, applicabili a partire dal 1° gennaio 2018. L'IFRS 9 riguarda la rilevazione e misurazione degli strumenti finanziari; l'IFRS 15 riguarda la rilevazione dei ricavi provenienti dai contratti con i clienti.

Gli schemi di bilancio utilizzati sono ricompresi nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del Bilancio".

Lo Stato patrimoniale evidenzia un risultato di esercizio positivo di euro 274.196.193 e si riassume nei seguenti valori:

valori in euro	
Attività	45.690.015.404
Passività	12.177.841.120
Patrimonio netto (escluso l'utile di esercizio)	33.237.978.091
Utile dell'esercizio	Euro 274.196.193

Il Conto Economico presenta in sintesi i seguenti valori:

valori in euro

Totale ricavi operativi	2.790.479.044
Totale Costi operativi	(2.341.521.936)
Ammortamenti	(106.028.733)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(5.061.513)
Accantonamenti	(26.000.000)
Risultato operativo (EBIT)	311.866.862
Proventi e oneri finanziari	(37.670.669)
Risultato prima delle imposte	274.196.193
Imposte sul reddito	
Utile dell'esercizio	274.196.193

L'utile di esercizio è pari ad euro 274.196.193,04 al netto delle imposte, e il Consiglio di Amministrazione propone di destinarlo per euro 13.709.809,65, pari al 5%, a riserva legale, per euro 100.000.000,00 alla distribuzione dei dividendi all'azionista e per la restante parte, pari ad euro 160.486.383,39, ad utili portati a nuovo.

Conclusioni

Sulla base dell'attività di vigilanza effettuata, preso atto, altresì, dell'attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, datata 5 marzo 2019, tenuto anche conto della relazione rilasciata il 20 marzo 2019 dalla KPMG S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, dalla quale non risultano elementi di criticità, il Collegio propone

all'Assemblea degli Azionisti di approvare il Progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31.12.2018, esprimendo parere favorevole in ordine alla proposta di destinazione dell'utile, pari ad euro 274.196.193,04.

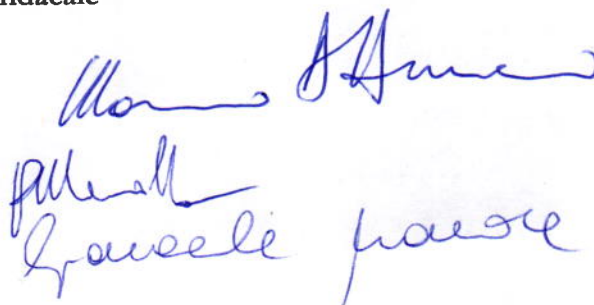
Roma, 20 marzo 2019

Il Collegio Sindacale

Dott. Mauro D'Amico

Dott. Francesco Marolda

Avv. Giancarla Branda



Three handwritten signatures in blue ink are present. The top signature is 'Mauro D'Amico'. The middle signature is 'Francesco Marolda'. The bottom signature is 'Giancarla Branda'.



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Ettore Petrolini, 2
00197 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

*All'Azionista Unico della
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2018, del conto economico e del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto, del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2018, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Direzione e coordinamento

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito in nota integrativa i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. non si estende a tali dati.



Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;



- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Gli Amministratori della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2018, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2018 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2018 ed è redatta in conformità alle norme di legge.



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2018

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 20 marzo 2019

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gabriele de Gennaro'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'G'.

Gabriele de Gennaro
Socio