RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

AL 31 DICEMBRE 2020

Informazione ad uso interno

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

Informazione ad uso interno

MISSIONE DELLA SOCIETA'

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito RFI) è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito Gruppo FS) preposta alla gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.
RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico Ferrovie dello Stato (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita sia con mezzi propri (ottenuti tramite finanziamenti da terzi e versamenti in conto capitale sociale dallo Stato prima e da Ferrovie dello Stato Italiane dopo) che, attualmente, attraverso contributi in conto impianti dallo Stato.

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

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

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

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

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

Informazione ad uso interno

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

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione	**Nominati dal 28 aprile 2017**	**Nominati dal 29 dicembre 2020**
Presidente	Claudia Cattani	Anna Masutti
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Maurizio Gentile	Vera Fiorani
Consiglieri	Fabiana Lungarotti	Enrico Corali
	Maurizio Mauri	Silvio Martuccelli
	Luciano Grazzini	Giuseppe Antonio Taini

Collegio sindacale	**Nominati dal 28 aprile 2017**	**Nominati dal 29 dicembre 2020**
Presidente	Mauro D'Amico	Mauro D'Amico
Sindaci effettivi	Giancarla Branda	Silvia Razzolini
	Francesco Marolda	Lorenzo Stanghellini
Sindaci supplenti	Gianpaolo Davide Rossetti	Ennio Celio Luglio
	Federica Silvestri	Monica Petrella

Dirigente Preposto [(1)]: Andrea Pascucci

(1) Nomina avvenuta con delibera del Consiglio d'Amministrazione del 2 febbraio 2021 in sostituzione della Dott.ssa Vera Fiorani (CO n.580/AD del 03/02/2021)

Società di Revisione: KPMG S.p.A.
(durata incarico: 2020, 2021 e 2022)

Informazione ad uso interno

INDICE

Relazione sulla gestione 11
Legenda e glossario 12
EMERGENZA COVID-19 16
Principali risultati raggiunti nel 2020 23
La nostra azienda 24
I rapporti con lo Stato 26
I rapporti con i clienti 33
Principali eventi dell'anno 40
Risorse umane 44
Sostenibilità e ambiente 44
Quadro macroeconomico 51
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria 54
Investimenti 61
Lo sviluppo della rete 61
Tecnologie integrate 63
Infrastruttura 65
Le stazioni 65
La sicurezza nell'esercizio ferroviario 71
Attività di ricerca e sviluppo 76
Andamento economico delle società controllate 80
Azioni proprie 84
Procedimenti e contenziosi 85
Compensi degli amministratori con deleghe 92
Informativa relativa all'articolo 2497 ter 92
Fattori di rischio 93
Evoluzione prevedibile della gestione 99
Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 102
Prospetti contabili 102
Situazione patrimoniale - finanziaria 103
Conto Economico 104
Conto Economico complessivo 105
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto 106
Rendiconto Finanziario 107
Note esplicative al bilancio 108
Premessa 109
Note sullo Stato Patrimoniale 135
Note sul Conto Economico 172
Passività e attività potenziali 184
Compenso alla società di revisione 186

Informazione ad uso interno

Compensi Amministratori e sindaci 186
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento 186
Parti correlate..... 187
Garanzie 192
Impegni finanziari di terzi 193
Informazioni ex lege n.124/2017 194
Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio..... 195
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio 196

Informazione ad uso interno

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) nell'esercizio 2020 presenta un bilancio con un utile di 38 milioni di euro. Tale risultato assume particolare rilevanza alla luce dello scenario in cui la Società ha operato durante l'anno, caratterizzato da un elevato grado di incertezza generato dalla pandemia, dal conseguente *lockdown* e dal protrarsi della situazione di emergenza.

A partire dai primi mesi dell'anno la rapida diffusione del COVID-19 nelle diverse aree geo-economiche, sia pure con intensità diversa, ha costretto le autorità governative dei vari Stati ad attuare misure restrittive per contenere il rischio sanitario che, se non contenuto, avrebbe causato conseguenze sociali ed economiche catastrofiche.
Nei mesi estivi, anche a seguito degli interventi di supporto delle autorità monetarie e fiscali, l'economia mondiale ha ripreso temporaneo vigore con il rimbalzo del PIL nel terzo trimestre, ma la seconda ondata della pandemia ha rappresentato un significativo vincolo alla ripresa economica per via degli effetti delle misure di distanziamento, della chiusura di attività non considerate essenziali e delle restrizioni alla mobilità.

RFI per la sua articolazione e dimensione – economica, produttiva, occupazionale, territoriale – e per la numerosità dei suoi *stakeholder* - clienti, fornitori, viaggiatori, collettività, istituzioni e autorità locali, nazionali e sovranazionali – sin dalle prime fasi dell'emergenza sanitaria, si è confrontata sui molteplici fronti aperti dalla pandemia, sia esogeni che endogeni.
In specie, sono state tempestivamente attivate tutte le iniziative necessarie a contenere la diffusione del virus nelle stazioni ferroviarie, quali attività di disinfezione e sanificazione dedicate, implementazione della segnaletica di direzione nelle stazioni aperte al pubblico maggiormente frequentate al fine di distribuire e separare i flussi in entrata ed in uscita, incremento della vigilanza e avvio della rilevazione delle temperature in ingresso.

Il grande impegno profuso dalla Società per proseguire le attività programmate, assicurando il pieno rispetto dei protocolli di prevenzione COVID-19 sia del proprio personale operativo che di quello di soggetti terzi ha consentito non solo di generare un risultato netto positivo pari a 38 milioni di euro, ma anche di accrescere il volume degli investimenti di circa 4.185 milioni di euro destinati per circa 1.211 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali e per circa 2.974 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 240 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

L'EBITDA registra un peggioramento rispetto al precedente esercizio di 148 milioni di euro (-31%), mentre l'EBIT si riduce di 279 milioni di euro (-80%) conseguentemente al mutato contesto nel quale il Gestore dell'Infrastruttura e le Imprese Ferroviarie hanno operato, caratterizzato da una rilevante riduzione del traffico ferroviario, dovuta alle misure adottate per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalla conseguente significativa contrazione dei ricavi da pedaggio e da servizi accessori alla circolazione.
Tale andamento è stato parzialmente mitigato per effetto delle norme inserite nel DL n. 34 del 2020 (c.d. DL Rilancio) che, con specifico riferimento al trasporto ferroviario, all'art. 196 ha previsto una "riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari passeggeri e merci non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico" in favore del settore ferroviario: il primo pari a 115 milioni di euro volto a compensare i minori

Informazione ad uso interno

introiti da pedaggio per il periodo 10 marzo-30 giugno 2020 ed il secondo pari a 155 milioni di euro volto a compensare i minori introiti da pedaggio per il periodo 1 luglio-31 dicembre 2020.
Lo stesso decreto, agli articoli 207 e 208, ha introdotto anche delle disposizioni per il rilancio del settore ferroviario stanziando ulteriori risorse per la realizzazione di progetti di potenziamento di specifici collegamenti ferroviari ed ha introdotto in via transitoria la possibilità per le stazioni appaltanti, in relazione ai contratti in corso di esecuzione, di elevare fino al 30% del prezzo l'importo dell'anticipazione del corrispettivo dell'appalto.

Nel corso del 2020, si è concluso l'iter approvativo dell'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 con la registrazione del decreto interministeriale MIT/MEF n. 365 del 26 ottobre 2020.
Sono state contrattualizzate nuove risorse finanziarie per circa 15,4 miliardi di euro destinate alla prosecuzione di interventi di messa in sicurezza delle linee, del piano di attrezzaggio ERTMS e di ammodernamento tecnologico delle linee e degli impianti ferroviari, alla valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del trasporto pubblico locale ed allo sviluppo dell'integrazione modale.

Il 2020 ha visto RFI e tutto il Gruppo FS sostenere fortemente il percorso di integrazione della sostenibilità, anche grazie all'accresciuta attenzione che si è imposta a livello globale verso tale tematica.
La Società continua il proprio impegno nel percorso di integrazione dei principi e degli obiettivi dello sviluppo sostenibile in tutte le sue dimensioni aziendali, strategiche e industriali. Per natura, storia ed obiettivi, RFI opera in un settore intrinsecamente orientato allo sviluppo sostenibile del Paese, del suo sistema di mobilità e alla creazione di valore per la collettività, gli operatori economici e per l'intero sistema nazionale.
In quest'ottica, RFI ha inteso essere parte attiva nella ripartenza del Paese, contribuendo allo sviluppo economico-sociale attraverso programmi di investimento ed interventi volti anche al rafforzamento della resilienza infrastrutturale ed operativa. In particolare, la Società si propone di interpretare un ruolo prioritario nella transizione *green* e digitale del sistema di mobilità ponendo al centro le esigenze di mobilità delle persone e della logistica, gli obiettivi di sviluppo sostenibile, la costruzione dello spazio unico ferroviario europeo attraverso:

- la realizzazione degli investimenti, sostenuti anche dai nuovi fondi europei, ed accelerando gli interventi per innalzare l'integrazione tra territori e modalità di trasporto e rendere il paese più connesso, veloce e competitivo;
- l'applicazione dei più alti standard per il miglioramento continuo dei livelli di resilienza, *safety* e delle *performance* dell'infrastruttura, anche tramite l'estensione di avanzate tecnologie su tutta la rete.

Al riguardo, nel corso dell'anno è stato istituito un Comitato di Sostenibilità RFI per rafforzare la *governance* della sostenibilità ed assicurare la migliore integrazione dei principi e dei valori dello sviluppo sostenibile e degli obiettivi di lungo periodo 2030/2050 nelle scelte strategiche di RFI. Tali obiettivi, approvati dal CdA nel corso del 2019, sono rappresentati da: *Sicurezza, Energia ed emissioni* (*carbon neutrality*) e *Mobilità sostenibile* (incremento del cosiddetto *modal shift* per il trasporto passeggeri e merci).
In questa ottica RFI è impegnata quotidianamente a sviluppare le proprie attività di gestione, manutenzione, potenziamento, progettazione e costruzione delle linee e delle stazioni, ponendo la massima attenzione alla sicurezza, alla riduzione degli impatti, all'uso razionale delle risorse, alla rigenerazione e la valorizzazione del territorio e del suo patrimonio, con il coinvolgimento dell'intera organizzazione, delle Controllate, dei fornitori e degli altri *stakeholder* ed in collaborazione con le istituzioni.

Informazione ad uso interno

Va inoltre evidenziato il ruolo affidato a RFI dal sistema Paese nel raggiungimento degli ambiziosi obiettivi fissati dal Recovery Fund. L'ingente piano di supporto finanziario attuato dalla commissione e messo in campo al fine di sostenere la ripresa post pandemica degli stati membri, passa attraverso la realizzazione di progetti sfidanti tra i quali assumono rilevanza quelli infrastrutturali, in particolare quelli ferroviari in ambito alta velocità e velocizzazione della rete per passeggeri e merci.

Assume particolare rilievo, infine, l'aggiornamento del Modello Organizzativo 231 iniziato nel 2020 ed approvato il 2 febbraio 2021 dal Consiglio di Amministrazione che ha modificato sia la Parte Generale che quella Speciale del Modello ridefinendo rispettivamente la metodologia adottata per l'aggiornamento del documento e introducendo i nuovi reati definiti dal legislatore.

La sfida attuale e quella futura, ora più che mai, è quella di individuare le migliori soluzioni che gettino un ponte tra la condizione di emergenza di oggi e la nuova normalità di domani.

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

Informazione ad uso interno

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Informazione ad uso interno

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. È calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
- **Risultato operativo - EBIT:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all' "EBITDA" gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale**: è determinato dalla sommatoria delle Rimanenze, dei Contratti di costruzione, dei Crediti commerciali correnti e non correnti, dei Debiti commerciali correnti e non correnti e degli Acconti a fornitori.
- **Altre attività nette:** sono determinate dalla sommatoria dei Crediti ed anticipi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) per 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 esercizio.
- **Ebitda *margin*:** è un indice percentuale di redditività. È determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.

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

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

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

che si applicano al sistema ferroviario trans europeo. L'ERA fissa gli obiettivi comuni di sicurezza, i metodi e gli indicatori comuni di sicurezza e segue la direttiva 2004/49 / CE e successive modifiche.

- **ERTMS** (***European Rail Traffic Management System*****):** sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.
- **ETCS (*European Train Control System*)**: sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC (*Automatic Train Control*). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi.
- **GSM-R (*Global System for Mobile Communication-Railway*)***: standard* europeo per la telefonia radiomobile pubblica di tipo digitale, con velocità di trasmissione di 9,6 Kbps.
- **ICT:** *Information* and *Communication Technology***.**
- **MATTM**: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
- **MEF**: Ministero dell'Economia e delle Finanze.
- **MIT**: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- **NODO:** locuzione convenzionale che definisce un'area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, che rappresentano la prosecuzione dei principali itinerari che entrano nello stesso nodo nonché altre linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.
- **OPI:** Orientamenti preliminari Assirevi in tema di IFRS.
- **PIR:** Prospetto Informativo della Rete, è il documento che contiene criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità dell'infrastruttura e all'erogazione dei servizi nonché un'esposizione dettagliata delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa.
- **PL:** Passaggio a livello**.**
- **Posto Movimento - PM:** località non adibita al servizio viaggiatori.
- **PMdA:** Pacchetto Minimo di Accesso.
- **PRG:** Piano Regolatore Generale.
- **Raddoppio:** trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.
- **Terminal:** infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.
- **TLC:** Telecomunicazioni.
- **Sistema Comando Controllo/Controllo Traffico Computerizzato Grande rete SCC/CTC:** è un sistema per la regolazione della circolazione per direttrici e nodi con caratteristiche di prestazioni superiori ai tradizionali sistemi per il controllo del traffico centralizzato.

- **Sistema di Controllo Marcia Treno - SCMT:** prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.
- **Sistema Supporto alla Circolazione – SSC:** controlla e gestisce la circolazione ferroviaria sulla linea dai Posti centrali di Bologna e Verona.
- **Trasporto intermodale:** trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con spostamento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).
- **Treni-km:** km di linea ferroviaria percorsi da un treno in un dato arco temporale di riferimento.

EMERGENZA COVID-19

Lo scenario che ha caratterizzato il 2020 è stato fortemente condizionato dall'incertezza legata all'evento pandemico del COVID-19 che ha investito, a partire dalla fine del 2019, l'intero contesto mondiale.
In particolare, in Italia la diffusione della pandemia ha determinato sia una forte pressione sul sistema sanitario del Paese e la conseguente emanazione di una serie di provvedimenti restrittivi della mobilità tesi al contenimento del rischio di ulteriore espansione del virus tra la popolazione, sia un impatto profondo sull'economia alterando le scelte e le possibilità di produzione, investimento e consumo.
Tale contesto ha avuto inevitabilmente effetti negativi sul regolare e ordinario svolgimento delle attività di RFI; il mercato dei trasporti ha fatto registrare complessivamente significative riduzioni nei volumi dei treni circolati (circa il 24% in meno rispetto ai volumi 2019) ed in una prima fase il settore dell'infrastruttura ha registrato un ritardo nell'avvio e nella prosecuzione dei lavori di manutenzione e delle Officine. Di contro, è importante sottolineare che proprio la maggiore disponibilità di rete dovuta alla contrazione della circolazione ferroviaria ha consentito, nel corso dell'anno, di recuperare ampiamente le attività manutentive sulla rete, finalizzate a garantire gli standard di sicurezza e affidabilità, e di intraprendere interventi manutentivi strutturali proprio sulle tratte maggiormente sollecitate come la rete AV/AC.
In aggiunta alla circolazione ed alla manutenzione, anche altri settori sono stati impattati degli effetti del mutato contesto economico quali, ad esempio, il settore delle locazioni, il settore della pubblicità, e quello dell'approvvigionamento energetico.
La Società ha dovuto inoltre sostenere costi emergenti legati all'attivazione di particolari misure di contrasto e prevenzione dei rischi connessi all'emergenza epidemiologica. In particolare, sono stati acquistati e distribuiti su larga scala dispositivi di protezione (gel disinfettanti, guanti, mascherine, misuratori di temperatura), sono state messe in campo numerose attività di sanificazione e disinfezione (in stazioni e ambienti di lavoro), sono stati assunti servizi specifici per guardianie e controllo accessi mediante rilevamento della temperatura, nonché sono stati effettuati interventi specifici di manutenzione per adeguamento percorsi anti assembramento nelle stazioni e pulizia condizionatori.

RFI ha presidiato con continuità tutti gli aspetti relativi al contrasto ed al contenimento della diffusione del Covid-19 all'interno degli ambienti lavorativi. Sin dal primo provvedimento legislativo, si è disposto il ricorso massivo alla modalità di lavoro in *smart working*, in primo luogo nelle c.d. "zone rosse", e successivamente, a causa dell'esplosione della pandemia, è stato con immediatezza esteso a tutto il personale di RFI con mansioni compatibili a tale modalità di lavoro, coinvolgendo circa 9000 risorse. Nei luoghi in cui invece il personale era fisicamente presente sono state disposte specifiche misure di distanziamento sociale e misure igieniche precauzionali. Nelle postazioni ove non era possibile garantire con continuità la distanza interpersonale, sono state installate barriere in *plexyglas* e sono stati forniti i presidi sanitari di protezione individuale.
La Società ha istituito un "Comitato aziendale RFI COVID-19" di livello nazionale con compiti di analisi e monitoraggio delle azioni messe in campo per il contrasto e il contenimento della pandemia. Gli interventi principali hanno riguardato la sanificazione completa degli ambienti lavorativi, la rilevazione della temperatura prima dell'accesso ai locali aziendali, le azioni finalizzate a garantire il distanziamento sociale ed a prevenire il sovraffollamento/assembramento ed una pianificazione delle presenze nelle diverse sedi di lavoro.

Tra le molteplici misure adottate per fronteggiare l'emergenza sanitaria, è da segnalare anche l'avvio della produzione di mascherine chirurgiche e di mascherine FFP2 presso l'Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche (ONAE) di Bologna.

Interventi normativi legati alla pandemia da COVID-19

Decreto Rilancio

Il contesto nel quale il GI e le Imprese Ferroviarie (IF) hanno operato nel corso del 2020 è stato caratterizzato da una significativa riduzione del trasporto ferroviario dovuta alle misure adottate per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 che ha determinato una forte contrazione dei ricavi sia del GI che delle IF. Anche al fine di mitigare le suddette perdite economiche, in data 19 maggio 2020, è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.128 (Suppl. Ordinario n. 21) il Decreto-legge n. 34 recante "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19" (cd. Decreto Rilancio) convertito in Legge 17 luglio 2020, n.77. Di seguito un quadro generale delle norme di interesse per il Gestore che tiene conto degli emendamenti presentati ed approvati nel corso della conversione del Decreto.

Art. 196 "Interventi a favore delle imprese ferroviarie"

L'articolo 196 al comma 1, al fine di sostenere il settore ferroviario per i danni derivanti dalla contrazione del traffico ferroviario a causa dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, cui è conseguita una drastica riduzione dei servizi ferroviari, prevede un'autorizzazione di spesa a favore di RFI pari a 115 milioni di euro. Tale autorizzazione è finalizzata a compensare parzialmente il gestore dei minori introiti relativi alla riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel periodo tra il 10 marzo 2020 e il 30 giugno 2020 a causa dei mancati pedaggi.

Al comma 2 stabilisce che, per il periodo compreso dal 10 marzo 2020 al 30 giugno 2020, il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, da applicarsi ai servizi ferroviari passeggeri e merci non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico per la quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'articolo 17 comma 4, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, non è dovuto.

Allo scopo di promuovere la ripresa del traffico ferroviario, il comma 3 stabilisce che il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per il periodo compreso dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2020 è, invece, ridotto come di seguito descritto:

a. del 60 per cento relativamente alla quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'art.17, comma 4, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico,

b. del 40 per cento relativamente alla quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'articolo 17, comma 4, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 per i servizi ferroviari merci.

Per tali finalità, è autorizzata la spesa di 155 milioni di euro per l'anno 2020 a favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Il comma 5 stabilisce che l'eventuale residuo dello stanziamento di cui al comma 3, è destinato a compensare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 31 dicembre 2020.

Gli stanziamenti di cui ai commi 1 e 3 sono immediatamente disponibili ed erogabili.

Articolo 207: "Disposizioni urgenti per la liquidità delle imprese appaltatrici"

Al comma 1 è previsto che in relazione alle procedure disciplinate dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, sono già stati pubblicati alla data di entrata in vigore del decreto stesso, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, alle procedure in cui, alla medesima data, siano già stati inviati gli inviti a presentare le offerte o i preventivi, ma non siano scaduti i relativi termini, e in ogni caso per le procedure disciplinate dal medesimo decreto legislativo avviate a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto stesso e fino alla data del 30 giugno 2021, l'importo dell'anticipazione prevista dall'articolo 35, comma 18, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, può essere incrementato fino al 30 per cento, nei limiti e compatibilmente con le risorse annuali stanziate per ogni singolo intervento a disposizione della stazione appaltante.

Il comma 2 dispone inoltre che fuori dei casi previsti dal comma 1, l'anticipazione di cui al medesimo comma può essere riconosciuta, per un importo non superiore complessivamente al 30 per cento del prezzo e comunque nei limiti e compatibilmente con le risorse annuali stanziate per ogni singolo intervento a disposizione della stazione appaltante, anche in favore degli appaltatori che hanno già usufruito di un'anticipazione contrattualmente prevista ovvero che abbiano già dato inizio alla prestazione senza aver usufruito di anticipazione. Ai fini del riconoscimento dell'eventuale anticipazione, si applicano le previsioni di cui al secondo, al terzo, al quarto e al quinto periodo dell'articolo 35, comma 18 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e la determinazione dell'importo massimo attribuibile viene effettuata dalla stazione appaltante tenendo conto delle eventuali somme già versate a tale titolo dall'appaltatore.

Il dettato normativo statuisce che le anticipazioni potranno essere riconosciute nei limiti e compatibilmente con le risorse annuali stanziate per ogni singolo intervento.

Articolo 208: "Disposizioni per il rilancio del settore ferroviario"

Il comma 3 dell'articolo 208 autorizza il Gestore ad utilizzare 40 milioni di euro (25 milioni di euro per l'anno 2020 e 15 milioni di euro per l'anno 2021) per la realizzazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche AV/AC, delle direttrici ferroviarie Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Genova–Ventimiglia a valere sulle risorse stanziate dal Fondo di cui all'art.1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e non finalizzate a specifici interventi nell'ambito del Contratto di Programma parte investimenti 2017-2021.

In sede di conversione (Legge 17 luglio 2020, n.77) è stato introdotto il comma 3 bis:

"Al fine di dare impulso e rilanciare il porto di Gioia Tauro, il collegamento ferroviario Rosarno-San Ferdinando e il relativo impianto assumono la qualificazione di Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e sono trasferiti a titolo gratuito, previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Calabria, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000. Agli interventi per l'adeguamento e lo sviluppo delle infrastrutture trasferite si provvede secondo le modalità previste nei contratti di programma di cui all'articolo 15 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevedendone il finanziamento prioritario nell'ambito del contratto di programma – parte investimenti. Agli interventi per la manutenzione della tratta di cui al primo periodo si provvede nell'ambito dell'efficientamento annuale del contratto di programma – parte servizi. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Calabria e la

società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., sentita l'Autorità portuale di Gioia Tauro, ai seguenti interventi definiscono, d'intesa tra loro, la programmazione delle attività finalizzate allo sviluppo dell'area logistica a servizio del porto e dei connessi interventi di adeguamento infrastrutturale e tecnologico nonché i relativi fabbisogni".

I commi 4 e 5 assegnano ulteriori risorse a valere delle risorse stanziate dal Fondo di cui all'art.1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, ripartite con DPCM 21 luglio 2017 e contrattualizzate nel Contratto di Programma parte investimenti 2017-2021 a favore dei seguenti interventi:

- 70 milioni di euro nel periodo 2020-2025 per la realizzazione dell'intervento denominato "Variante di Riga" al fine di garantire l'accessibilità sostenibile in tempo utile per lo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026;

- 131 milioni di euro nel periodo 2020-2026 per la realizzazione del collegamento ferroviario "Bergamo – Aeroporto di Orio al Serio"; le risorse per l'integrale copertura dell'intervento saranno poste a carico del Fondo per le Olimpiadi istituito dalla Legge di Bilancio 2020;

- 170 milioni di euro per gli interventi di raddoppio selettivo e di potenziamento delle stazioni della linea ferroviaria Pontremolese (Parma-La Spezia) al fine di effettuare interventi urgenti relativi alla mobilità a seguito del crollo del ponte sul fiume Magra e di garantire lo sviluppo della intermodalità nel trasporto delle merci nella direttrice est-ovest del paese sulla rete TEN-T.

Il comma 5 bis stabilisce che:

"Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 4 e 5 si provvede, quanto a euro 18 milioni per l'anno 2020, a euro 24 milioni per l'anno 2021, a euro 36 milioni per l'anno 2022, a euro 33 milioni per l'anno 2023, a euro 30 milioni per l'anno 2024, a euro 26 milioni per l'anno 2025, a euro 24 milioni per l'anno 2026, a euro 20 milioni per l'anno 2027, a euro 17 milioni per l'anno 2028, a euro 14 milioni per l'anno 2029, a euro 10 milioni per l'anno 2030, a euro 7 milioni per l'anno 2031 e a euro 3 milioni per l'anno 2032, a valere sulle risorse del fondo istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, relativamente alle risorse iscritte nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze e attribuite alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e, quanto a euro 5 milioni per l'anno 2020, a euro 23 milioni per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023, a euro 20 milioni per l'anno 2024 e a euro 15 milioni per l'anno 2025, a valere sulle risorse del medesimo fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge n. 232 del 2016 già trasferite al bilancio della società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Alla compensazione in termini di indebitamento e fabbisogno, pari a euro 5 milioni per l'anno 2020, a euro 23 milioni annui per gli anni dal 2021 al 2023, a euro 20 milioni per l'anno 2024 e a euro 15 milioni per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189".

Effetti economici legati alla pandemia da COVID-19

Si riporta di seguito la tabella rappresentativa della stima dei principali effetti imputabili al COVID-19 sul conto economico di RFI al 31 dicembre 2020 rispetto al 31 dicembre 2019 che, complessivamente, ha determinato un effetto negativo sul Risultato Netto pari a 87 milioni di euro.

valori in milioni di euro

	Effetti COVID
RICAVI OPERATIVI	**(212)**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**(213)**
Ricavi da contratti con i clienti	(478)
Altri ricavi vendite e prestazioni	265
Altri proventi	**1**
COSTI OPERATIVI	**95**
Costo del personale	35
Altri costi netti	60
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**(117)**
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	30
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**(87)**
Saldo della gestione finanziaria	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**(87)**
Imposte sul reddito	0
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE	**(87)**
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	0
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**(87)**

In particolare, i Ricavi Operativi presentano un decremento pari a 212 milioni di euro riconducibile principalmente al decremento dei ricavi da pedaggio (421 milioni di euro) e dei connessi ricavi per vendita di trazione elettrica (33 milioni di euro) a causa della riduzione del traffico ferroviario, parzialmente compensato dallo stanziamento di 270 milioni di euro previsto dal suddetto D.Lgs. n. 34 del 19 maggio 2020.

L'emergenza sanitaria, inoltre, ha portato ad un rallentamento e, in alcuni casi, al fermo di diverse prestazioni legate al trasporto causando una riduzione di ricavi pari a 13 milioni di euro, di cui 10 milioni di euro relativi a servizi di accesso alle aree di sosta e 3 milioni di euro relativi a servizi complementari ex D.Lgs. 112/2015 (in particolare 1 milione di euro per *parking* e 2 milioni di euro per assistenza alle persone a ridotta mobilità (PRM). La drastica riduzione delle corse e le limitazioni nello svolgimento dei servizi di collegamento, inoltre, hanno determinato una riduzione dei ricavi da servizio di traghettamento pari a circa 2 milioni di euro.

Anche le prestazioni sanitarie hanno registrato una rilevante riduzione dei ricavi, pari a circa 10 milioni di euro, per effetto delle minori visite svolte per il fermo delle attività.

La gestione immobiliare, infine, è stata fortemente condizionata dalla scelta di concedere ai locatori degli esercizi commerciali fortemente penalizzati dalla pandemia uno sconto pari a tre mensilità (complessivamente 7 milioni di euro) funzionale a conservare, soprattutto all'interno delle stazioni, un tessuto di servizi necessario alla clientela ferroviaria e a rendere la stazione un luogo frequentato e dunque attrattivo e percepito come sicuro, nonché per

continuare a garantire l'importante presidio rappresentato dal tessuto commerciale all'interno delle stazioni. Tali minori ricavi sono stati compensati parzialmente dall'incremento dei riaddebiti per oneri condominiali relativi alle misure di pulizia e sanificazione nelle stazioni pari a circa 2 milioni di euro.

I Costi operativi registrano un decremento pari a 95 milioni di euro rispetto all'anno precedente, di cui 35 milioni di euro riconducibili alla voce "Costo del personale" e 60 milioni di euro alla voce "Altri costi Netti".

Nello specifico, per i costi del personale, durante il periodo di *lockdown*, si è registrata una significativa contrazione delle competenze accessorie (es. costi per trasferte, indennità domenicali, indennità per lavoro notturno, ecc.) e delle prestazioni straordinarie per un totale di circa 14 milioni di euro. Tale riduzione è ascrivibile alle stringenti norme di contenimento della pandemia che hanno fortemente limitato gli spostamenti.
Si è reso necessario il ricorso alle prestazioni ordinarie del "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" con riferimento ai lavoratori appartenenti alle Officine Nazionali Infrastruttura, ai servizi per i Rotabili e per la Diagnostica, per le attività di protezione aziendale, per la navigazione e per la circolazione, che ha portato ad un minor esborso di circa 2 milioni di euro.
Nell'ambito delle politiche di sostegno e tutela dei dipendenti, sono stati garantiti i cosiddetti "eventi protetti" (es. estensione congedo parentale, congedo per malattia, incremento permessi Legge 104, ecc), generando una riduzione di costo pari a circa 3 milioni di euro.
A seguito della sottoscrizione dei nuovi accordi sindacali, vi è stata una riduzione dei costi a titolo di una tantum per il 2020 pari a 16 milioni di euro.

La sensibile riduzione della voce "Altri costi netti" pari a 60 milioni di euro è imputabile a diversi fattori.
Per primo, il rallentamento generalizzato delle attività produttive ha comportato per RFI la riduzione della produzione negli impianti e la conseguente riduzione dei consumi di materiali (106 milioni di euro) e del corrispondente decremento delle capitalizzazioni per lavori interni (108 milioni di euro). Inoltre, la riduzione dei costi per energia elettrica a causa della riduzione del traffico ferroviario (27 milioni di euro) e dei costi per illuminazione e forza motrice dovuti al decremento del costo dell'energia elettrica (13 milioni di euro) - che ha toccato i valori più bassi dall'inizio delle quotazioni del mercato elettrico (2004) - hanno inciso positivamente sul livello generale dei costi.
Altro fattore rilevante sulla riduzione della posta in analisi è la minore mobilità sul territorio nazionale adottata come misura di contenimento della pandemia sia durante il periodo di *lockdown* nazionale che, successivamente, con l'introduzione delle "chiusure a zone". Tali azioni hanno comportato per la Società il decremento dei costi per viaggi e soggiorno (16 milioni di euro) e dei costi per la Carta di libera circolazione (24 milioni di euro). Tali decrementi sono stati parzialmente mitigati dai maggiori costi sostenuti per l'attuazione dei protocolli di prevenzione della diffusione del virus, ovvero sanificazione, disinfezione e pulizia degli ambienti delle stazioni, di lavoro, dei locali a bordo delle navi e degli impianti nonché rilevazione della temperatura prima dell'accesso ai locali aziendali e di stazione, pari a 18 milioni di euro al netto di quanto ribaltato alle IF.

La riduzione della voce "Ammortamenti" pari a 30 milioni di euro è dovuta principalmente alla variazione delle aliquote ed in particolare alla riduzione dei treni km nell'anno 2020 come conseguenza della riduzione del traffico ferroviario.

Non si registrano effetti della pandemia sulle poste del saldo finanziario.

Per quanto concerne la valutazione degli effetti della pandemia sulla continuità aziendale si precisa che RFI, sulla base di opportuni controlli e relative valutazioni di merito, ritiene essere applicabile, anche al caso di specie, il principio (immanente) dell'equilibrio economico finanziario del Gestore ex Art. 16 D.lgs 112/2015.
Per effetto di tale principio il COVID-19 non si qualificherebbe quindi come "*trigger event*" in grado di incidere negativamente sulla continuità aziendale per effetto dell'intervento da parte dello Stato che, come descritto in precedenza, ha erogato, seppur parzialmente, contributi al fine di ripianare i mancati ricavi da pedaggio del periodo.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2020

		2020	2019
ROE	RN/MP*	**0,11%**	**0,90%**
ROI	EBIT/CI	**0,20%**	**1,00%**
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	**2,85%**	**12,61%**
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	**13,36%**	**17,33%**
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI	**0,07**	**0,08**
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	**0,07**	**0,07**

LEGENDA

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

EBIT: Risultato operativo

EBITDA: Margine operativo lordo

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

MP: Mezzi propri

PFN: Posizione finanziaria netta

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

LA NOSTRA AZIENDA

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

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

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

Nella seguente tabella sono rappresentati i principali numeri di RFI al 31 dicembre 2020:

LA SOCIETA'	
I dipendenti	**26.395**
Il capitale sociale	**31.528.425.067 €**
Direzioni Territoriali Produzione	**15**
Officine Nazionali	**5**
Direzioni Territoriali Commerciali	**11**
Direzioni Territoriali Investimenti	**4**
Unità e presidi sanitari territoriali	**17**
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO [1] 16.782 km	
CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	**6.468 km**
Linee complementari	**9.364 km**
Linee di nodo	**950 km**
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	**7.732 km**
Linee a semplice binario	**9.050 km**
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	**12.065 km**
- a doppio binario	***7.656 km***
- a semplice binario	**4.409 km**
Linee non elettrificate (diesel)	**4.717 km**
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI 24.515 km	
Linea convenzionale	**23.048 km**
Linea AV [2]	**1.467 km**
IMPIANTI FERROVIARI	
Stazioni con servizio viaggiatori attivo/possibile	**~2.200**
Impianti di traghettamento	**4**
Impianti merci [3]	**207**
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI TELECOMANDO E PROTEZIONE MARCIA TRENO[4]	
Sistemi di telecomando della circolazione	**13.321 km**
SCMT, per il controllo della marcia del treno	**12.653 km** (di cui 77 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT)
SSC, per il supporto alla guida	**3.325 km** (di cui 77 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT)
ERTMS, per l'interoperabilità	**782 km**
GSM-R, per la telecomunicazione mobile	**11.633 Km**

Note

(1) di cui 70 km di rete estera

(2) riferiti alle tratte attrezzate con ERTMS alimentate a 25kV e ai loro collegamenti con le località di servizio

(3) impianti con centri intermodali, scali, raccordi, etc.

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

I RAPPORTI CON LO STATO

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

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

Il Contratto di Programma - Parte Investimenti

Nel corso del 2020 è proseguito l'iter approvativo dell'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021.

Nel mese di dicembre 2019, la Corte dei Conti ha registrato la delibera CIPE n. 37 del 2019 concernente il parere favorevole sull'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma – parte investimenti 2017-2021 successivamente pubblicata in Gazzetta Ufficiale n.7 del 7 gennaio 2020.

In data 21 gennaio 2020 il MIT ha trasmesso all'Ufficio di Gabinetto del ministro il suddetto aggiornamento per il successivo esame da parte delle competenti Commissioni Parlamentari finalizzato all'acquisizione del relativo parere prima di procedere alla sottoscrizione dell'Atto.

Rispettivamente in data 7 e 6 maggio 2020 la IX^ Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l'VIII^ Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato hanno espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021.

In data 26 maggio 2020 il suddetto aggiornamento contrattuale è stato sottoscritto tra RFI e MIT.

In data 26 ottobre 2020 il Decreto Interministeriale MIT/MEF n.365 di approvazione dell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-Investimenti è stato ammesso alla registrazione dalla Corte dei Conti e pertanto il contratto ha completato il suo iter approvativo.

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

- 2,5 miliardi di euro al fine di proseguire gli interventi di messa in sicurezza delle linee;
- 1,8 miliardi di euro per la prosecuzione del piano di attrezzaggio ERTMS e per l'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati e obsoleti;
- 0,1 miliardi di euro per il programma di ripristino e riapertura delle linee turistiche indicate nella legge n.128 del 9 agosto 2017 vista la grande importanza attribuita al turismo a supporto dello sviluppo economico nazionale;

- 1,1 miliardi di euro per la valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del TPL mediante la realizzazione anche degli interventi individuati di concerto con le Regioni principalmente nell'ambito del I e II Addendum al Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020;
- 1,5 miliardi di euro per lo sviluppo delle aree metropolitane in particolare per il proseguimento del programma "*smart* ed *easy station*";
- 0,2 miliardi di euro per lo sviluppo dell'integrazione modale anche nel rispetto di quanto disposto dall'art.1 comma 749 della Legge di Bilancio 2019: "in sede di aggiornamento del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete ferroviaria italiana Spa, una quota delle risorse da contrattualizzare o che si rendano disponibili nell'ambito delle finalità già previste dal vigente contratto, nel limite di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, è destinata alla realizzazione di connessioni ferroviarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità di livello almeno sovraregionale, con priorità per quelli connessi con il sistema portuale o aeroportuale";
- 6,7 miliardi di euro per investimenti volti a garantire una connettività "a rete" su tutte le principali direttrici interpolo lungo i corridoi «core» della rete TEN-T;
- 1,5 miliardi di euro per investimenti di sviluppo dei corridoi europei con il completamento del finanziamento dell'itinerario Napoli Bari sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Decreto Milleproroghe 2021

In data 31 dicembre 2020, nella Gazzetta Ufficiale n.323, è stato pubblicato il Decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183 recante "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea" (cd. Milleproroghe), il quale all'art.16, commi 16 e 17 prevede, al fine di ridurre i tempi di realizzazione dei lavori relativi al 1° lotto funzionale della tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova e di consentire l'attivazione di detto lotto funzionale entro il 31 dicembre 2026, l'autorizzazione per RFI ad avviare i lavori del secondo lotto costruttivo Verona-bivio Vicenza per un importo complessivo di euro 1.776 milioni di euro, nelle more dell'approvazione dell'Aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma – Parte Investimenti. Con riferimento alle suddette opere viene data la possibilità per RFI di utilizzare, nel limite di 726 milioni di euro, le risorse previste nel vigente Contratto di Programma – Parte Investimenti non destinate al finanziamento di altri investimenti per i quali alla data di entrata in vigore della disposizione sia avviata la fase di progettazione esecutiva, nonché ulteriori risorse pari a complessivi euro 1.050 milioni a valere sull'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266. Le risorse si intendono immediatamente disponibili alla data di entrata in vigore del decreto ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti in favore dell'intervento di cui al primo periodo. Nell'aggiornamento 2020/2021 al Contratto di Programma - Parte Investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, ovvero nei successivi atti negoziali, le risorse di cui al primo periodo possono essere rimodulate nell'ambito della programmazione complessiva delle risorse destinate alla realizzazione degli investimenti ivi previsti. Entro trenta giorni dall'avvio degli interventi relativi al secondo lotto costruttivo Verona-bivio Vicenza, RFI trasmette apposita informativa, tramite il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Comitato interministeriale per la programmazione economica, fornendo indicazione degli interventi oggetto di rimodulazione o definanziamento.

Si segnala, infine, che la Società ha adempiuto ai vigenti obblighi informativi previsti dagli artt.4 comma 2 lettera h), 4 comma 3 lettera a), 6, 7 comma 3 e art.8 del Contratto di Programma – Parte Investimenti 2017-2021, in particolare:

- Art. 4 comma 2, lettera h relativo alla trasmissione annuale al Ministero dei provvedimenti di nomina delle commissioni di gara ovvero di incarichi di collaudo tecnico-amministrativo relativamente ai contratti di appalto superiori ai venticinque milioni di euro;
- Art. 4 comma 3 lettera a), relativamente all'invio annuale della relazione sullo stato di attuazione dei programmi e dei progetti di investimento oggetto del Contratto;
- Art. 6, che disciplina le facoltà del GI cui si fa rimando;
- Art.7 comma 3, secondo cui il Gestore rende disponibili informazioni all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, nonché i dati e le notizie riguardanti l'eventuale contenzioso avente ad oggetto le procedure di affidamento e di aggiudicazione di opere e lavori nonché la relativa fase di esecuzione, per appalti di valore superiore a 25 milioni di euro;
- Art. 8, relativo alla comunicazione degli obiettivi di *performance* dell'anno e la misurazione delle *performance* relative all'anno precedente secondo una metodologia di calcolo, condivisa con i Ministeri competenti ed allegata alla "Relazione al Contratto di Programma".

Il Contratto di Programma - Parte Servizi

Il Decreto Ministeriale n.206 del 14 maggio 2020, ammesso alla registrazione dall'Ufficio Centrale di Bilancio con il n.2207 in data 04/06/2020 e dalla Corte dei Conti al n. 2917 in data 16/06/2020, ha approvato il primo Atto integrativo al Contratto di Programma 2016-2021- parte Servizi.

Con il completamento dell'iter approvativo del suddetto Atto integrativo si rendono operative le risorse ivi regolate, meglio specificate nel seguito, modificative del quadro finanziario originariamente contrattualizzato all'interno del CdP-S 2016-2021. Più in particolare:

- Legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020) che ha operato un definanziamento, delle risorse in conto esercizio sul capitolo 1541, per un importo pari a 100 milioni di euro a partire dal 2019;
- 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) che ha apportato, per l'annualità 2018, risorse aggiuntive sul capitolo 1541, pari a 40 milioni di euro destinate alle attività in conto esercizio;
- Legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021) che ha apportato variazioni a legislazione vigente con nuovi stanziamenti sul capitolo 1541 così dettagliati:
  - 100 milioni di euro, per il solo anno 2019, quale reintegro delle risorse destinate alle attività in conto esercizio definanziate dalla Legge 27 dicembre 2017, n. 205;
  - 40 milioni di euro per l'anno 2019, 40 milioni di euro per il 2020, 40 milioni per il 2021 e 400 milioni di euro per il periodo 2022 e ss. destinate alle attività in conto esercizio;

- Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022) che ha stanziato 100 milioni di euro annui per le annualità 2020, 2021 e 2022 quale reintegro delle risorse destinate alle attività in conto esercizio definanziate dalla Legge 27 dicembre 2017, n. 205.
- Programma Operativo Nazionale 2007-2013 (PON 07-13) che reca addizionali 26,53 milioni di euro a favore di interventi di manutenzione straordinaria;
- Legge 28 settembre 2018, n. 111 che ha rifinanziato, sul capitolo di bilancio del MIT 7255 "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina", le risorse stanziate dalla Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 art. 1 c. 239 nella misura di 7,1 milioni di euro per la copertura degli oneri derivanti dall'espletamento, dal 1° ottobre 2018 al 31 dicembre 2019, del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina – Reggio Calabria che RFI ha garantito in attuazione di specifica a richiesta del MIT.

In ordine al quadro finanziario si riporta di seguito l'evoluzione maturata successivamente al perfezionamento del Primo Atto al Contratto di Programma 2016-2021- parte Servizi, determinatasi per effetto dell'emanazione della Legge di Bilancio 2021 (Legge n. 30 dicembre 2020, n. 178 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023). Con la citata legge sono state apportate le seguenti risorse a favore delle attività regolate dal Contratto di Programma 2016-2021-parte Servizi:

- Risorse in Conto esercizio (cap 1541): 1.065,6 milioni di euro per ciascuna annualità 2021 e 2022 e 965,6 milioni di euro per l'annualità 2023;
- Risorse in Conto investimenti (cap 7122): 752 milioni di euro a copertura dei programmi di manutenzione straordinaria della rete per gli anni 2021-2036, di cui 2 milioni di euro per l'anno 2021 e 50 milioni di euro per ciascun anno a partire dal 2022 fino al 2036.

QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

Legge di Bilancio 2021

In data 30 dicembre 2020, è stata emanata la Legge n. 30 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" (c.d. Legge di Bilancio 2021) che, all'art.1, ha disposto quanto segue:

- comma 679, allo scopo di sostenere la ripresa del traffico ferroviario è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021 e di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034 a favore di RFI. Lo stanziamento di cui al primo periodo del presente comma è dedotto da RFI dai costi netti totali afferenti ai servizi del pacchetto minimo di accesso al fine di disporre, dal 1° gennaio 2021 al 30 aprile 2021, entro il limite massimo dello stanziamento di cui al medesimo primo periodo, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'articolo 17, comma 4, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci. Il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura su cui applicare la riduzione di cui al secondo periodo del presente comma è determinato sulla base delle vigenti misure di regolazione definite dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
- comma 680, eventuali risorse residue, nell'ambito di quelle di cui al comma 679, conseguenti anche a riduzioni dei volumi di traffico rispetto a quelli previsti dal piano regolatorio 2016-2021 e riferiti al periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 30 aprile 2021, sono destinate a compensare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel medesimo periodo. Entro il 30 settembre 2021, RFI trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'Autorità di regolazione dei trasporti una rendicontazione sull'attuazione del comma 679 e del presente comma.
- comma 721, che prevede che, all'articolo 13-bis, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, il primo periodo è sostituito dai seguenti: «A seguito dell'affidamento di cui al comma 4 del presente articolo, la società Autobrennero SpA provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data del predetto affidamento nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero SpA provvede al versamento delle rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi a quello di effettuazione dell'affidamento di cui al comma 4 del presente articolo. Le risorse versate dalla società Autobrennero SpA sono riassegnate allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze e trasferite alla società Rete Ferroviaria Italiana Spa».

Gli stanziamenti di cassa previsti per l'anno 2021 dalla Legge di Bilancio 2021 ammontano a complessivi 4.707 milioni di euro di cui 4.450 milioni di euro iscritti sui capitoli di Bilancio afferenti il MEF (cap. 7122 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari e cap. 7124 per la rete AV/AC e convenzionale) e 257 milioni di euro afferenti il MIT (cap. 7518, 7528, 7561 e 7564).

PARTNERSHIP TRA I GESTORI EUROPEI DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Nel corso del 2020 le principali attività svolte nell'ambito dei quattro Corridoi europei merci di interesse italiano (Reno Alpi, Scandinavo Mediterraneo, Baltico Adriatico e Mediterraneo), alla cui *governance* operativa RFI contribuisce attraverso la designazione di tre direttori esecutivi e la partecipazione ai Management Board, sono state influenzate dall'emergenza COVID-19; in particolare i Corridoi Merci si sono attivati al fine di fornire informazioni aggiornate e armonizzate a tutti gli *stakeholder* relative all'impatto che l'emergenza sanitaria ha via via generato sul trasporto merci internazionale.

In generale il trasporto merci internazionale ha tuttavia risentito in misura inferiore dell'emergenza sanitaria rispetto ad altre modalità di trasporto ferroviario (passeggeri regionale e lunga percorrenza) beneficiando di una minore congestione generale delle reti e rappresentando la modalità di trasporto che ha risentito in misura inferiore della chiusura delle frontiere all'interno del mercato unico. Il trasporto merci internazionale ha garantito una sostanziale continuità nello scambio delle merci tra i paesi membri dell'Unione fornendo così un supporto decisivo al tessuto economico continentale così duramente provato dall'emergenza.

Relativamente ai volumi di capacità ferroviaria merci internazionale allocati alle imprese ferroviarie, gli sportelli unici di corridoio (*Corridor One Stop Shop* - C-OSS) hanno registrato comportamenti differenti, con una diminuzione sensibile di tracce richieste rispetto all'anno precedente per il corridoio Reno Alpino e con un generale incremento per gli altri tre corridoi (gestiti dai Direttori di espressione RFI).

Oltre alle tipiche attività operative dei corridoi merci previste dalla normativa europea, nel corso del 2020, tutti i corridoi hanno partecipato attivamente al processo di consultazione avviato dalla Commissione Europea per la revisione del Regolamento UE 913/2010. In tale contesto, RFI ha sostenuto la propria posizione che prevede, in estrema sintesi, un rafforzamento delle responsabilità degli sportelli unici, un maggior coinvolgimento dei Corridoi in relazione alle procedure di supervisione e coordinamento del traffico internazionale e l'applicazione, sotto il coordinamento del corridoio, di patti di performance che prevedano la stretta cooperazione tra tutti gli attori della catena logistica (Gestori, Imprese e Terminali). I Corridoi Merci di interesse italiano nel corso del 2020 hanno avviato alcuni progetti pilota di gestione e monitoraggio del traffico, finalizzati a migliorare le *performance* ferroviarie merci internazionali ed a valorizzare il ruolo dei corridoi per quanto riguarda le procedure di supervisione ed il coordinamento del traffico internazionale.

Nell'ambito del processo di revisione del Regolamento UE 1315/2013, nel corso del 2020 sono proseguite le attività di aggiornamento dei dati relativi allo stato di avanzamento tecnico-finanziario dei progetti di investimento ferroviari dei quattro Corridoi della rete centrale TEN-T; nel mese di agosto, infine, la Commissione Europea ha provveduto alla pubblicazione dei Work Plan di Corridoio fornendo una *overview* aggiornata sulla conformità ai parametri TEN-T delle linee di corridoio e mettendo in evidenza i potenziali colli di bottiglia di carattere operativo/infrastrutturale che potrebbero impedire o ritardare il completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030.

PRIME (*Platform of Rail Infrastructure managers in Europe*)

Nel corso del 2020, nei diversi gruppi di lavoro PRIME, RFI ha proseguito nell'attività di condivisione delle *best practice*. Inoltre, in seguito alla diffusione del COVID-19, a partire dal mese di marzo RFI ha iniziato a supportare la Commissione Europea con la condivisione dei dati di traffico (treni-km) ed economici (perdite di fatturato) dovuti alle misure restrittive volte a limitare la diffusione del virus. Tale attività proseguirà nel 2021, anche in

ottemperanza alle disposizioni del Regolamento UE 2020/1429, con il quale la Commissione Europea ha predisposto delle misure per il sostegno e la ripresa del settore ferroviario.

RNE (*Rail Net Europe*)

Nel corso del 2020 particolare attenzione è stata dedicata ai seguenti tre progetti:

- Il progetto "*Language Programme*", che persegue l'obiettivo di individuare soluzioni innovative a supporto della comunicazione terra-treno per superare la barriera dei requisiti linguistici del personale di macchina attualmente previsti dalla normativa europea. RFI ha avviato la prima fase di test di laboratorio di un prototipo di traduzione simultanea rilasciato a settembre allo scopo di valutare le funzionalità del *tool* e l'affidabilità della traduzione.
- Il progetto "TTR (*Time Table Redesign*)", che persegue l'obiettivo di sviluppo del nuovo processo di progettazione dell'orario ferroviario internazionale e la sua successiva implementazione a livello nazionale attraverso il cosiddetto "*Migration Concept* del TTR" che si prefigge di realizzare il collegamento tra sistemi digitalizzati, al fine di consentire l'entrata a regime del nuovo sistema con l'Orario Ferroviario 2025.
- Il progetto "*Virtual EU Traffic Management Network*", finalizzato a definire la posizione dei gestori infrastrutturali europei in tema di armonizzazione delle procedure di gestione del traffico merci internazionale facendo leva su progetti pilota avviati nell'ambito dei corridoi merci e traendo ispirazione da analoghe esperienze sviluppate nel settore dell'aviazione (*Eurocontrol*).

Inoltre, a seguito dell'emergenza COVID, RFI ha condiviso con il gruppo di lavoro del *Traffic Management* tutte le misure operative adottate per garantire il regolare funzionamento della circolazione in seguito alle restrizioni predisposte dagli Stati Membri soprattutto nelle sezioni transfrontaliere.

I RAPPORTI CON I CLIENTI

Generalità

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

Contratti di utilizzo dell'infrastruttura

Nel corso dell'anno 2020 sono stati stipulati n. 42 contratti di utilizzo dell'infrastruttura, di cui 18 per lo svolgimento del traffico viaggiatori (19 a partire dal 13 dicembre 2020), 23 per lo svolgimento del traffico merci ed 1 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Al 31 dicembre 2020 sono inoltre in corso di validità 35 Accordi Quadro con Regioni, Province Autonome, imprese ferroviarie ed altri soggetti aventi un interesse commerciale per servizio merci.

Con specifico riferimento al periodo 1 gennaio 2020 - 12 dicembre 2020, il mercato presenta:

- n. 38 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 4 valide per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano);
- n. 1 IF dotata di licenza ferroviaria europea rilasciata dal Ministero dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia austriaco (TX *Logistik Transalpine* GmbH)
- n. 37 IF che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Accesso all'Infrastruttura e Prospetto Informativo della Rete

Prospetto Informativo della Rete

Il 30 giugno u.s., sul sito di RFI si è provveduto, in conformità al dettato di cui all'art. 14 del D.Lgs. n. 112/2015 e alla Delibera ART n. 104/2015 a pubblicare:

a) la prima bozza del PIR 2022 e relativa relazione accompagnatoria;

b) la relazione conclusiva per la valutazione dell'inserimento di penali per la retrocessione di capacità in caso di nuova richiesta di Accordo Quadro con la quale il GI ha giustificato la mancata adozione di dette penali a suo carico in virtù di una tutela del principio di garanzia e promozione della concorrenza sul mercato dei servizi ferroviari;

c) la prima bozza del PIR Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra (IFRU) 2022 e relativa relazione accompagnatoria.

In relazione al punto a), a differenza del PIR 2021 edizione dicembre 2020, sono state apportate le seguenti modifiche:

- rivisitazione della struttura del PIR che consentirà una migliore confrontabilità dello stesso nei confronti dei documenti descrittivi degli impianti di servizio pubblicati dagli operatori d'impianto ai sensi dell'art. 5 del Regolamento 2177/2017/UE, ripreso dalla misura 6 dell'allegato A della delibera ART 130/19;
- inserimento delle linee guida da seguire al verificarsi di eventi aventi gravi ripercussioni sul traffico ferroviario internazionale in esecuzione alla stipula dell'Accordo tra i rappresentanti dei *Rail Freight Corridor*, finalizzato all'assunzione di un'unica azione di coordinamento internazionale in caso di eventi con impatti rilevanti sul traffico internazionale;
- introduzione di un'espressa applicazione prevista all'art. 32, co. 2 del D.Lgs. n. 112/2015 il quale permette al GI, in caso di provvedimenti di saturazione e conseguente analisi della capacità, di adottare misure che comprendano, inter alia, la riprogrammazione dei servizi;
- introduzione di un espresso rimando all'ePIR circa la messa in disponibilità di RFI della nuova documentazione richiesta dall'ART nella misura 14 dell'allegato A della delibera n. 130/19 (i.e. Raccordi ferroviari);
- una rivisitazione del processo di assegnazione della capacità quadro, sempre in aderenza con il dettato del Regolamento 2016/545/UE;
- allineamento della procedura di richiesta di tracce funzionali al traposto di merci pericolose alla disciplina in materia;
- eliminazione delle tabelle relative al Gestore Unico nonché delle tariffe relative ad operazioni di manovra che non vengono più offerte da RFI;
- è stato introdotto il nuovo servizio di "scarico reflui" ;
- proposta di introduzione di specifica regolamentazione per quanto attiene la personalizzazione delle informazioni al pubblico;
- proposta, in ottemperanza alla prescrizione 6.1.2.1 della Delibera ART 151/2019, di un sistema di penali per il superamento dei tempi massimi di sosta da parte delle IF negli impianti di confine.

In considerazione del fatto che il 2022 è il primo anno del nuovo periodo regolatorio (2022-2026) è stato previsto che, per il PMdA, le tariffe dell'anno 2021 siano da adeguare al tasso di inflazione programmata, come da misura 4.1 dell'allegato A della delibera ART 96/15 e che, per i servizi diversi dal PMdA, l'esposizione del valore dei corrispettivi potrà avvenire solo a seguito del completamento dell'attività di verifica di conformità che l'Autorità effettuerà sulla proposta tariffaria presentata da RFI per il periodo regolatorio 2022-2026.

Si rappresenta, altresì, come in forza del subentro di RFI nelle funzioni di Gestore dell'Infrastruttura della rete ferroviaria regionale umbra dal 1 luglio 2019, in data 19 aprile 2020 siano stati pubblicati i PIR relativi agli Orari di Servizio 2019/2020 e 2020/2021.

In data 12 dicembre 2020, RFI ha provveduto alla pubblicazione del "Prospetto Informativo della Rete 2022" e dell'aggiornamento straordinario del "Prospetto Informativo della Rete 2021-edizione dicembre 2020".

Tali pubblicazioni recepiscono quanto prescritto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la Delibera n. 187/2020, recante "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022" presentato da RFI, nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2021".

I principali elementi di novità introdotti sono, sinteticamente, riassunti di seguito:

- proroga delle tariffe relative all'orario di servizio 2020/2021 per i servizi del PMdA ed extra-PMdA anche all'orario di servizio 2021/2022, adeguate al tasso di inflazione programmato, coerentemente con quanto previsto, rispettivamente, dalle Misure 4 e 41 della Delibera ART n.96/2015;
- la possibilità per le IF, a partire dal 1 gennaio 2022, di accedere alla rendicontazione del servizio Fornitura di Corrente di Trazione sulla base dei consumi reali rilevati per mezzo di misuratori di energia installati a bordo treno conformi alla norma N50463:2017 e connessi al DCS (*Data Collection System*) di RFI;
- dismissione del servizio di manovra a carico di RFI negli impianti di confine di Brennero e Tarvisio Boscoverde (a seguito dell'iter avviato con Delibera ART n. 130/2019);
- introduzione di penali per le IF in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere, anche per le IF che accedono solamente alla stazione di collegamento (a seguito dell'iter avviato con Delibera ART n. 151/2019, e in ottemperanza alle prescrizioni n. 5.5.3.1 e s.s. della Delibera ART n. 187/2020);
- aggiornamento dei criteri adottati da RFI nell'ambito del processo di coordinamento per l'assegnazione di capacità quadro (in coerenza con quanto previsto dalla Delibera ART n. 151/2020);
- pubblicazione dell'elenco degli impianti di servizio non utilizzati da almeno due anni, con evidenza di quelli per i quali RFI prevede la dismissione/riconversione di cui all'art. 15 del Regolamento UE 2177/2017 (prescrizione n. 2.1.3.2 della Delibera ART n.187/2020).

In aggiunta a quanto sopra illustrato, si segnalano inoltre le seguenti modifiche, introdotte con l'aggiornamento straordinario di dicembre 2020 al PIR 2021:

- dismissione del servizio di manovra a carico di RFI negli impianti di confine di Domo II e Villa Opicina (a seguito dell'iter avviato con Delibera ART n. 130/2019);
- aggiornamento delle tariffe per gli spazi assegnati nelle stazioni gestite da RFI;
- introduzione del servizio di messa in disponibilità di aree per lo scarico reflui (in coerenza con quanto previsto dalla Delibera ART n. 16/2018, relativa alle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico).

Si rappresenta inoltre che il PIR 2022, rispetto alle edizioni precedenti, presenta una struttura sensibilmente rinnovata in coerenza con quanto presente nella RNE *Network Statement Common Structure*, il modello che contribuisce all'armonizzazione dei Prospetti Informativi della Rete a livello europeo.

Sempre in data 12 dicembre 2020, RFI ha inoltre pubblicato il "Prospetto Informativo della Rete 2022" dell'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra (IFRU), recependo quanto prescritto dalla delibera ART n. 197/2020, recante "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da RFI per l'IFRU, nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi".

Il PIR 2022 dell'IFRU contiene, inter alia, un aggiornamento relativo all'assistenza alle persone con disabilità e a mobilità ridotta in base al quale RFI, laddove dovesse qualificarsi come gestore di stazione ai sensi del Reg. (CE) n. 1371/2007 nelle stazioni della rete regionale, provvederà ad avviare tempestivamente un'interlocuzione con il concedente onde verificare, anche attraverso la necessaria individuazione delle fonti di finanziamento, modalità e termini concernenti l'organizzazione di tale servizio, in conformità a quanto previsto dalla prescrizione n. 5.3.1 della Delibera ART n. 197/2020.

Con tale delibera l'ART ha inoltre prescritto a RFI di trasmettere: a) un'esaustiva e analitica informativa contenente specifiche partite economiche e patrimoniali afferenti l'IFRU, desumibili dalla Contabilità Regolatoria 2019 e dal documento metodologico di costruzione tariffaria; b) una proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall'orario di servizio 2022-2023, elaborata sulla base delle disposizioni di cui alla Delibera ART n. 121/2018.

Accesso all'Infrastruttura

In data 10 gennaio 2020 è stata portata all'attenzione dell'ART una proposta di catalogo di tracce PROMO con il quale RFI ha voluto dare un innovativo e forte segnale di attenzione al tema dello sviluppo della mobilità collettiva, in un'ottica di *shift* modale e di sostenibilità anche sociale del trasporto ferroviario, sfruttando i margini di capacità di infrastruttura disponibili.
Con la Delibera n. 91 del 7 maggio 2020 l'ART ha approvato la relazione trasmessa da RFI con nota del 14 novembre 2019 riguardante l'organizzazione del servizio di manovra nelle stazioni di confine di Brennero, Domo II, Tarvisio Boscoverde, Villa Opicina.
Per tutti gli impianti di confine è stata approvata l'adozione del modello di cui alla Misura 12.5 dell'Allegato A alla Delibera n. 130 del 2019, a cui l'ART ha introdotto alcune precisazioni sui tempi di applicazione. Tale modello prevede un regime di prestazione in proprio in cui tutte le IF che prestano in proprio il servizio sono identificate come operatori del servizio di manovra e garantiscono la fornitura dello stesso anche a tutti gli altri eventuali richiedenti, ad un prezzo pari al costo di fornitura più un ragionevole margine di profitto; è inoltre consentita l'offerta del servizio di manovra da parte di ogni altra impresa in possesso delle necessarie competenze tecniche e requisiti di sicurezza previsti da ANSF.

In data 19 giugno 2020 è stato pubblicato, in ottemperanza alla misura 4.2. dell'Allegato A alla Delibera ART n. 130/2019, un documento metodologico che riporta indicatori, parametri, obiettivi e penali (a carico del GI) di ciascun servizio extra PMdA offerto dal GI. Sono stati esclusi dal suddetto Sistema i servizi per i quali è fornito esclusivamente l'accesso all'impianto di servizio (ad eccezione del servizio Stazioni Passeggeri). Il sistema di misurazione delle *performance* per i servizi extra PMdA è entrato in pre-esercizio a partire dal 1 luglio 2020; gli indicatori sono comunicati alle IF con cadenza trimestrale e pubblicati a livello aggregato sul portale e-PIR.

Con la Delibera n. 111 del 2 luglio 2020, l'ART ha espresso parere favorevole sulla proposta di catalogo tracce correlate all'applicazione di tariffe PROMO presentata da RFI con nota del 10 gennaio 2020.

L'Autorità ha anche previsto che RFI prima della pubblicazione del catalogo di tracce correlate all'applicazione di tariffe PROMO, provveda:
a. alla stima di un tasso di rendimento accettabile per il mercato, da sommare eventualmente al recupero dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario afferente ai servizi inseriti nel catalogo stesso;
b. alla conseguente eventuale variazione del livello del regime tariffario di favore di cui al paragrafo 6.3.1.2 del PIR 2021;
c. a trasmettere all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie la documentazione, dalla stessa richiesta al gestore in data 25 giugno 2020, comprovante l'effettuazione di una analisi del rischio in modo tracciato.

Con riferimento alle lettere a) e b) RFI ha comunicato ad ottobre 2020 che il tasso di rendimento accettabile per il mercato (componente B di cui al par. 6.3.1.2 PIR 2021) è pari a zero. Tale tasso è stato stimato come il valore che massimizza la domanda delle tracce a catalogo rispetto all'offerta promozionale.
Per quanto concerne la lett. c) RFI ha comunicato all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie le proprie argomentazioni sulla tematica in questione.

In data 16 settembre 2020 l'ART ha adottato la Delibera n. 156 concernente la "metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione". In particolare alla Misura 3.1. e con particolare interesse per RFI viene stabilito che entro un mese dalla pubblicazione della notifica di una richiesta di esame dell'equilibrio economico, per un nuovo servizio di trasporto passeggeri, sul sito web istituzionale dell'Autorità, i gestori di infrastruttura ferroviaria interessati comunicano all'Autorità e al proponente l'esito motivato della valutazione di compatibilità tecnico-operativa di massima del nuovo servizio, effettuata - con le modalità definite nel PIR- con riferimento esclusivo alle caratteristiche tecniche e di esercizio delle infrastrutture interessate, senza considerarne i livelli attuali e prospettici della capacità allocata, indicando le eventuali modifiche tecniche necessarie affinché il servizio notificato possa essere programmato in esercizio.

Il 17 dicembre u.s. è stata pubblicata sul sito dell'ART la Delibera n. 211/2020, concernente lo schema di atto di regolazione "il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami". I soggetti interessati hanno avuto la possibilità di trasmettere all'ART osservazioni e proposte entro e non oltre il 29 gennaio 2021. L'atto in parola, ora in una fase endoprocedimentale, è destinato a produrre effetti nei confronti dei processi aziendali di RFI con particolare riferimento al processo di gestione dei reclami.

SERVIZI OFFERTI DAL GESTORE

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

Pacchetto minimo di accesso

Il gestore dell'infrastruttura, a fronte della corresponsione del canone di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura garantisce a tutte le IF 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.
La significativa riduzione del fatturato per servizi di pedaggio e traghettamento è sostanzialmente dovuta alla contrazione del traffico ferroviario causata dalla diffusione della pandemia da COVID-19.

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

RFI, in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, ed ai servizi forniti in tale ambito:
a) stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria, ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
b) scali merci;
c) aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
d) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;
f) platee di lavaggio;
g) aree per l'approvvigionamento di combustibile;
h) sgombero dell'infrastruttura con carri di soccorso attrezzati.
La variazione in diminuzione del fatturato è riconducibile, oltre che all'impatto della nuova tariffa a tempo per la sosta, entrata in vigore nel 2020, principalmente agli effetti dell'emergenza conseguente la diffusione del COVID-19.
Per la totalità di questi servizi, a parità di perimetro, si registra nel 2020 un volume d' affari inferiore rispetto allo scorso anno di circa il 36,64% principalmente riconducibile a due aspetti:

- l'entrata in esercizio del nuovo modello tariffario della sosta che ha avuto impatti sia in termini di effetto tariffa sia in termini di volumi rendicontati del servizio;
- gli effetti dell'emergenza COVID-19, di cui le principali conseguenze sull'intero anno si manifestano principalmente sui servizi relativi a platee di lavaggio, terminali merci, aree di sosta, aree di composizione/scomposizione dei treni.

Servizi complementari

RFI in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce i seguenti servizi complementari su richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:
a) fornitura corrente di trazione: per tale servizio si segnala il mutato modello di rendicontazione che, così come riportato nel PIR 2020, non si basa più sui treni-km elettrici pesati ma sui consumi energetici per singolo treno elaborati dal Misuratore Virtuale messo in campo da RFI. La riduzione del fatturato è dovuta, oltre alla riduzione di traffico a causa dell'emergenza sanitaria, alla forte riduzione del costo di approvvigionamento dell'energia;

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

Il volume d'affari per i servizi complementari, conseguentemente alla riduzione del traffico ferroviario, si riduce nel 2020 del 27,96% principalmente a causa degli effetti dell'emergenza COVID-19 per i servizi di preriscaldamento/climatizzazione, rifornimento Idrico, *Fast Track* e *Parking*.

Relativamente al servizio di fornitura di energia elettrica per l'alimentazione della trazione di materiale rotabile elettrico a 3Kv ed a 25Kv, si segnala il mutato modello di rendicontazione del servizio rispetto al 2019 che, come riportato nel PIR 2020, non si basa più sui treni-km elettrici pesati ma sui consumi energetici per singolo treno elaborati dal Misuratore Virtuale messo in campo da RFI.

Nell'anno 2020 la fornitura corrente di trazione verso le IF registra un decremento rispetto al 2019 del 24,19% dovuta alla riduzione di traffico a causa dell'emergenza COVID-19 e alla forte riduzione del costo di approvvigionamento dell'energia.

Servizi ausiliari

RFI in qualità di operatore di impianto di servizio può, su richiesta delle IF fornire, ove effettuati, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti i seguenti servizi ausiliari:
a) fornitura di informazioni complementari come la produzione di annunci sonori e locandine;
b) accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni.
Il volume d' affari dei servizi ausiliari non ha subito forti impatti nel 2020 dato che non si tratta servizi strettamente connessi alla traccia ferroviaria.
Per i servizi ausiliari si registra un incremento di 10,27% con un andamento in controtendenza rispetto agli altri servizi in quanto servizi non strettamente connessi alla traccia ferroviaria.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Febbraio

Incidente ferroviario di Lodi

In data 6 febbraio 2020 si è verificato il deragliamento del treno Frecciarossa AV 9595 Milano-Salerno nei pressi di Ospedaletto Lodigiano, in provincia di Lodi, che ha causato il decesso di due macchinisti ed il ferimento di circa 30 passeggeri. Per maggiori informazioni si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Procedimenti e Contenziosi".

Decreto Milleproroghe 2020

In data 29 febbraio 2020, nella Gazzetta Ufficiale n. 51, è stata pubblicata la conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante "Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica" (cd. Decreto Milleproroghe), contenente norme di interesse del GI. In particolare, l'articolo 13, comma 5-*octies*, prevede il trasferimento a RFI delle nuove linee regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale che assicurano un collegamento con le città metropolitane per le quali non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame. La nuova linea ferroviaria regionale Bari-Bitritto ha le caratteristiche descritte nella norma, pertanto, al fine di agevolare il trasferimento della stessa al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale è stata raggiunta l'intesa prevista nella Legge di cui trattasi tra il MIT e la Regione Puglia.

Marzo

Secondo Lotto Costruttivo Tratta Brescia-Verona

Con delibera n.68/2019, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n.63 del 10 marzo 2020, il CIPE ha autorizzato la realizzazione delle opere di competenza del *General Contractor* del Secondo lotto costruttivo del «Lotto funzionale Brescia Est-Verona (Escluso nodo di Verona)», della Tratta Brescia-Verona, della Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, il cui valore ammonta a 607 milioni di euro.

Sottoscrizione Memorandum tra Regione Piemonte – Gruppo Torinese Trasporti (GTT) - RFI

A marzo 2020 è stato sottoscritto un Memorandum tra la Regione Piemonte, GTT e RFI dove le Parti hanno affidato a RFI lo svolgimento delle funzioni essenziali riguardanti la ferrovia Canavesana, segnatamente l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie e all'imposizione dei conseguenti canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione, impegnandosi a porre in atto le azioni tecniche ed amministrative necessarie allo scopo.

Aprile

Nodo AV/AC di Verona Ovest

Con delibera n.69/2019, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n.88 del 2 aprile 2020, il CIPE ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione

urbanistica e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare della «Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, Tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest» il cui limite di spesa è pari a 375,85 milioni di euro.

Maggio

Decreto Rilancio

Nella Gazzetta Ufficiale n.128 del 19 maggio 2020 (Suppl. Ordinario n. 21) è stato pubblicato il Decreto-legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19" (cd. Decreto Rilancio) che, con specifico riferimento al trasporto ferroviario, all'art. 196 ha previsto una "riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari passeggeri e merci non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico", come già descritto nel paragrafo Emergenza COVID-19.

Accordo transattivo per la realizzazione del Passante Ferroviario AV e della Nuova Stazione AV del Nodo di Firenze

In data 27 maggio 2020 è stato sottoscritto dall'Amministratore Delegato RFI e dall'Amministratore Delegato della società controllata Infrarail Firenze S.r.l. l'Accordo Quadro transattivo con l'Amministrazione Straordinaria del gruppo Condotte a seguito delle iniziative poste in essere da RFI per riavviare le attività per la realizzazione del Passante Ferroviario Alta Velocità e della Nuova Stazione AV del Nodo di Firenze.

Giugno

Secondo Lotto funzionale Hirpinia - Orsara

Con ordinanza n.47 del 18 giugno 2020 il Commissario ha approvato in linea tecnica con prescrizioni, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del 2° lotto funzionale Hirpinia - Orsara. Il 30 ottobre 2020 è avvenuta anche l'approvazione in linea economica, per un costo complessivo pari a 1.535 milioni di euro, con ordinanza n.50, intervenuta a seguito della conclusione dell'iter autorizzativo dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021 Parte Investimenti in cui sono state contrattualizzate le risorse ad integrale copertura dell'intervento.

Luglio

Decreto Legge n. 76 del 16 luglio 2020 (c.d. Decreto Semplificazioni)

In G.U. n. 178 del 16 luglio 2020, S.O. n. 24, è stato pubblicato il Decreto Legge n. 76 "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale". Con tale Decreto sono state introdotte semplificazioni in materia di contratti pubblici che, prevedendo regimi derogatori alla disciplina normativa vigente (fatto salvo il rispetto della legge penale e della normativa antimafia, nonché di altri vincoli inderogabili tra cui quelli derivanti

dall'appartenenza all'Unione Europea), ha adottato norme volte a rispondere con efficacia e celerità alle esigenze degli interventi di sostegno e rilancio del sistema economico produttivo conseguenti all'emergenza sanitaria.

Legge n. 77 del 17 luglio 2020

In G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25, è stata pubblicata la Legge 17 luglio 2020, n. 77 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19".

Subentro di RFI nella gestione della linea Canavesana

In data 10 luglio RFI ha sottoscritto con GTT e Regione Piemonte un accordo per regolare il subentro da parte di RFI nella gestione della ferrovia Canavesana, nel rispetto delle disposizioni dell'art. 47 del D.L. 50/2017, convertito con legge 96/2017, mediante l'istituzione di Gruppi di Lavoro interdisciplinari ed intersocietari composti dal personale di RFI e da quello di GTT, nonché da eventuali rappresentanti della Regione Piemonte. La rete, di proprietà della Regione Piemonte, comprende le linee ferroviarie Torino-Ceres e Canavesana compresi i raccordi e gli impianti relativi alle suddette tratte ferroviarie o necessari alla loro gestione.

Agosto

DPCM del 7 agosto 2020

In data 8 agosto 2020 è stato pubblicato in G.U. il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri contenente la proroga al 7 ottobre 2020 delle misure precauzionali per contrastare e contenere il diffondersi del virus COVID-19 contenute nel DPCM del 7 agosto 2020 ("Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19" – G.U. n. 222 del 7 settembre 2020).

Per quanto di particolare interesse, al Decreto sono state allegate le nuove "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico" riguardanti, in particolare, l'attività di sanificazione dei mezzi di trasporto e delle infrastrutture (anche ferroviarie) nonché le comunicazioni da fornire agli utenti per l'ingresso nelle aree comuni e sui vettori.

Subentro di RFI nella gestione della linea Udine-Cividale

In data 6 agosto è stato sottoscritto tra la Regione Friuli Venezia Giulia, FUC (Società Ferrovie Udine Cividale S.r.l.) e RFI un Accordo per regolare il subentro da parte di RFI nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale della linea Udine-Cividale, nel rispetto delle disposizioni dell'art. 47 del DL 50/2017 convertito con legge 96/2017, mediante l'istituzione di Gruppi di Lavoro interdisciplinari ed intersocietari composti dal personale di RFI e da quello di FUC.

Ferrovie regionali in concessione a Ferrovie Sud Est

Il 18 agosto è stato sottoscritto un Accordo tra RFI, Regione Puglia e FSE (Ferrovie del Sud Est S.r.l.) finalizzato ad affidare a RFI lo svolgimento delle funzioni essenziali di cui al D.Lgs. 112/2015, relativamente alle infrastrutture ferroviarie regionali in concessione a FSE S.r.l..

Settembre

Raddoppio Orsara – Bovino

Con ordinanza n.48 del 18 settembre 2020 il Commissario ha approvato il progetto definitivo del Raddoppio Orsara – Bovino con un limite di spesa di 561,6 milioni di euro e risorse integralmente disponibili.

Ottobre

Nodo AV/AC di Verona Est

Con delibera n.11/2020, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n.263 del 23/10/2020, il CIPE ha autorizzato, con prescrizioni e raccomandazioni, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare della «Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano-Venezia. Tratta Verona-Padova. Nodo AV/AC di Verona Est» il cui limite di spesa è pari a 379,96 milioni di euro.

Dicembre

Installazione ERTMS sulla linea "Direttissima" Firenze – Roma

In data 28 dicembre si sono conclusi gli interventi finalizzati all'attivazione, nel tratto fra Rovezzano e Arezzo Sud, dell'*European Railway Traffic Management System* (ERTMS), il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni, e ha attivato un nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM). La direzione dei lavori è stata affidata a Italferr, società di ingegneria del Gruppo FS Italiane. È il primo *upgrade* tecnologico di una linea interessata giornalmente dal passaggio di treni alta velocità, strategica per la mobilità ferroviaria perché tra le più trafficate d'Italia, che si aggiunge agli oltre 700 chilometri di linea AV già attrezzati con la tecnologia ERTMS. I nuovi sistemi, avvalendosi delle più innovative tecnologie, consentono la gestione e supervisione della tratta dal Posto Centrale di Bologna nella sala dedicata alle linee alta velocità. Il rinnovo delle tecnologie determinerà un sensibile miglioramento della qualità del servizio e della regolarità della circolazione, garantendo una maggiore affidabilità infrastrutturale e un'ottimizzazione della gestione in caso di anormalità.

Nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale della Società

In data 29 dicembre, l'Assemblea degli Azionisti di RFI ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione: Presidente Anna Masutti, consiglieri Enrico Corali, Vera Fiorani, Silvio Martuccelli e Giuseppe Antonio Taini.
Successivamente, nella stessa data, Vera Fiorani è stata nominata AD e DG dal Consiglio di Amministrazione in prima seduta. L'Assemblea ha nominato inoltre il Collegio Sindacale: Presidente Mauro D'Amico, sindaci Silvia Razzolini, Lorenzo Stanghellini, Ennio Celio Luglio, Monica Petrella.

RISORSE UMANE

Nel 2020 vi è stato un sostanziale equilibrio tra numero di uscite (2.078 unità) e numero di ingressi (2.066 unità) ma il *turnover* ha permesso di proseguire nell'indirizzo già perseguito nelle precedenti annualità, finalizzato al miglioramento del *mix* generazionale ed all'accrescimento di quelle competenze tecnologiche e professionali che sono fondamentali nel processo di sviluppo aziendale. I processi di selezione, assunzione e mobilità interna hanno rivestito come nei precedenti esercizi un ruolo chiave nell'ampio quadro della gestione del personale.

Di seguito si rappresenta l'evoluzione degli organici di RFI nel periodo 1° gennaio 2020 – 31 dicembre 2020:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2019: n. 26.407 unità (di cui 251 Dirigenti e 26.156 tra Addetti e Quadri).
- consistenza del personale RFI al 31.12.2020: n. 26.395 unità (di cui 259 Dirigenti e 26.136 tra Addetti e Quadri).

Formazione

Il 2020 si è caratterizzato per la sostanziale tenuta dei processi abilitativi/formativi e la forte spinta alla digitalizzazione.

Nello specifico, la necessità di far fronte all'emergenza derivante dalla diffusione del COVID-19, ha determinato una revisione del modello didattico ed una riprogettazione dell'intera offerta formativa per renderla coerente con un'erogazione quasi totalmente digitale; ciò ha comportato la necessità di riallineare le competenze metodologiche dei formatori interni e l'alfabetizzazione digitale dei fruitori finali dei corsi.

Pertanto, parallelamente alle campagne di formazione per gli utenti dei corsi, da marzo 2020 ci si è concentrati anche sull'*upskill* dei formatori interni, lavorando anche sulla capacità di autoproduzione di corsi digitali, con la costruzione in via sperimentale di pillole *digital* da diffondere massivamente.

I volumi formativi erogati si attestano intorno alle 309.400 gg/uomo con circa 23.147 partecipazioni.

SOSTENIBILITÀ E AMBIENTE

***Governance*, obiettivi di sostenibilità di lungo periodo, ambiti di azione**

In coerenza con la propria missione sociale e con quanto enunciato nella sua Politica Ambientale, elemento centrale della "Politica Integrata per la Sicurezza", RFI gestisce l'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo un approccio orientato a innalzarne il valore quale asset fondamentale del sistema della mobilità del Paese e significativo riferimento per la valorizzazione sociale, economica e ambientale del territorio nazionale, a massimizzare i vantaggi ambientali propri del trasporto su ferro e a favorire il trasferimento della mobilità verso modalità più sostenibili e integrate, a promuovere l'uso razionale delle risorse naturali e delle energie rinnovabili, a prevenire e ridurre gli impatti sull'ambiente delle attività industriali, a collaborare e rispondere sempre meglio alle esigenze e alle aspettative degli *stakeholder*.

In questa ottica il 2020 ha visto un'importante accelerazione del percorso di integrazione della sostenibilità nelle strategie aziendali e di Gruppo, significativamente connessa – non solo temporalmente – all'accresciuta attenzione che si è imposta a livello globale verso i temi della sostenibilità per effetto degli straordinari impatti generati sull'economia e sul benessere sociale dall'emergenza sanitaria derivante dall'epidemia da COVID-19.

Un'attenzione testimoniata, da una parte, a livello diffuso, sia dall'interesse per la ricerca delle possibili connessioni tra diffusione del virus, livelli di inquinamento, impatti del cambiamento climatico e perdita di biodiversità, sia dalla centralità attribuita ai temi della salute e della prevenzione, sia dalla preoccupazione condivisa per la fragilità dell'attuale sistema economico e sociale e per l'acuirsi delle disuguaglianze, sia dall'impegno a cogliere le nuove opportunità connesse ai nuovi stili di vita, di lavoro, studio e consumo; dall'altra parte, con riferimento al contesto europeo e nazionale, dalla messa in campo di inedite politiche, programmi e risorse orientate non solo alla ripresa economica e sociale ma al rilancio dei territori ed alla loro transizione verso un modello di sviluppo sostenibile, incardinato sulla *green economy*, la resilienza e la sostenibilità sociale, l'innovazione e la digitalizzazione, nel segno della responsabilità verso le generazioni future.

Facendo leva su un orientamento strategico già fortemente mirato alla creazione di valore condiviso e al raggiungimento dei *Sustainable Development Goals*, con particolare riguardo per gli obiettivi di lungo periodo 2030/2050 di Gruppo approvati dal CdA RFI già nel 2019, la Società ha messo in campo soluzioni immediate di risposta alla contingenza avviando in parallelo - nel confronto con gli *stakeholder* ed in linea con la spinta delle politiche comunitarie e nazionali di sostegno alla ripresa economica orientata alla transizione verso lo sviluppo sostenibile con l'impegno attivo delle imprese - la messa a punto/il rafforzamento/l'accelerazione di soluzioni, piani e indirizzi d'azione ai diversi orizzonti temporali.

Tutto ciò nella prospettiva strategica, destinata a caratterizzare il Piano industriale in corso di aggiornamento, di contribuire al rilancio del Paese mettendo in atto uno sforzo straordinario per la realizzazione degli investimenti ampliati dai nuovi fondi europei, di accelerare gli interventi per innalzare l'integrazione tra territori e modalità di trasporto e rendere l'Italia più connessa, veloce e competitiva, di porre al centro le esigenze di mobilità delle persone e della logistica, gli obiettivi di sviluppo sostenibile, la costruzione dello spazio unico ferroviario europeo ed estendere l'applicazione dei più alti *standard* per il miglioramento continuo dei livelli di resilienza e *safety* e delle *performance* dell'infrastruttura.

Sul fronte della *governance* societaria, mirata al rafforzamento dell'integrazione della sostenibilità nelle strategie e nell'operatività aziendale nel 2020, sono state sviluppate numerose iniziative. Tra le più rilevanti:

- nell'ambito dell'apposito tavolo di lavoro infragruppo finalizzato alla definizione di una *road map* per il raggiungimento degli obiettivi di lungo periodo relativi a sicurezza (zero eventi mortali), energia ed emissioni (*carbon neutrality*) e mobilità sostenibile (incremento del *modal shift* per il trasporto passeggeri e del *modal share* per il trasposto merci), sono state analizzate in RFI tutte le già consolidate iniziative di investimento e gestionali in funzione della capacità di ciascuna di contribuire concretamente al perseguimento dei sopra menzionati obiettivi, e sono stati individuati ambiti di intervento da sviluppare per rafforzare la propria capacità di azione. Ad esempio, sul fronte stazioni, una particolare attenzione è stata posta all'ulteriore valorizzazione e sistematizzazione delle iniziative destinate ad accrescerne il duplice ruolo di nodo intermodale e di polo di attrazione e sviluppo del territorio e di influire positivamente, anche attraverso la collaborazione e la co-pianificazione con gli enti di governo centrali e locali, sulla sostenibilità e sulla riqualificazione degli ecosistemi urbani in cui sono collocate. Per rafforzarne la valenza in termini di sostenibilità è stata avviata l'applicazione dei protocolli internazionali di sostenibilità e circolarità *Leed* ed *Envision* nella progettazione degli interventi orientati alla riqualificazione sia interna (*Easy* e *Smart Station*, per il miglioramento di spazi e servizi dedicati ai viaggiatori) sia esterna (per la migliore connessione della stazione con il tessuto territoriale e di mobilità in cui si inserisce); è stata inoltre avviata un'analisi interna volta a verificare le condizioni per implementare contestualmente ai lavori sulle stazioni, interventi di

efficientamento energetico anche su *asset* RFI non aperti al pubblico adiacenti ad esse così come di ottimizzazione ed adeguamento di impianti e utenze idriche;

- è stato istituito, a giugno 2020, il Comitato di Sostenibilità di RFI con il compito di supportare, con funzione consultiva, l'Amministratore Delegato e Direttore Generale, in qualità di Presidente del Comitato di Sostenibilità, nelle valutazioni e decisioni relative a scelte/piani strategici, operativi e di *governance* da attuare per il miglioramento continuo del profilo di sostenibilità di RFI e per la migliore integrazione, nelle attività aziendali e delle controllate, dei principi e dei valori dello sviluppo sostenibile e degli obiettivi di lungo periodo di Gruppo;
- è stato assunto per la prima volta tra gli obiettivi aziendali comuni a tutto il *management* aziendale un impegno specificamente mirato al miglioramento del profilo di sostenibilità della Società e, in particolare, alla riduzione della "intensità carbonica" collegata alle attività di RFI intesa come il rapporto tra gCO2 complessivamente generati dai consumi energetici collegati alle attività RFI ed il numero di treni-km circolati sull'IFN. I consumi energetici considerati si riferiscono sia ai consumi fatturati per usi interni alla Società sia all'energia elettrica approvvigionata per la trazione ferroviaria come rendicontati annualmente da RFI per il Rapporto di Sostenibilità (RdS) e per la Dichiarazione Non Finanziaria di Gruppo (DNF) soggetti a *«limited assurance»* da parte del certificatore esterno e convertiti in CO2 mediante utilizzo di fattori di conversione definiti da enti nazionali e internazionali sulla base anche della composizione del mix energetico nazionale;
- è stata formalizzata e sviluppata l'attiva partecipazione di RFI al "*Program Team*" intersocietario istituito ad aprile 2020 per rafforzare la capacità di adattamento delle principali reti di trasporto del Gruppo a fronte degli accresciuti rischi derivanti dal cambiamento climatico, effettuare una stima potenziale degli impatti sul Gruppo FS Italiane derivanti dai rischi del *Climate Change* ed identificare le necessarie azioni di mitigazione da attuare. In particolare, sono state portate avanti le attività funzionali ai tre tavoli istituti nell'ambito del progetto:(i) "Metodologia e Modello" per lo sviluppo della modellistica finalizzata alla stima dei rischi/opportunità derivanti dagli impatti del *Climate Change* sulle infrastrutture, (ii) "Normativa, Standard, Investimenti e Finanziamenti" per lo sviluppo e la selezione di progetti/investimenti riconducibili alla tematica sulla base dello studio della normativa disponibile al fine di individuare anche fonti di finanziamento anche in ottica *Green Deal Europeo*, (iii) "*Disclosure*" per perseguire e/o consolidare l'adozione di standard, quali *Task Force On Climate-Related Financial Disclosure* (TCFD) e *Carbon Disclosure Project* (CDP) per eventuale formale adesione a livello di Gruppo FS;
- è stato sviluppato il processo di "analisi di materialità" finalizzato all'individuazione, in linea con i principi della *Global Reporting Initiative* (GRI), delle tematiche ESG (*Environmental, Social and Governance*) strategiche per RFI e per i suoi *stakeholder* (c.d. "tematiche materiali") in tutti gli ambiti di attività, a partire dall'informazione e la rendicontazione. In particolare è stata avviata la fase di ascolto degli *stakeholder* (strumento chiave dell'analisi del contesto in cui RFI opera e implementa il proprio Sistema di Gestione Ambientale e, più in generale, del Modello di governo della sostenibilità del Gruppo) con la realizzazione, insieme all'istituto di ricerche Doxa, di un'indagine rivolta sia agli interlocutori interni portatori della vista del *business* (vertici, *top management*, dirigenti e quadri apicali) sia ai principali interlocutori esterni, tra cui IF, istituzioni, cittadini, organismi di rappresentanza, fornitori. I risultati del questionario - acquisiti e trattati in forma anonima e aggregata – sono finalizzati sia alla elaborazione della "matrice di materialità" di RFI, quale strumento gestionale a supporto alle decisioni, sia alla alimentazione della più generale "matrice di materialità" del Gruppo FS;

- è stata varata con il fattivo contributo di RFI, in ambito *supply chain,* la versione definitiva delle "Linee Guida per la gestione sostenibile degli approvvigionamenti" di Gruppo a seguito di un'attività di approfondimento, analisi e elaborazione condotta a partire dal 2019 attraverso gruppi di lavoro di livello societario e intersocietario. Le Linee Guida, di recente emanazione, sono finalizzate alla definizione e standardizzazione, in coerenza con la ISO 20400:2017, dei criteri (sia di tipo gestionale che di prodotto) da adottare nelle procedure di gara per materiali, lavori e servizi al fine di minimizzare i possibili impatti negativi durante l'intero ciclo di vita dei prodotti, delle opere e dei servizi.

Rendicontazione di Sostenibilità

In relazione alla rendicontazione annuale dei dati di sostenibilità, finalizzata ad alimentare sia il Rapporto di Sostenibilità (RdS) di Gruppo sia la Dichiarazione di carattere Non Finanziario (DNF) integrata nella Relazione sulla gestione del Bilancio consolidato di Gruppo ai sensi del D.Lgs. 254/2016, nel febbraio 2020 RFI ha contribuito alle attività di verifica dei dati 2019 condotte da KPMG – con esito positivo - in coerenza con i principi della *limited assurance* ISAE 3000 (*Revised*) anche ai fini della certificazione di conformità ai GRI *Standards*. Tra aprile e luglio è stata regolarmente condotta sia in RFI che nelle Controllate, la rendicontazione infrannuale 2020 finalizzata all'integrazione delle informazioni non finanziarie nella Relazione Finanziaria Semestrale 2020 di Capogruppo.

Nell'autunno 2020 è stato quindi avviato il processo di rendicontazione di sostenibilità 2020 sia in RFI che nelle società controllate Bluferries S.r.l., Blujet S.r.l., Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Terminali Italia S.r.l. destinato all'alimentazione del RdS e della DNF di Gruppo 2020. Il processo di rendicontazione si è svolto secondo quanto indicato nelle specifiche *Linee di Riferimento* interne, che annualmente attualizzano tempistiche, criteri, fonti, modalità di raccolta e/o di stima dei dati in allineamento con gli indirizzi di Capogruppo. Rispetto all'anno precedente il processo 2020 è stato caratterizzato da due rilevanti novità: una di carattere tecnico-operativo, collegata all'adozione di un nuovo sistema informatico per la dichiarazione dei dati da parte di tutte le Società del Gruppo, l'altra di carattere procedurale, legata alla definizione di un nuovo Modello di Controllo interno sulle Informazioni Non Finanziarie (INF) che prevede una più formale dichiarazione delle attività in capo agli inseritori e agli approvatori dei dati gestiti nell'apposito sistema informatico, al fine di garantire uno standard di rendicontazione e verifica delle IFN sempre più attendibile, accurato e completo. RFI ha rendicontato circa 200 indicatori quali/quantitativi con il coinvolgimento di circa 50 tra SO e UP centrali e territoriali. In parallelo ha coordinato la rendicontazione di circa 110 indicatori da parte di ciascuna delle quattro controllate coinvolte nel processo 2020.

Rispetto all'anno precedente, i risultati RFI 2020 relativi agli ambiti energia e ambiente evidenziano:

- ✓ per l'energia un decremento di circa il 6% del consumo complessivo di energia elettrica per "usi interni", attestato nel 2020 su ⌣448 GWh, imputabile principalmente al fermo delle attività produttive nelle officine durante i primi mesi dell'emergenza sanitaria da COVID-19 e al minor fabbisogno energetico negli uffici indotto dal maggior ricorso allo *smart working*; in particolare la quota di energia elettrica per "usi interni" ha registrato un significativo incremento di EE coperta da garanzie d'origine (65%), per effetto della scelta di utilizzare esclusivamente energia da fonti energetiche rinnovabili (FER) per la quota parte di EE acquistata tramite apposito contratto di fornitura, pari a circa 90 di GWh/anno equivalenti a circa il 20% del totale per usi interni (il restante 80% è approvvigionato direttamente da

RFI sulla Borsa Elettrica (GME) tramite l'attuale contratto con il GSE e la sua sostituzione in energia FER si inscrive nell'ambito di una più complessiva rivisitazione della normativa e delle regolamentazione in materia).

- ✓ per il gasolio – nel complesso pari a ⌣17 milioni di litri – una riduzione di circa il 10%, da attribuirsi principalmente a: (i) la diminuzione dei consumi legati alle attività di navigazione ferroviaria (21%) per l'effetto combinato della contrazione del traffico marittimo causato dall'emergenza sanitaria e dell'utilizzo di una nave più efficiente in termini di consumo; (ii) la riduzione dei consumi di gasolio di trazione per la manovra (37%) dovuta alla graduale esternalizzazione di tale attività; (iii) la riduzione dei consumi di gasolio per riscaldamento (14%) correlata alla graduale sostituzione delle centrali a gasolio con impianti ecologicamente più compatibili così come al minor utilizzo degli spazi di lavoro e di stazione dovuto all'emergenza sanitaria.
- ✓ per il consumo di gas naturale, utilizzato soprattutto per gli impianti di riscaldamento - attestato nel 2020 su ⌣8 milioni smc - , una riduzione di circa il 10%, anche in questo caso per effetto del minor utilizzo di uffici e spazi di stazione connesso all'emergenza sanitaria;
- ✓ per le acque un decremento dei consumi idrici societari – complessivamente pari nel 2020 a ⌣13 milioni mc -di circa il 6%, dovuto sia alla minore presenza di persone negli uffici e nelle stazioni per l'emergenza sanitaria sia agli interventi di ottimizzazione sugli asset idrici, relativi in particolare alla dismissione di alcuni pozzi e alla riparazione di perdite d'acqua in alcune realtà territoriali;
- ✓ per i rifiuti un *trend* sostanzialmente in linea con riferimento a: i volumi complessivi, pari a ⌣260 mila tonnellate, la percentuale di rifiuti inviati a recupero (pari al 99% del totale), la percentuale di ripartizione tra rifiuti non pericolosi (87%) e pericolosi (13 %), con un aumento del 3% dei primi - in particolare di ferro ed acciaio prodotto nell'ambito di lavori di rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria – e una diminuzione del 10% dei secondi, principalmente imputabile a una minor presenza sulle linee oggetto di attività di manutenzione di traverse in legno impregnato con olio di creosoto, già progressivamente sostituite a favore di traverse in cap, di minore impatto sull'ambiente.

Gestione ambientale

Nel quadro del più complessivo impegno per la sostenibilità, anche nel 2020 RFI ha portato avanti numerose attività di tutela e valorizzazione ambientale nell'ambito del proprio Sistema di Gestione Ambientale (SGA) certificato secondo la norma ISO 14001:2015, incardinato nel Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza di RFI, che considera anche il sistema di gestione della sicurezza e salute sul lavoro e il sistema di gestione della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, ed applicato nel governo tanto delle attività portate avanti direttamente dal personale della Società che di quelle svolte tramite appaltatori.

In base ad esso, in tutte le unità produttive della Società coinvolte nella gestione ambientale, sono presenti specialisti ambientali che svolgono funzioni di natura preparatoria, istruttoria, di raccolta ed elaborazione dati e di assistenza all'espletamento dei compiti attribuiti in materia. Gli specialisti ambientali svolgono anche funzioni di supporto tecnico/operativo per la gestione di tutti gli aspetti ambientali di pertinenza della propria unità quali ad esempio quelli relativi ai rifiuti, agli scarichi idrici, alle problematiche connesse al rumore derivante dalle attività di manutenzione della linea, ai prelievi idrici, alle emissioni in atmosfera connesse alla presenza di impianti termici, all'impiego di sostanze pericolose per le lavorazioni, all'utilizzo di diserbanti lungo la linea ferroviaria per il contenimento della vegetazione infestante, ecc. Questo tipo di organizzazione, capillarmente inserita nei contesti

di lavoro della Società, oltre ad assicurare la corretta gestione delle variabili ambientali in conformità ai disposti normativi, al sistema di gestione interno e alla politica ambientale societaria, consente, a tutti i livelli, di mantenere costante il confronto e la collaborazione con i principali *stakeholders* di RFI, a partire dagli enti di governo dell'ambiente e del territorio, di promuovere il coordinamento in materia con le altre Società del Gruppo così come la consapevolezza ambientale tanto del personale di RFI quanto dei suoi fornitori e di favorire il dialogo con le associazioni e gli organismi di rappresentanza dei viaggiatori e della collettività.

Nel corso dell'anno sono state emanate le nuove Procedure del Sistema di Gestione Ambientale (SGA) e del Sistema di Gestione della Sicurezza e salute sul Lavoro (SGL), in materia di emissioni in atmosfera da impianti termici industriali e in materia di gestione delle sostanze lesive dell'ozono e dei gas fluorurati a effetto serra.

Nell'ambito dei progetti di investimento che determinano particolari impatti ambientali, sono state eseguite le seguenti attività di gestione:

- procedure di pre-*screening* della valutazione di impatto ambientale relativo al progetto di soppressione di alcuni passaggi a livello sulla Linea Pontassieve – Borgo San Lorenzo (Linea Faentina) Dicomano;
- Piano di Utilizzo delle Terre relativo alla realizzazione del progetto Terzo Valico dei Giovi;
- individuazione dei siti di conferimento dei materiali da scavo nell'ambito della realizzazione della linea AV/AC Napoli – Bari, tratta Napoli - Cancello, con particolare riferimento alla gestione del possibile stato di inquinamento dei siti denominati SCRIM e FIAT Auto;
- interventi di bonifica delle aree di Ferrovie Sud Est denominate "Area Fibronit-Immoberdan-FSE" per la realizzazione del relativo progetto RFI Bari Sud Est;
- procedimento di bonifica relativo alla Stazione AV di Bologna e della presentazione del relativo progetto operativo di bonifica;
- Piano di Investigazione per la realizzazione del collegamento diretto tra il Porto di Livorno e l'Interporto di Guasticce – Scavalco ferroviario della linea fondamentale Genova – Roma.

Per quanto riguarda specificamente le attività relative al risanamento acustico, sono stati trasmessi al Ministero dell'Ambiente gli assi ferroviari principali su cui transitano più di 30.000 convogli all'anno, di cui all'art 7, comma 1, lettera a del Decreto Legislativo n. 194 del 19 agosto 2005 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione ed alla gestione del rumore ambientale".

Asset Management

RFI nel corso del 2019 ha ottenuto la certificazione del sistema di gestione degli *asset* aziendali, in accordo allo *standard* internazionale ISO 55001 relativamente agli *asset* tangibili immobili. Si è trattato della prima ed unica certificazione ottenuta in Italia, attraverso Italcertifer S.p.A. accreditata da Accredia, nel campo della gestione degli *asset* tangibili. In ambito internazionale RFI si colloca tra i primi gestori dell'infrastruttura ferroviaria a vantare un simile riconoscimento, in considerazione della vasta estensione della rete ferroviaria gestita e del numero dei dipendenti.

I principali benefici di un sistema di gestione degli *asset* integrato ed ottimizzato includono un ritorno sugli investimenti ed una crescita stabile, una pianificazione a lungo raggio e la sostenibilità delle *performance*, il miglioramento della gestione del rischio e della *governance* aziendale, la possibilità di dimostrare le scelte come

migliori in termini di costi/benefici all'interno di un sistema di finanziamenti regolamentato, nonché il miglioramento generale della soddisfazione del cliente.

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

Nel corso del 2020 sono state avviate le ulteriori attività per il "Processo di Certificazione in accordo all'International Standard ISO 55001 del Sistema di Gestione degli Asset Tangibili – Beni Mobili – Treni della Diagnostica, Mezzi d'Opera e Navi e del Sistema di Gestione degli Asset Intangibili - Competenze del personale e *know how* aziendale di diagnostica, circolazione e di manutenzione di Rete Ferroviaria Italiana" ad integrazione della certificazione ottenuta nel 2019.

Nel mese di luglio del 2020 sono state condotte, da parte del certificatore, le attività di *assessment* e verifica, utili per ultimare l'iter di certificazione e portare alla emissione di un unico certificato comprendente tutte le tipologie di *asset auditate.*

QUADRO MACROECONOMICO

Già segnata da un marcato rallentamento sul finire del 2019, l'economia mondiale ha sperimentato nel 2020, innescata dalla pandemia, una crisi senza precedenti, senz'altro la più drammatica dalla Grande Depressione.
A partire dai primi mesi dell'anno la rapida diffusione del COVID-19 nelle diverse aree geo-economiche, sia pure con intensità diversa, ha costretto le autorità governative dei vari Stati ad attuare misure restrittive per contenere l'emergenza sanitaria con conseguenze sociali ed economiche molto gravi. Nei mesi estivi, anche a seguito degli interventi di supporto delle autorità monetarie e fiscali, l'economia mondiale ha ripreso fiato con il rimbalzo del PIL nel terzo trimestre, ma la seconda ondata della pandemia ha rappresentato un significativo vincolo alla ripresa economica per via degli effetti delle misure di distanziamento, della chiusura di attività non considerate essenziali e delle restrizioni alla mobilità.

Secondo le ultime valutazioni di Prometeia (dicembre 2020) la contrazione del prodotto interno lordo mondiale per il 2020 si è attestata al 4,5% con un'evidenza maggiore per i paesi industrializzati rispetto alle economie emergenti. Anche il commercio mondiale, dopo un robusto recupero degli scambi nei primi mesi del secondo semestre, ha fatto registrare una contrazione media annua del 9,3%. La carenza di domanda, per il lungo fermo delle attività economiche su scala globale, ha generato un impulso deflazionistico soprattutto nei paesi industrializzati guidato principalmente da uno *shock* sul lato dell'offerta. Impulso a cui ha contribuito anche la caduta dei corsi petroliferi arrivati ad un minimo di 19 $ nei primi mesi dell'anno e risaliti successivamente a una quotazione di poco sopra i 40 $ per barile Brent.

Dati economici mondiali		**2019**	**2020**
		(variazioni % su anno precedente)	
PIL			
	Mondo	3,0	-4,5
	Paesi avanzati	**1,6**	**-5,6**
	USA	2,2	-3,6
	Giappone	0,7	-6,0
	Area euro	1,3	-7,2
	Paesi emergenti	**3,9**	**-3,6**
	Cina	6,1	2,0
	India	5,3	-9,9
	America Latina	0,3	-7,6
Petrolio (Brent $ per barile)		64,2	42,9
Commercio mondiale		-0,5	-9,3
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2020			

Tuttavia, i recenti sviluppi di vaccini anti Covid-19 dovrebbero consentire una ripresa dell'economia mondiale dalla primavera del 2021. Il Pil, secondo le proiezioni di crescita, dovrebbe segnare un aumento intorno al 5%

concentrato in pochi paesi, mentre per la maggior parte delle economie mondiali il 2021 non sarà sufficiente a recuperare completamente la caduta generata dalla pandemia.

Nei paesi dell'area dell'euro, pur con diversa intensità, l'esplosione della pandemia e le conseguenti misure di contenimento adottate nei primi mesi dell'anno, con modalità e tempi differenziati, hanno causato un crollo economico senza precedenti parzialmente attenuato da un recupero nei mesi estivi. L'allentamento delle restrizioni all'attività economica e sociale e l'arrivo di temperature più fredde hanno, però, favorito la violenta seconda ondata del virus determinando un nuovo rallentamento dell'attività economica. Nonostante una rapida risposta politica, sia a livello Ue che a livello di singoli Stati, di sussidio e sostegno destinata in particolare a misure di emergenza per finanziare i sistemi sanitari e per compensare lavoratori ed imprese colpiti dal blocco delle attività, l'economia ha registrato una recessione del 7,2%. Per quanto riguarda le economie dei principali paesi europei il Pil della Germania è quello che si è contratto di meno (-5,5%), mentre Italia (-9,1), Francia (-9,2%) e Spagna (-11,6%) hanno mostrato un decremento superiore alla media. L'inflazione è rimasta molto bassa in un contesto di debolezza della domanda e di un significativo sottoutilizzo della capacità produttiva nei mercati del lavoro e dei beni e servizi (0,2%).

	2019	**2020**	**2019**	**2020**
Prodotto interno lordo			**Inflazione**	
	(variazioni % su anno precedente)		*(variazioni % su anno precedente)*	
Area Euro	**1,3**	**-7,2**	**1,2**	**0,2**
Germania	0,6	-5,5	1,4	0,4
Francia	1,5	-9,2	1,3	0,4
Italia	0,3	-9,1	0,6	-0,1
Spagna	2,0	-11,6	0,8	-0,3
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2020				

In Italia il progressivo diffondersi, dalla fine di febbraio, dell'epidemia ha determinato un peggioramento del quadro congiunturale già comunque complessivamente caratterizzato da una bassa crescita del 2019.

Il blocco delle attività in numerosi settori dell'industria e dei servizi e le limitazioni alla mobilità delle persone, al fine di contenere la diffusione del virus, ha prodotto effetti dirompenti sull'economia italiana, con conseguenze immediate sulla produzione.

Secondo i dati di contabilità nazionale, nel primo trimestre dell'anno il Pil ha registrato una contrazione del 5,5% segnando arretramenti del valore aggiunto in tutti i principali comparti produttivi. Dopo una flessione ulteriore nel secondo trimestre (-13,0%) nei mesi estivi si sono avuti segnali di ripresa in linea con il processo di riapertura delle attività. Nel terzo trimestre la crescita si è estesa a tutti i comparti economici, sostenuta dal lato della domanda sia dalla componente nazionale che estera, con un deciso rimbalzo (+15,9%) indicando una significativa capacità di recupero della nostra economia. Nel quarto trimestre, tuttavia, a causa del riacutizzarsi della pandemia l'attività è tornata a diminuire (-3,2%). Gli effetti della seconda ondata di contagi e dei conseguenti provvedimenti hanno pesato in misura maggiore sui servizi, mentre la manifattura ne ha risentito di meno.

2020

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	variazione percentuale su trimestre precedente			
PIL	-5,5	-13,0	15,9	-3,2
Domanda interna	-4,7	-11,0	12,0	-2,7
Spesa delle famiglie e ISP (1)	-6,8	-11,5	12,4	-2,8
Spesa delle AP (2)	-1,1	0,3	0,7	0,8
Investimenti fissi lordi	-7,6	-17,0	31,3	-3,0
- costruzioni	-6,7	-22,2	45,1	-2,4
- altri beni di investimento	-8,2	-12,6	21,1	-3,5
Importazioni di beni e servizi	-5,3	-17,8	15,9	-1,0
Esportazioni di beni e servizi	-7,9	-23,9	30,7	-3,1
(1) Istituzioni senza scopo di lucro al servizio delle famiglie				
(2) Amministrazioni Pubbliche				
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2020				

Nonostante il considerevole sostegno politico finalizzato ad attutire gli effetti pandemici, il Pil ha segnato un calo significativo, in media annua del 9,1%, rispetto al 2019 influenzato dalla caduta della domanda interna. Anche la domanda estera e le scorte hanno contribuito negativamente ma con intensità ridotta. La debolezza della domanda e la caduta dei prezzi del petrolio e delle materie prime hanno inciso anche sull'andamento dell'inflazione.

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 rinvenienti 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

	2020	2019	Variazione	Variazioni %
RICAVI OPERATIVI	**2.492**	**2.775**	**(283)**	**(10%)**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.376	2.649	(273)	(10%)
Altri proventi	116	126	(10)	(8%)
Costi operativi	**(2.159)**	**(2.294)**	**135**	**(6%)**
Costo del personale	(1.374)	(1.520)	146	(10%)
Altri costi netti	(785)	(774)	(11)	1%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**333**	**481**	**(148)**	**(31%)**
Ammortamenti	(90)	(119)	29	(24%)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(45)	(24)	(21)	88%
Accantonamenti	(127)	12	(139)	(1.158%)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**71**	**350**	**(279)**	**(80%)**
Proventi e oneri finanziari	(33)	(34)	1	(3%)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**38**	**316**	**(278)**	**(88%)**
Imposte sul reddito	–	(14)	14	(100%)
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**38**	**302**	**(264)**	**(87%)**
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	–	–	–	–
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**38**	**302**	**(264)**	**(87%)**

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute nell'esercizio 2020 rispetto all'esercizio 2019; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al bilancio di esercizio, a cui si fa rimando.

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un decremento pari a 273 milioni di euro prevalentemente per effetto dei seguenti fattori:

- decremento dei ricavi da pedaggio (428 milioni di euro) causati per 421 milioni di euro dalla riduzione dei volumi di traffico in termini di treni-km per effetto della pandemia da COVID-19 e per 7 milioni di euro dalla riclassifica, effettuata nel 2020, del saldo negativo delle penali attive e passive da *performance regime* ed

inadempimento contrattuale (precedentemente allocate negli "Altri proventi" e "Altri costi operativi") e dalla contabilizzazione delle penali passive da circolazione introdotte nell'anno dalla Delibera ART n.40/2020;

- maggiori ricavi diversi (210 milioni di euro) dovuto all'effetto combinato dello stanziamento di 270 milioni di euro di contributi previsti dal D.Lgs. n. 34 del 19.05.2020, cd "Decreto Rilancio", a copertura delle perdite per mancato pedaggio causate dal COVID-19, in parte compensati da minori ricavi da contratto di programma (2 milioni di euro) e da maggiori accantonamenti e rilasci (58 milioni di euro) dovuti all'effetto combinato dell'accantonamento per 48 milioni di euro conseguente alla Delibera ART n.43/2019 e del rilascio ex Delibera ART n.11/2019 (10 milioni di euro) effettuato nel 2019 e non riproposto nel 2020;
- decremento dei ricavi da servizio di traghettamento per 2 milioni di euro causato da una sensibile riduzione delle corse effettuate per effetto della pandemia;
- incremento dei ricavi per servizi in concessione (7 milioni di euro) relativi alla fatturazione verso la Regione Umbria a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione della società UM Ferro S.r.l.;
- decremento dei ricavi per servizi accessori alla circolazione (55 milioni di euro) dovuto a:
    - minori ricavi per vendita trazione elettrica pari a 40 milioni di euro, a seguito della discesa dei prezzi dell'energia iniziata nel 2019 e della riduzione del fabbisogno di energia conseguente al calo della circolazione dei treni durante il *lockdown*, che ha causato un decremento del fatturato di 33 milioni di euro a cui si aggiunge una variazione negativa per l'emissione di note di credito, relative a conguagli del periodo 2018, per un importo pari a 7 milioni di euro;
    - decremento dei ricavi per le prestazioni legate al trasporto per 15 milioni di euro derivante da: (i) minori ricavi per aree di sosta (10 milioni di euro), dovuti al calo di domanda causato soprattutto dall'emergenza COVID-19, (ii) minori ricavi per *parking* (1 milione di euro) e assistenza PRM (2 milioni di euro) anch'essi per effetto delle misure restrittive per il COVID-19 e (iii) minori ricavi per servizi stazione passeggeri (2 milioni di euro) riclassificati nei ricavi da gestione immobiliare.
- maggiori ricavi per lavori in conto terzi (14 milioni di euro) riconducibili soprattutto alla ripresa dei lavori per la realizzazione della Metroferrovia di Palermo e correlati ai relativi maggiori costi;
- minori ricavi per vendita di materiali pari a 2 milioni di euro;
- decremento dei ricavi da servizi diversi (9 milioni di euro) dovuto all'effetto combinato di minori ricavi per prestazioni sanitarie (10 milioni di euro), a causa delle minori visite svolte per il fermo delle attività a seguito del *lockdown*, e di minori ricavi per siti e gallerie (2 milioni di euro), in parte compensati da maggiori ricavi per servizi GSMR (1 milione di euro) e da maggiori ricavi per penali (2 milioni di euro);
- decremento dei ricavi da gestione immobiliare (8 milioni di euro) dovuto a minori ricavi per canoni di locazione (7 milioni di euro), a seguito dello sconto concesso ai locatari come agevolazione dei danni subiti dalla pandemia, e minori ricavi per spazi pubblicitari (1 milione di euro).

Gli Altri proventi registrano un decremento di 10 milioni di euro attribuibile soprattutto ai seguenti fattori:

- maggiori ricavi e proventi diversi (7 milioni di euro);
- minori ricavi per altre penalità (4 milioni di euro);
- minori ricavi per prestazioni diverse (3 milioni di euro);
- riduzione delle plusvalenze (9 milioni di euro) derivanti da minori alienazioni di beni immobili (1 milione di euro) e minori altre plusvalenze ordinarie (8 milioni di euro), compensate parzialmente dall'incremento delle vendite di materiale fuori uso e tolto d'opera (2 milioni di euro).

La voce "Costo del personale" si riduce di 146 milioni di euro per effetto di minori costi del personale a ruolo (144 milioni di euro), di cui (35 milioni di euro) derivanti dalle misure di contenimento della pandemia da COVID-19 e dalla riduzione degli altri costi per il personale (2 milioni di euro).

Gli Altri costi netti si incrementano di 11 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento complessivo di 149 milioni di euro delle Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, dovuto prevalentemente alle seguenti variazioni:
  - minore consumo di materiali (117 milioni di euro), derivante dall'effetto combinato di minori consumi in conto investimento (111 milioni di euro) e minori impieghi in conto esercizio (6 milioni di euro) causati dal lungo periodo di *lockdown* per l'emergenza sanitaria;
  - minori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni (27 milioni di euro) dovuti all'emergenza sanitaria verificatasi a seguito della diffusione del COVID-19 che ha comportato rilevanti e significative ripercussioni sul traffico ferroviario;
  - minori costi per illuminazione e forza motrice (13 milioni di euro) dovuti al decremento del costo dell'energia elettrica che ha toccato i valori più bassi dall'inizio delle quotazioni del mercato elettrico (2004) a causa dell'emergenza sanitaria;
  - minori ricavi per lavori in economia (9 milioni di euro), dovuti a un decremento della produzione causata dalla chiusura temporanea dell'Officina Nazionale Infrastrutture e Apparecchiature elettriche (impianti di Bari, Pontassieve e di Bologna) per il COVID-19;
  - maggiori costi per l'acquisto di materiali di consumo (2 milioni di euro), dovuti all'acquisto di materiale sanitario e mezzi antinfortunistici per far fronte alla pandemia;
  - minori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino (1 milioni di euro);
  - decremento dei prezzi dei materiali a magazzino (2 milioni di euro) dovuto alla nuova strategia in atto derivante dal progetto "materiali 360";

- incremento dei costi per servizi di 90 milioni di euro dovuto essenzialmente all'effetto combinato di:
  - maggiori costi per manutenzione e riparazione di beni immobili e mobili (46 milioni di euro) relativi alla manutenzione eccezionale della linea per 17 milioni di euro, alla manutenzione ordinaria, anch'essa per 17 milioni di euro, alla manutenzione di beni mobili (3 milioni di euro) ed infine alla manutenzione di fabbricati (9 milioni di euro);
  - maggiori costi per servizi di pulizia per 22 milioni di euro derivanti principalmente da maggiori costi per pulizie addizionali negli impianti finalizzate al contrasto della diffusione della pandemia da COVID-19 (17 milioni di euro);
  - maggiori costi per lavori in conto terzi (27 milioni di euro) legati principalmente alla ripresa dei lavori relativi alla Metroferrovia di Palermo;
  - maggiori costi per servizi appaltati (16 milioni di euro) dovuti a maggiori costi per mantenimento del decoro (3 milioni di euro), maggiori costi per altri servizi appaltati afferenti le attività di pulizia (18 milioni di euro) e di sgombero infrastruttura (5 milioni di euro), in parte compensati da minori costi per servizi alle PRM (6 milioni di euro), minori corse raschiaghiaccio e sgombero neve (1 milione di euro), minori costi per servizi appaltati di stazione (2 milioni di euro);
  - incremento dei costi per servizi informatici (13 milioni di euro);
  - minori costi per servizi immobiliari ed utenze (3 milioni di euro);

- minori costi diversi (31 milioni di euro) derivanti principalmente da minori costi per viaggi e soggiorni (16 milioni di euro) ascrivibili alle minori trasferte effettuate a causa dell'emergenza epidemiologica, minori costi Polfer (2 milioni di euro) e maggiori rimborsi per costi per servizi (29 milioni di euro), derivanti principalmente dal ribaltamento delle spese sostenute per la rilevazione delle temperature nelle stazioni e per la sanificazione degli ambienti (14 milioni di euro) ed in parte compensati da maggiori costi per servizi resi dalla Capogruppo (7 milioni di euro), maggiori costi diversi (3 milioni di euro) e per altre prestazioni di terzi (9 milioni di euro di cui 3 milioni euro per COVID-19). Si registrano altresì minori costi per accantonamenti e rilasci (6 milioni di euro), compensati da maggiori costi per assicurazioni (3 milioni di euro) e maggiori costi comuni (1 milione di euro);

- maggiori costi per godimento beni di terzi per 1 milione di euro dovuti a maggiori costi per canoni di locazione, oneri condominiali e IRE;

- minori altri costi operativi per 38 milioni di euro derivanti sostanzialmente dal decremento dei costi per Carta di Libera Circolazione (CLC) per 25 milioni di euro, di cui 24 milioni di euro ascrivibili alla pandemia, minori costi per imposte e tasse per 10 milioni di euro, minori accantonamenti e rilasci per 8 milioni di euro, in parte compensato da un incremento dei costi per penali da inadempimento contrattuale per 3 milioni di euro e dall'incremento delle minusvalenze per 2 milioni di euro;

- decremento delle capitalizzazioni per lavori interni per 108 milioni di euro attribuibile ad un minor prelievo di materiali legato al contenimento delle attività dovute all'effetto COVID-19.

Gli ammortamenti registrano un decremento di 29 milioni di euro per effetto della riduzione, in seguito al *lockdown*, dei treni-km consuntivati dell'esercizio 2020 che ha comportato una riduzione delle aliquote di ammortamento (30 milioni di euro), in parte compensato da maggiori ammortamenti derivanti dall'applicazione del principio contabile IFRS 16 (1 milione di euro).

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un incremento di 21 milioni di euro, dovuto a maggiori Svalutazioni degli immobili, impianti e macchinari per 25 milioni di euro, compensati da minori Rettifiche e riprese di valore su crediti per 4 milioni di euro derivante principalmente da minori svalutazioni dei crediti effettuate rispetto all'anno precedente.

La voce "Accantonamenti" si incrementa di 139 milioni di euro per l'effetto combinato dei rilasci 2019 (12 milioni di euro) e degli accantonamenti 2020 (127 milioni di euro) entrambe riguardanti la parte straordinaria del Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione.

Il saldo finanziario presenta un leggero miglioramento di 1 milione di euro derivante da un decremento dei proventi finanziari (7 milioni di euro), riconducibile alla plusvalenza da cessione della partecipazione in CS Retail S.p.A. che è stata effettuata nel corso dell'anno precedente, compensato in parte da un decremento degli oneri finanziari (8 milioni di euro) causato da minori interessi per *interest cost* (2 milioni di euro), minori interessi ed oneri verso la Controllante ed altri (4 milioni di euro) e minori perdite su cambi (2 milioni di euro).

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

Stato patrimoniale riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazioni
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto	(1.011)	(1.455)	444
Altre attività nette	1.436	2.571	(1.135)
Capitale circolante	**425**	**1.116**	**(691)**
Immobilizzazioni tecniche	36.358	35.944	414
Partecipazioni	144	142	2
Capitale immobilizzato netto	**36.502**	**36.086**	**416**
TFR	(446)	(514)	68
Altri fondi	(579)	(474)	(105)
TFR e Altri fondi	**(1.025)**	**(988)**	**(37)**
Attività Nette Possedute per la vendita	**–**	**–**	**–**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**35.902**	**36.214**	**(312)**
Posizione finanziaria netta a breve	412	524	(112)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.818	1.961	(143)
Posizione finanziaria netta	**2.230**	**2.485**	**(255)**
Mezzi propri	**33.672**	**33.729**	**(57)**
COPERTURE	**35.902**	**36.214**	**(312)**

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute al 31 dicembre 2020; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al bilancio di esercizio, a cui si fa rimando.

La variazione in riduzione del Capitale Investito Netto di 312 milioni di euro è la risultante del decremento del Capitale Circolante (691 milioni di euro), del decremento del TFR (68 milioni di euro) in parte compensato da un incremento degli Altri Fondi (105 milioni di euro), e dell'aumento del Capitale Immobilizzato Netto (416 milioni di euro).

La diminuzione del Capitale Circolante è determinata dal decremento delle Altre Attività Nette (1.135 milioni di euro) compensato dall'incremento del Capitale Circolante Netto (444 milioni di euro).
In particolare, il Capitale Circolante Netto si incrementa per effetto dei minori debiti commerciali non correnti e correnti (634 milioni di euro), di maggiori rimanenze di magazzino (65 milioni di euro) e dell'incremento dei contratti in costruzione (10 milioni di euro), compensati da minori acconti a fornitori (157 milioni di euro) e da minori crediti commerciali correnti e non correnti (108 milioni di euro).
Le Altre Attività Nette si decrementano di 1.135 milioni di euro principalmente per l'effetto di minori crediti verso il MEF, MIT e UE e altri (1.341 milioni di euro) a fronte del decremento netto dei relativi acconti (262 milioni di euro), di maggiori altri crediti correnti e non correnti (16 milioni di euro), di minori ratei e risconti passivi (1

milione di euro), di maggiori risconti attivi (6 milioni di euro), di maggiori altri debiti correnti e non correnti (69 milioni di euro) compensati da minori debiti verso istituti previdenziali (14 milioni di euro), minori altri debiti tributari (4 milioni di euro) e minori crediti verso l'Erario per IRAP (16 milioni di euro).

L'incremento del Capitale Immobilizzato Netto di 416 milioni di euro è attribuibile all'aumento degli Immobili, impianti e macchinari (337 milioni di euro), delle Attività immateriali (92 milioni di euro), e delle Partecipazioni (2 milioni di euro) ed a minori Investimenti immobiliari (15 milioni di euro). In particolare, l'incremento degli Immobili, impianti e macchinari deriva principalmente dagli investimenti nei grandi progetti infrastrutturali, dagli investimenti nelle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e dagli interventi diffusi sul territorio principalmente di carattere tecnologico.

Al 31 dicembre 2020 la voce TFR si decrementa di 68 milioni di euro mentre la voce Altri Fondi si incrementa di 105 milioni di euro per l'effetto combinato di nuovi accantonamenti (209 milioni di euro) ed utilizzi, rilasci e riclassifiche (104 milioni di euro).

Le Coperture si riducono di 312 milioni di euro per effetto combinato del miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (112 milioni di euro) e della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (143 milioni di euro), nonché del decremento dei Mezzi Propri per 57 milioni di euro.

Nel dettaglio, il miglioramento della Posizione Finanziaria Netta (255 milioni di euro) è principalmente determinato dal:

- miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (112 milioni di euro) per effetto della riduzione dei debiti finanziari correnti (609 milioni di euro), dell'incremento della quota a breve dei finanziamenti a medio e lungo termine (157 milioni di euro) e dei finanziamenti a breve (8 milioni di euro), del decremento del conto corrente di tesoreria (201 milioni di euro), del conto corrente intersocietario fruttifero (37 milioni di euro) e degli altri crediti finanziari correnti (94 milioni di euro);
- miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (143 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato del decremento dei crediti verso il MEF (489 milioni di euro) parzialmente compensato dalla riduzione dei debiti finanziari verso la controllante (362 milioni di euro), dai minori debiti finanziari verso le banche (207 milioni di euro) e verso altri finanziatori (31 milioni di euro), da minori passività per leasing non correnti (8 milioni di euro) e dall'incremento dei crediti per conti correnti vincolati (24 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

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Mezzi propri SP riclassificato	**33.672**	**33.729**	**(57)**
Debiti per derivati inclusi nei mezzi propri	**(10)**	**(14)**	**4**
TOTALE PATRIMONIO NETTO	**33.662**	**33.715**	**(53)**

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Si riportano di seguito le principali attività svolte nel corso dell'esercizio 2020 nel settore degli investimenti per il potenziamento della rete ferroviaria.

Avanzamento economico degli investimenti

Nel corso del 2020 gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a complessivi 4.185 milioni di euro, con un decremento pari a 253 milioni di euro (circa 5,7%) 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 1.211 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali, per circa 2.974 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 240 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

A fine giugno è stato attivato il Sistema SDH nelle tratte Monza-Bergamo e Gallarate-Varese, nell'ambito dei lavori di seconda e terza fase sulla Rete Radio GSM-R.
Nel mese di novembre, in relazione al Progetto di Potenziamento Tecnologico del Nodo di Roma, è stato attivato il sistema ACCM tra le stazioni di Ciampino e Colleferro, sulla Linea Roma-Cassino, con contestuale attivazione dell'ACC del Posto periferico di Ciampino.
Nel mese di dicembre è stata attivata all'esercizio la fase 4.1 della stazione di Voltri nell'ambito del progetto di Potenziamento Tecnologico della Linea Genova-Ventimiglia, completando, di fatto, l'intervento del PRG della stazione di Voltri.
Il 28 dicembre, sulla linea "Direttissima" Firenze – Roma, nel tratto fra Rovezzano e Arezzo Sud, è stata inoltre completata l'installazione dell'ERTMS, il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni, e di un nuovo ACCM.

Principali progettazioni

A febbraio è stata avviata la Progettazione Definitiva relativamente agli impianti di telecomunicazione (TLC), segnalamento (IS), Trazione Elettrica (TE) e luce e forza motrice (LFM) per l'impianto del porto di Trieste.
Relativamente al progetto di Potenziamento della Linea Venezia-Trieste è stata avviata la progettazione definitiva delle opere civili, soppressione PL ed adeguamento a modulo 750 metri a San Donà ed è stata avviata la progettazione e la realizzazione delle indagini archeologiche preventive richieste dalla Soprintendenza a San Giorgio di Nogaro dove è prevista la realizzazione di un fabbricato tecnologico nell'ambito dell'appalto di *upgrading*.
Nell'ambito del Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova è stata avviata la progettazione definitiva della fase 2 del Raddoppio della linea e sono state ultimate le progettazioni definitive del sistema ACCM/SCCM sulla tratta Mantova- Piadena. E' stato ultimato il progetto definitivo del Raddoppio S. Pietro – Bergamo-Montello e del collegamento ferroviario della Stazione di Bergamo con l'aeroporto di Orio al Serio.

In Campania è stata avviata la progettazione definitiva del Nodo Complesso di Salerno Centrale e il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) della Elettrificazione, velocizzazione ed ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno-Mercato San Severino. A maggio è stato ultimato il progetto definitivo. Inoltre, sono state ultimate le progettazioni definitive del prolungamento del sottopasso del Nodo e del prolungamento della metro di Salerno, tratta Arechi-Pontecagnano aeroporto.

Nell'ambito del collegamento Lamezia-Catanzaro-Dorsale Jonica, sono stati avviati il Progetto Definitivo della tratta Lamezia T. – Settingiano, a marzo, e lo Studio di Fattibilità Tecnico Economico dell'elettrificazione della galleria Cutro, a settembre, ed è stato ultimato il progetto definitivo dell'adeguamento tecnologico della tratta Sibari-Melito porto Salvo.

Ad aprile sono state avviate le progettazioni definitive degli interventi nella Galleria del Virgolo, dell'ACC di Milano Certosa e del Nodo di Catania - interramento Stazione di Catania Centrale; mentre sono state ultimate le progettazioni definitive del sistema ACCM/SCCM sulle linee dei Castelli Romani, del Nuovo collegamento Palermo-Catania, dell'interramento linea fronte pista Aeroporto di Catania.

A maggio sono stati avviati i progetti definitivi del Nodo di Verona Ovest, del Quadruplicamento Ciampino-Capannelle e la 2^ Fase del PRG di Ciampino, della Galleria per l'interramento della Porrettana a Casalecchio di Reno, della Nuova Stazione di Taranto Nasisi e dell'*upgrading* tecnologico dell'impianto di Paduli (che si è conclusa nel mese di ottobre). Sempre a maggio è stato ultimato il progetto definitivo dell'ACCM della tratta Ronco (e) - Tortona (e) nell'ambito del progetto di *upgrading* tecnologico della tratta Tortona (esclusa) - Bivio Fegino e della prima fase del PRG di Ciampino – radice Castelli.

Nel secondo semestre è stato ultimato il progetto definitivo del PRG di Bressanone, della Fermata di Porta Roma, della chiusura dell'anello di Palermo- tratta Politeama-Notarbartolo, dell'attrezzaggio tecnologico dello scavalco di Livorno, del Nodo intermodale di Brindisi.

Inoltre, sono state ultimate le progettazioni definitive dell'estensione ACCM sulla tratta Bari TM –Brindisi, dell'ACCM tratta Formia(e)-Villa Literno(e).

Nel quarto trimestre infine è stato avviato il progetto definitivo dell'ACC del Posto Periferico di Modena, nell'ambito del progetto di potenziamento tecnologico della linea Bologna-Piacenza, dell'adeguamento a modulo 750 metri dell'impianto di Anagni, della Lunetta di Gorizia e dell'adeguamento delle tecnologie del Passante ferroviario di Napoli.

Interventi tecnologici

Tra gli interventi tecnologici sono state avviate le Progettazioni Definitive dell'ACC di Cava dei Tirreni e banalizzazione dell'attuale blocco conta assi (BCA) per inserimento della tratta Nocera Inferiore-Salerno in SCC e *l'upgrading* Bacc (Blocco Automatico a corrente continua) e Bacf (Blocco Automatico a Correnti fisse) nell'ambito del progetto "Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Milano (1°fase)".

Nell'ambito del progetto di *upgrading* tecnologico della linea AV/AC Roma-Napoli è stato avviato il progetto definitivo del Bivio Sgurgola che si è concluso nel mese di giugno.

TECNOLOGIE INTEGRATE

RFI ha fatto dell'innovazione tecnologica una delle sue priorità, arrivando, anche grazie ad essa, non solo ad accompagnare l'evoluzione infrastrutturale, ma ad anticiparla ed a rendere la ferrovia italiana tra le più sicure in Europa. Sviluppate secondo i piani definiti con lo Stato per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura in termini di sicurezza, velocità, capacità, puntualità, qualità dei servizi alle imprese di trasporto ed ai viaggiatori, le tecnologie ferroviarie comprendono l'insieme di impianti e sistemi elettromeccanici, elettronici ed automatizzati che, dietro il presidio degli operatori sia a terra che a bordo treno, contribuiscono ad assicurare la circolazione in sicurezza sull'intera rete, ma anche il supporto e l'efficientamento di tutti gli altri processi connessi all'esercizio ferroviario, dalla manutenzione delle linee, all'informazione al pubblico, all'elettrificazione della rete, alla telesorveglianza degli *asset* di proprietà.
In questa più ampia strategia di trasformazione e rinnovamento tecnologico che l'azienda ha in corso è stato sviluppato un Programma di accelerazione di implementazione del sistema ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) proposto al MIT nel 2018 e presentato ai principali *stakeholders* nell'ambito di uno specifico *workshop* a fine 2018. A marzo 2020, a seguito di specifiche interlocuzioni con il MIT, è stata redatta una nuova versione del Piano ERTMS, che prevede alcune modifiche, soprattutto in relazione ai primi tre anni di implementazione 2022-2024. La nuova revisione è stata ufficializzata a luglio (rev. O) e a ottobre è stata integrata con alcune precisazioni richieste dal MIT. L'avvio del Piano richiede, ad oggi, l'approvazione formale da parte del MIT e l'invio del nuovo NIP (*National Implementation Plan*) ai sensi del Regolamento N. 919/2016 da parte dello Stato Membro alla Commissione Europea.
Le attività principali svolte nel 2020 hanno riguardato le progettazioni (in particolare, del Sistema ERTMS sulla linea Roccasecca – Avezzano, Canicattì - Siracusa e sulla Rete Sarda), nonché la prosecuzione delle attività di sviluppo del sistema di diagnostica centralizzata per il monitoraggio da remoto del funzionamento dei sistemi ERTMS, in supporto alla regolarità della circolazione ed all'ottimizzazione della programmazione (MISTRAL).
È stata, inoltre, emessa una nuova specifica tecnico-funzionale per i circuiti di binario ad audiofrequenza sia di stazione che di linea in contesto tradizionale (non AV), con collegamento agli apparati centrali mediante comunicazione Protocollo Vitale Standard (PVS).

Nell'ambito dell'Integrazione terra bordo sulle linee ERTMS, a fine 2020 si è conclusa la terza fase dell'integrazione del nuovo Sotto Sistema di Bordo Alstom B3 MR1 che equipaggia i treni regionali e intercity che circoleranno sulla Linea AV/AC "Direttissima" Roma-Firenze. Nel corso dell'anno inoltre è stata eseguita la prima fase di integrazione in laboratorio del Sottosistema di Bordo ERTMS ECM B3 MR1 sulla linea Torino – Milano AV, sono state completate le attività di test in laboratorio ed in campo del Sottosistema di Bordo Alstom ERTMS B3 MR1 su ETR610 (SBB) sulle linee AV/AC Treviglio- Brescia, Torino – Milano e Roma – Napoli ed è stata eseguita la prima fase di integrazione in laboratorio del Sottosistema di Bordo ERTMS B3 MR1 Siemens su rotabile GIRUNO (SBB), sulla linea AV/AC Treviglio- Brescia.

Sul fronte delle linee di confine sono state completate le attività di prove in campo finalizzate alla richiesta di AMIS (Autorizzazione messa in servizio) per l'implementazione del ETCS L1 LS nella stazione di Chiasso ed è stata completata la messa in servizio del Blocco Conta Assi (BCA) sloveno nella tratta di confine Villa Opicina – Sezana a seguito del rilascio delle relative autorizzazioni da parte delle rispettive Autorità Nazionali, ANSFISA ed AZP (Agenzia slovena per il trasporto).

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI

Risorse FESR – PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020

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

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

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

Nel corso del 2020, a seguito della stipula del protocollo d'Intesa tra il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale ed i Ministri Titolari dei PON, è stato stabilito un definanziamento del PON "Infrastrutture e Reti", pari a 279 milioni di euro, al fine di fare fronte alla Emergenza Covid-19 da parte dello Stato Italiano. Sono tutt'ora in corso le interlocuzioni con il MIT per definire i progetti che saranno oggetto di definanziamento.

Nel corso degli anni 2017-2020 sono state presentate domande di rimborso per 688 milioni di euro che hanno determinato un incasso pari a 464 milioni di euro, di cui 110 milioni di euro nel 2020. La restante parte verrà presumibilmente incassata nel corso del 2021 al netto delle spese considerate non ammissibili.

Risorse FESR – POR 2014-2020

RFI è titolare di risorse assegnate, al netto di cambi di fonte di finanziamento subiti nel 2020, per 598 milioni di euro alle regioni Campania, Sicilia, Calabria e Basilicata a valere sull'obiettivo tematico 7 "Mobilità sostenibile di persone e merci (promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete)".

A tutto il 2020 sono state presentate domande di rimborso per 384 milioni di euro.

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

L'ammontare finanziato ad oggi è pari a 132 milioni di euro.

Nel corso del 2020 RFI ha provveduto a richiedere la proroga di quattro *Grant Agreement* relativamente alla realizzazione di ERTMS sui vari corridoi europei e relativamente al Potenziamento della Milano-Chiasso. Tale proroga è stata richiesta sia per motivi tecnici sia per ritardi dovuti alla pandemia Covid-19.

Il *Grant Agreement* relativo alla realizzazione ERTMS sulla sezione Verona-Bologna, invece, è stato rescisso in quanto non in linea con la nuova strategia di implementazione del cosiddetto Piano accelerato ERTMS.

Il 15 dicembre 2020 è stato inoltre pubblicato un bando per l'assegnazione di ulteriori finanziamenti CEF. A fronte di tale bando, che scadrà il 22 marzo 2021, RFI sta presentando proposte di finanziamento per un ammontare totale di circa 3 milioni di euro. L'eventuale ammissione a finanziamento verrà comunicata nel corso del 2021.

Nel corso del 2020 sono stati incassati contributi per 13 milioni di euro.

INFRASTRUTTURA

LE STAZIONI

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

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

L'esercizio 2020 ha visto il consolidamento di numerose iniziative di *stakeholder engagement*, avviate nei confronti dei principali *stakeholders* (MIT, Regioni, Comuni) a partire dal 2018, e volte alla promozione della centralità delle stazioni ferroviarie ed alla loro integrazione con le città che le ospitano, all'interno delle politiche di sviluppo e degli strumenti di pianificazione territoriale e della mobilità.

Per migliorare l'attività di *planning & design* dell'offerta di servizi intermodali, connessi e complementari al viaggio, prosegue lo sviluppo di un Sistema Informativo Territoriale delle stazioni, che consente operazioni innovative di analisi attraverso la digitalizzazione delle informazioni - demografiche, socio-economiche, trasportistiche, infrastrutturali, turistiche - su unica piattaforma GIS (*Geographic Information System*). Uno specifico cruscotto su base GIS è stato realizzato per l'analisi e la gestione delle informazioni relative alle 30 città che hanno già adottato/approvato il PUMS.

Durante l'anno, la società ha inoltre finalizzato la sottoscrizione, con un primo gruppo di Regioni, di un protocollo d'intesa che ha l'obiettivo di potenziare l'accessibilità e l'attrattività delle stazioni, ottimizzare l'integrazione modale con il trasporto pubblico su gomma e realizzare connessioni di qualità con la rete ciclabile, puntando su sostenibilità ambientale e mobilità elettrica.

È stato avviato uno studio di carattere innovativo avente come tema la "Stazione a 15 minuti", un nuovo modello sperimentale in cui residenti e *city users* possono soddisfare le proprie esigenze quotidiane (lavoro, studio, salute, *shopping*, svago, ecc.) raggiugendo a piedi o in bicicletta i luoghi desiderati. L'analisi ha la duplice finalità di sollecitare le amministrazioni comunali a far convergere attorno alle stazioni le funzioni mancanti, utili a soddisfare le principali esigenze di vita dei passeggeri ed individuare quelle funzioni, assenti nell'intorno urbano delle stazioni, che potrebbero essere accolte all'interno delle stazioni stesse.

Per quanto riguarda lo sviluppo del piano degli investimenti nelle stazioni, in continuità con il precedente anno, sono proseguiti i due macro progetti per le stazioni *Easy Station,* per il miglioramento degli spazi fisici delle stazioni e dell'informazione al pubblico, e *Smart Station*, per "vestire" le stazioni di tecnologie digitali.

I progetti *Easy Station* attengono agli interventi per il miglioramento infrastrutturale del *comfort* e dell'accessibilità delle stazioni e dei servizi erogati al cliente come ad esempio:

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

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

Nell'arco di piano, oggetto di tali interventi saranno 250 stazioni, individuate come le stazioni che hanno un valore di frequentazione pari ad oltre l'80% dei viaggiatori dell'intera rete, oltre che per le potenzialità di sviluppo, sia dal punto di vista infrastrutturale che dei servizi.
Nel 2020 a seguito dell'emergenza da COVID-19 alcuni cantieri hanno registrato un ritardo nell'avvio e nella prosecuzione dei lavori. Sono stati tuttavia avviati 39 cantieri e sono comunque proseguiti in particolare gli interventi, relativi al business del trasporto pubblico locale, di *upgrading* alle banchine e miglioramento accessibilità.
I Progetti sviluppati in ambito *Smart Station* introducono tecnologie avanzate nelle stazioni, quali il *Wi-life*, la telegestione degli impianti civili di stazione e l'inserimento dei tornelli, per aumentare la sicurezza in stazione. Sono proseguiti nel 2020 i lavori nella stazione di Roma Termini, Milano Centrale e Napoli piazza Garibaldi per la realizzazione della chiusura delle stazioni e l'inserimento dei tornelli.

Nel corso del 2020, per la gestione dell'emergenza pubblica originata dalla diffusione del Covid-19, sono state attivate una serie di iniziative atte a contenere la diffusione del virus nelle stazioni ferroviarie quali in particolare attività di disinfezione e sanificazione, implementazione della segnaletica di direzione e divieto nelle stazioni aperte al pubblico maggiormente frequentate, al fine di distribuire e separare i flussi in entrata e in uscita.

La Carta dei Servizi

Come ogni anno, nel 2020 RFI ha pubblicato *on line* 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 2019 e gli obiettivi fissati per il 2020 in relazione alla qualità dei servizi offerti al pubblico negli ambiti individuati dalla normativa (c.d. 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, nonostante la straordinarietà delle situazioni di contesto legata all'emergenza COVID-19, gli obiettivi 2020 sono stati tutti rispettati, sia quelli riferiti alla qualità offerta, verificati tramite monitoraggio interno/di terzi, sia quelli riferiti alla qualità percepita, collegati alle indagini di *customer satisfaction* svolte dall'Osservatorio di Mercato.

Di seguito una analisi dei principali fattori di qualità del 2020.

Sicurezza della circolazione

Fondamentale tra i servizi offerti da RFI è la gestione in sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario sull'intera rete nazionale messa a disposizione delle IF che svolgono i servizi di trasporto per passeggeri e merci. Nell'esercizio 2020, come nei precedenti, la sicurezza rappresenta per RFI il primo fattore di valutazione della qualità dei servizi *core* del GI ed è ottenuta innanzitutto con il coinvolgimento capillare del proprio capitale umano tramite presidi e misure tecnologiche, organizzative e normative orientate a ridurre al minimo il rischio di incidentalità.

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

Attenzione all'ambiente ed al sociale

L'attenzione verso la tutela e la rigenerazione ambientale e sociale del territorio in cui opera costituisce per RFI un elemento fondante della propria missione.

Per il 2020, oltre a confermare in ambito sociale l'impegno – rispettato anche nel 2019 - di mettere a disposizione della collettività spazi di stazione per usi sociali non più funzionali all'esercizio ferroviario attraverso comodati d'uso gratuito, RFI si pone due nuovi obiettivi: uno orientato al rafforzamento della *governance* societaria della sostenibilità, con l'istituzione di un apposito Comitato di Sostenibilità con funzione di *advisory board* del Vertice aziendale nelle valutazioni e decisioni relative a scelte/piani per il miglioramento continuo del profilo di sostenibilità di RFI e del suo contributo allo sviluppo sostenibile; l'altro legato allo studio di prodotti e processi improntati ai criteri dell'economia circolare, con l'avvio della sperimentazione 'sul campo' di un nuovo materiale (ecoballast®) derivante dal recupero di scorie provenienti dalla produzione di acciaio al carbonio di alta qualità per l'utilizzo come pietrisco ferroviario con benefici in termini di minor uso di materie prime, riutilizzo di materiale proveniente da lavorazioni industriali, riduzione di rifiuti.

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto descritto nel paragrafo "Sostenibilità e Ambiente".

Integrazione modale delle stazioni

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

Per il 2020 viene mantenuto al livello più alto, conseguito anche nel 2019, il valore obiettivo per l'indicatore sottoposto al giudizio dei viaggiatori (percezione della facilità e comodità di arrivo in stazione).

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

Fruibilità e comfort delle stazioni

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

di stazioni che accolgono quasi il 95% dei viaggiatori che utilizzano il treno. Gli indicatori monitorati sono relativi alla percezione della qualità della stazione nel suo complesso, percezione complessiva sull'illuminazione, sulla pulizia degli ambienti di stazione, dei servizi commerciali offerti da soggetti terzi, della sicurezza personale e patrimoniale in stazione (*security*).

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* 2020 hanno evidenziato per la quasi totalità dei macrofattori un sostanziale allineamento con i valori 2019: a livello intera rete si sono mantenuti sopra la soglia del 90% , con un incremento di circa un punto percentuale per la pulizia, che si attestata sul 97,6% , e per l"informazione al pubblico in condizioni di criticità della circolazione, arrivata al 95,8 %. Unica eccezione è rappresentata dalla *security* che, rispetto al 2019, ha registrato una flessione di 1,5 p.p. dei viaggiatori pienamente soddisfatti, pari all'80%, verosimilmente correlata all'aumentato bisogno di sicurezza personale indotto dalla pandemia, tanto più in luoghi frequentati.

A questo ultimo proposito, si segnala che alla ripresa delle rilevazioni di *customer satisfaction*, è stato introdotto nel questionario sottoposto ai viaggiatori un nuovo indicatore per misurare la soddisfazione per le garanzie di carattere sanitario offerte in stazione che ha fatto registrare tra luglio e dicembre una percentuale di viaggiatori pienamente soddisfatti pari all'82,9%.

Informazione al pubblico

Strettamente connessa con l'esercizio della rete, l'informazione al pubblico vede un crescente investimento di RFI in risorse e professionalità sia sotto il profilo tecnologico e strumentale, sia sotto il profilo organizzativo e delle strategie di comunicazione. L'informazione ai viaggiatori sulla circolazione dei treni è diffusa in primis nelle stazioni tramite strumentazioni visive e/o sonore dimensionate sulle specificità delle diverse stazioni. Inoltre, per il 2020 l'azienda ha raggiunto l'obiettivo di rendere accessibile anche via *internet* l'informazione visiva veicolata in stazione con la pubblicazione su www.rfi.it del nuovo servizio *Monitor* Arrivi/Partenze *live*.

Con l'obiettivo di rafforzare il rapporto informativo con gli *stakeholders* in funzione sia degli obblighi normativi e regolamentari propri del GI sia, soprattutto, dei principi di trasparenza, partecipazione, non discriminazione ed *user/customer centricity* cui l'azienda ispira il proprio operato, è stato pubblicato *on line* nel mese di luglio il nuovo sito internet RFI completamente rinnovato nella grafica e nei contenuti.

Servizi alle persone con disabilità ed 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 248 stazioni, portato a 332 nel corso dei 10 anni di attività (+ 84 stazioni), diffuse su tutto il territorio nazionale ed individuate in base alle caratteristiche di accessibilità, al tipo di treni che in esse fanno fermata (se cioè i treni sono attrezzati ad accogliere le PRM) ed all'effettiva domanda di servizi di assistenza nel bacino di utenza delle stazioni.

I punti di riferimento per l'organizzazione dei servizi sono le Sale Blu RFI. 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.

Nonostante dalle indagini di *customer satisfaction* risulti che la qualità dei servizi Sale Blu erogati nel 2020 mantenga i livelli di eccellenza già acquisiti negli anni precedenti, nel corso del 2020, per la prima volta dal 2011, è stato registrato un drastico calo del numero dei servizi di assistenza PRM richiesti, a causa dell'emergenza sanitaria conseguente alla diffusione del Covid 2019.

Per garantire la mobilità di questi stessi viaggiatori, RFI ha anche un piano specifico per migliorare l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico, sistematizzato ed 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.

La puntualità

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

Per la misurazione delle *performance* di puntualità nel 2020 si è utilizzato il dato relativo alla puntualità reale quale indicatore di riferimento, che misura le *performance* percepite direttamente dai Clienti.

La puntualità reale (o senza esclusioni) è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro la soglia di puntualità ed il numero totale dei treni circolati (indicando con Np il numero di treni arrivati a destino e con Nc è il numero di treni circolati, la puntualità reale è pari a Np/Nc*100).

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

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

Nel 2020 sono stati registrati i seguenti valori dei KPI di puntualità:

KPI DI PUNTUALITA'	Puntualità Reale 2020	Obj 2020
Treni LP a Mercato (entro 5')	79,4%	76,5%
Treni LP - Servizio Universale (entro 15')	86,3%	81,5%
Treni Regionali (entro 5')	91,1%	88,9%
Treni Merci (entro 30')	65,2%	62,0%

La puntualità reale è stata influenzata nel corso del 2020 dai seguenti elementi:

- aumento dei volumi di traffico a partire dal cambio orario di dicembre 2019 e sino ad inizio marzo 2020 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;
- incidente del 6 febbraio al treno 9595 a PM Livraga in seguito al quale la circolazione dei treni AV è rimasta interrotta sulla tratta AV Piacenza-Milano sino al 2 marzo. I treni per l'intero periodo hanno percorso la linea convenzionale tra Piacenza e Milano con un allungamento dei tempi medi compreso tra i 30 e i 45 minuti. Per

garantire la mobilità delle persone sulla linea convenzionale Milano-Piacenza-Bologna e nell'intero Nodo di Milano, è stato inoltre necessario a riprogrammare i servizi del trasporto regionale, del lungo percorso (in particolare del Servizio Universale e Frecciabianca) e del servizio merci;

- emergenza sanitaria per Covid-19. Il settore ferroviario ha registrato dall'avvio del periodo del *lockdown* (marzo 2020) una considerevole riduzione dei servizi per effetto della forte contrazione della domanda di trasporto, riconducibile anche alle misure restrittive alla mobilità prese dalle competenti istituzioni governative al fine di ridurre il diffondersi dell'epidemia. A partire dal 4 maggio, con l'avvio della fase 2 dell'emergenza epidemiologica, si è registrata una progressiva ripresa del traffico Regionale mentre la ripresa del trasporto di media-lunga percorrenza è avvenuta dal 18 maggio sino al mese di ottobre; l'inizio della seconda ondata Covid-19 ha comportato una nuova riduzione dei volumi dei treni *long haul* a partire dal 3 novembre;
- si evidenzia, inoltre, che a partire dalla metà di aprile sono stati attivati cantieri straordinari per l'anticipazione di lavori programmati nel corso del prossimo biennio impegnando la capacità non più utilizzata dai servizi. In particolare, sono stati attivati cantieri di rinnovo su 3 linee Alta Velocità (Torino-Milano, Firenze-Bologna e Roma-Napoli) con chiusura linee dal 15 aprile al 9 maggio e deviazione dei treni AV sulle linee convenzionali.

Complessivamente nel 2020 gli obiettivi di puntualità sono stati ampiamente conseguiti sia in considerazione della riduzione complessiva dei volumi medi circolati, in particolare per i treni Alta Velocità, sia per le azioni straordinarie attivate a presidio della continua riprogrammazione dei servizi a seguito dell'emergenza epidemiologica e della gestione del distanziamento interpersonale da garantire in stazione e sui treni.

LA SICUREZZA NELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

Andamento della Sicurezza (incidentalità ferroviaria)

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

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

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

Per alcuni di questi indicatori, l'ERA, basandosi sulle serie storiche, ha anche provveduto ad elaborare e assegnare "valori obiettivo" sia a livello europeo (CST[1]) sia a livello nazionale (NRV[2]).

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

			OBIETTIVI		VALORI REGISTRATI
Categoria di rischio	Unità di misura	Basi di graduazione	CST	NRV	Consuntivo 2020
			COMUNI ($x10^{-9}$)	ITALIA ($x10^{-9}$)	RFI ($x10^{-9}$)
1. Passeggeri	1.1 Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno passeggeri per anno	Km-treno passeggeri per anno	170,00	38,10	8,24
2. Dipendenti o Imprese Appaltatrici	Numero di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	77,90	18,90	14,74
3. Utilizzatori dei passaggi a livello	Numero di utilizzatori di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	710,00	42,90	13,40
4a. Altra persona sul marciapiede 4b. Altra persona che non si trova sul marciapiede	Numero annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria «altri» derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	14,50	6,70	0,00
5. Persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria	Numero di FWSI a persone per anno derivante da incidenti significativi/ numero di km treno per anno	Km-treno per anno	2050,00	119,00	119,92

Dall'analisi della tabella si evince che l'unico obiettivo sopra la soglia dell'indice NRV, ma comunque al di sotto dell'indice CST, è quello relativo alle persone che si introducono o attraversano indebitamente la sede ferroviaria

[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.

(violazioni delle norme di sicurezza da parte di persone estranee al sistema ferroviario), risultando superiore a quello dello scorso anno.

Fra gli incidenti ferroviari assumono una particolare rilevanza, in relazione alla gravità delle conseguenze, i cosiddetti **incidenti significativi**[3]. Nel 2020 sono stati registrati 79 eventi. Per quanto attiene alle cause che hanno determinato gli incidenti, è da segnalare che circa il 73% è riconducibile a cause "esogene", cause esterne al sistema ferroviario. Il numero di eventi associati a cause "endogene" passa invece dai 13 del 2019 ai 21 del 2020. 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 2020 raffrontati con i dati ormai consolidati del 2019.

CSI incidenti (Classificazione ERA)	**Incidenti (nr.)**	
	Anno 2020	*Anno 2019*
Collisioni di treni	1	4
Deragliamenti di treni	6	5
Ai Passaggi a livello	6	4
Incendi materiale rotabile	0	1
Altri	10	5
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	56	50
totale	**79**	**69**

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

Gli **incidenti "tipici" UIC** sono così classificati: collisione, deragliamento, incendio al materiale rotabile, incidente che interessa le merci pericolose, incidenti ai Passaggi a livello (collisioni contro ostacoli o veicoli). Questa tipologia di classificazione è finalizzata a misurare la sicurezza intrinseca dei sistemi ferroviari, considerando di minore importanza gli incidenti avvenuti a causa di indebiti comportamenti da persone esterne (violazioni DPR 753/80) avvenute nei contesti ferroviari. Gli incidenti tipici a responsabilità RFI hanno registrato nel 2020 un valore in aumento di due rispetto a quanto rilevato nel 2019 (16 nel 2020 rispetto ai 14 del 2019).

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

[3] 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.

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) ed il Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro (SGSL), certificati secondo le norme ISO 9001 e, rispettivamente, secondo la ISO 14001 e la OHSAS 18001.

Sistema Integrato Gestione Sicurezza

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS), nel corso del 2020 è stata mantenuta la certificazione del SIGS di RFI, secondo le norme ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 e BS OHSAS 18001:2007, rinnovata nel 2018 e già confermata nel corso del 2019. Nel corso dell'ultimo trimestre del 2020, in seguito ad un periodo di sospensione delle attività a causa dell'emergenza sanitaria COVID-19, è stata conclusa la prima parte del progetto "La Cultura della Sicurezza", finalizzato a strutturare attività ed iniziative tese a consolidare e sviluppare una positiva cultura della sicurezza; in particolare, in linea con le recenti modifiche della normativa europea che fa della cultura della sicurezza uno dei requisiti per il rinnovo delle certificazioni ed autorizzazioni di sicurezza per gli operatori ferroviari, è stato verificato l'effettivo stato di consapevolezza in merito alla cultura della sicurezza nella nostra Azienda.

Relazione Annuale della Sicurezza della Società – 2019

Nel mese di maggio 2020 si è provveduto alla elaborazione e trasmissione della Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2019, così come previsto dalle Linee Guida ANSF del 25 maggio 2016 n. 5841/2016 e dal Decreto 50/2019, relativo alla "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie".

La Relazione Annuale della Sicurezza considera:

- i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni ed i risultati dei piani di sicurezza;
- l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI;
- i risultati degli audit di sicurezza interni;
- le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possono rivestire un interesse per l'ANSF;
- i dati e le informazioni richiesti in via continuativa o estemporanea dall'ANSF;
- applicazione dei Metodi Comuni di Sicurezza.

Piano Annuale Integrato della Sicurezza

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

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

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

Autorizzazione di Sicurezza

Per quanto riguarda l'Autorizzazione di Sicurezza di RFI, rilasciata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) nel giugno 2019, se ne registra il relativo mantenimento nel corso del 2020.
Tale Autorizzazione di Sicurezza conferma la formalizzazione dell'accettazione del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) e l'accettazione delle misure adottate dal Gestore dell'Infrastruttura RFI per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, la manutenzione ed il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento, conformemente al quadro normativo di riferimento.

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 ed all'entità del servizio erogato da RFI, definisce gli indirizzi ed 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 che, al fine anche di recepire le novità introdotte dalla Direttiva (UE) 798/2016 recepita con il D.lgs. 50/2019, è stata aggiornata nel mese di agosto 2020.

LA SICUREZZA DELLA INFRASTRUTTURA

Sicurezza nelle Gallerie

In data 7 agosto 2020, è stata inviata al MIT ed all' Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) la Relazione annuale sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2019 prevista dall'art. 14 del DM 28 ottobre 2005, con la quale sono stati comunicati i risultati dell'attività di ricalcolo delle curve di rischio ferroviario, aggiornate rispetto ai nuovi dati di traffico ed alle modifiche infrastrutturali intervenute sulle 318 gallerie e sulle 31 gallerie consecutive in esercizio di lunghezza superiore a 1000 metri (art. 11 del D.M. 25/10/2005).

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

Nel corso del 2020, inoltre, è stata eseguita la verifica della rispondenza della documentazione di sicurezza, redatta ai sensi del D.M. 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie", della galleria Artificiale "Venezia 1" del Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia e delle gallerie della Direttrice Ferroviaria Messina – Catania – Palermo, Nuovo Collegamento Palermo–Catania, delle tratte: Fiumetorto – Lercara Diramazione (Lotto

1+2), Lercara Dir. – Caltanissetta Xirbi (Lotto 3), Caltanissetta Xirbi – Nuova Enna (Lotto 4A) e Nuova Enna – Dittaiono (Lotto 4B).
Sono state eseguite le analisi delle condizioni statiche ed individuate soluzioni progettuali a seguito di dissesti per le gallerie esistenti, in particolare per le gallerie GGA (Bologna), Bastardo (Firenze) e Zuc dal Bor (Trieste).
In seguito allo sviluppo di un sistema di diagnostica mobile per il rilievo dei difetti e della geometria delle gallerie ferroviarie ed alla realizzazione del Convoglio diagnostico multifunzione per i rilievi della sanità della rotaia e dei difetti delle gallerie, sono stati effettuati i rilievi delle gallerie ricadenti nel territorio delle direzioni territoriali di Napoli, Torino e Bologna, per un totale di km di gallerie rilevati pari a 350.

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

Nel corso del 2020:

- è stato autorizzato, l'uso dell'Apparecchio di Dilatazione (AD) destinato al ponte metallico sul fiume Po a Cremona, linea ferroviaria Piacenza – Cremona;
- è stato avviato l'iter di estensione dell'omologazione del sistema ATWS (sistemi automatici di annuncio treno per la protezione cantieri) "Autoprowa" per implementare componenti innovativi al fine del loro utilizzo su cantieri estesi;
- è stata conclusa con l'Università di Napoli Federico II l'attività di acquisizioni in linea, modellazioni metodo degli elementi finiti (FEM) e test di fatica in laboratorio per la ganascia speciale da utilizzare per la realizzazione di giunzioni provvisorie in corrispondenza di saldature lesionate o rotte;
- si è concluso lo studio, avviato con la collaborazione del Dipartimento di Ingegneria Meccanica del Politecnico di Milano, finalizzato alla valutazione dell'efficacia di barriere antivento piene (porosità 0%) di altezza inferiore a 3 m e di barriere antivento caratterizzate da interruzioni longitudinali di estensione variabile.

Vulnerabilità sismica, rischio idrogeologico ed aree in frana

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

- sono state ultimate le attività di verifica per 411 ponti di cui 227 ponti ricadenti in zone ad elevata sismicità, in aggiunta ai 1503 già verificati negli anni precedenti; sono state ultimate le attività di verifica per 18 fabbricati;
- sono state eseguite le visite generali su 213 ponti ai sensi della procedura sulle "Visite di controllo ai ponti alle gallerie ed alle altre opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria";
- sono stati completati n. 30 progetti esecutivi e n.10 progetti definitivi di interventi di miglioramento sismico su ponti risultati sismicamente vulnerabili; ad oggi sono stati ultimati gli interventi di miglioramento sismico su 38 ponti e sono in corso di esecuzione gli interventi su 89 ulteriori ponti.

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

Con riferimento alle attività di mitigazione delle criticità idrogeologiche, alle mappature già realizzate ed alla graduatoria di priorità degli interventi di difesa della sede ferroviaria, è stato approvato il budget per la realizzazione di interventi finalizzati alla mitigazione del rischio idraulico ed idrogeologico.

Per quanto riguarda l'attività di realizzazione delle reti allarmate per la caduta massi, i lavori eseguiti nel corso del 2020 hanno interessato principalmente le aree di Venezia e di Torino.

In relazione alla realizzazione del nuovo ponte autostradale sul Polcevera a Genova, la Società si è occupata dell'esame tecnico del progetto strutturale dell'impalcato, delle sottostrutture e dei dispositivi di appoggio e del controllo dei materiali e delle lavorazioni di officina sulle strutture metalliche di impalcato e degli apparecchi di appoggio. La Società si è occupata anche dell'esame tecnico del progetto strutturale dell'impalcato, delle sottostrutture e dei dispositivi di appoggio del nuovo ponte stradale a cavalletto sul fiume Rienza (linea Fortezza – San Candido al km 27+690) e sono in via di ultimazione i controlli dei materiali e delle lavorazioni di officina. Inoltre, prosegue l'attività di supporto per l'*upgrade* del sistema di monitoraggio e per la manutenzione e sostituzione degli apparecchi d'appoggio del ponte strallato sul fiume Po della linea AV Milano-Bologna.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Attività di ricerca

Nel corso dell'anno 2020, pur nelle condizioni particolari dettate dall'emergenza sanitaria, la società ha continuato la sua azione di consolidamento delle principali attività intraprese negli anni precedenti attraverso l'esecuzione di contratti applicativi di Accordi Quadro di Ricerca stipulati nel 2018.

In particolare, tali Accordi Quadro sono relativi alla 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 ed hanno coinvolto i Dipartimenti dei più importanti atenei italiani e centri di ricerca nazionali.

Nel corso del 2020 sono stati stipulati 7 Contratti Applicativi di Accordi Quadro relativi a nuove attività di ricerca nei settori scientifici sopra elencati a cui si aggiunge la piena esecuzione dei 29 Contratti Applicativi stipulati a partire dal 2018, alcuni dei quali si sono conclusi durante l'anno 2020.

Attraverso le attività di ricerca prodotte 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 in termini di acquisizione di competenze da parte delle risorse umane e la possibilità di futuri brevetti di apparati e dispositivi tecnologici, con la conseguente generazione di valore, oltre ad una crescita interna in termini di *know-how.*

Per quanto riguarda i principali progetti portati avanti nel 2020 sono da menzionare:

- Progetto Piattaforma RFI: tale progetto nasce nel 2018 per l'esigenza di standardizzare gli apparati di controllo di stazione (Apparati Centrali a Calcolatore, ACC). Nel 2020 sono state aggiudicate le gare per la prototipazione e la fornitura di serie di schede ed armadi per la realizzazione del primo impianto ACC con piattaforma di proprietà intellettuale RFI ed è stato avviato un programma di certificazione di *Hardware* e *Software*, e dei *Safety Case* della piattaforma.

- Drone Leggero: tale sistema consiste nella realizzazione di un carrello ferroviario leggero, intelligente a guida automatica, con velocità massima di 100 km/h ad alta autonomia, dotato di una tecnologia integrata di sistemi laser, intelligenza artificiale e visione artificiale e sarà in grado di rilevare la presenza di ostacoli che possono essere stati lasciati erroneamente durante le lavorazioni eseguite in un cantiere ferroviario. Nel 2020 si è conclusa la fase di progettazione propedeutica alla sperimentazione.
- Progetto *Unmanned Railway Vehicle* (URV): ha come obiettivo la realizzazione di un veicolo ferroviario, a guida autonoma, con velocità massima di 200 Km/h ed autonomia di 2 ore, in grado di rilevare sulle linee AV anomalie di potenziale impatto sulla sicurezza dell'infrastruttura. Nel 2020 il mezzo è stato pressoché ultimato nell'allestimento e si prevede di iniziare a metà 2021 le prove dinamiche di trazione e la successiva sperimentazione.
- *Automatic Train Operation (ATO) over ETCS*: tale progetto nasce nell'ambito del progetto URV, ma è finalizzato a realizzare un sistema di controllo automatico della marcia dei treni conforme alle specifiche Shift2Rail applicabile alla circolazione dei treni nella rete. I principali benefici attesi dall'introduzione del ATO sono il rispetto dell'orario, la riduzione dell'energia assorbita dalla rete, il comfort dei passeggeri, la precisione dell'arresto. Il progetto si avvale della collaborazione di 3 enti di ricerca ed ha una portata europea. Nel corso del 2020 sono stati completati gli sviluppi di tutti i moduli di cui si compone il sistema, ed entro la fine del 2021 saranno realizzate le prove nel circuito di prova di San Donato.
- Sistema di Diagnostica Magneto-induttivo: tale progetto è legato all'esigenza di dotare i sistemi Diagnostici di RFI di sensoristica in grado di rilevare difetti iniziali della rotaia non ancora visibili da ispezioni visive, in modo da poter anticipare l'eventuale degrado della rotaia lungo la linea ferroviaria. Nel 2020 è iniziata la fase di sperimentazione in campo del dimostratore tecnologico, presso il Circuito di Test di Bologna San Donato.
- Sensoristica IOT per l'infrastruttura Ferroviaria: tale progetto è nato al fine di sviluppare sensoristica intelligente, a basso consumo e facilmente integrabili nella rete in modo affidabile e non intrusivo. Tale sensoristica è sviluppata applicando tecnologica all'avanguardia nel campo dei materiali intelligenti e tecnologia ottica. Nel 2020 è iniziata la fase di progettazione.

Infine, in ambito internazionale, RFI ha aderito al progetto denominato "*Diagnostic Integrated Networks of Satellite and 5G* (DINoS5G)" che si pone l'obiettivo di integrare le tecnologie 5G e satellitare al fine di realizzare sistemi per la manutenzione predittiva. Il progetto nel dicembre 2020 è stato consolidato dalla sigla di un contratto di cofinanziamento con l'ente spaziale europeo ESA insieme ad altri enti ed aziende leader.

Alla fine del 2020 è stato depositato il brevetto per invenzione industriale in ambito comunitario del c.d. *Box Drone,* precedentemente depositato presso l'Ufficio Italiano Brevetti e Marchi. *Box Drone* è un'invenzione (scaturita da un Contratto Applicativo con l'Università degli Studi di Siena) che ha per oggetto una stazione di ricovero, ricarica e *repository* dei dati, nonché di controllo e comando di un drone con caratteristiche tecnologiche commerciali che trova impiego nell'ambito dell'esecuzione di missioni di sorveglianza di territori ed infrastrutture, in particolare nel nostro caso per l'osservazione di linee ferroviarie ed anche su tutte le strutture che operano lungo le linee ferroviarie.

Piano Tecnologico di Rete

È stato emanato l'aggiornamento 2020 del Piano Tecnologico di Rete, nel quale sono stati revisionati gli standard di riferimento per la progettazione e realizzazione dei Sistemi e Prodotti Tecnologici attualmente disponibili o in

fase di realizzazione su tutte le linee e Nodi, in funzione delle esigenze progettuali di Sicurezza, Capacità, Regolarità, Incremento Velocità, Obsolescenza, Integrazione Tecnologica ed Interoperabilità.

Sviluppi tecnologici

Nel corso del 2020, il volume di spesa per investimenti in sviluppi innovativi è stato pari a circa 19,9 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 2020	Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017	Anno 2016
Tecnologie per la sicurezza	14,7	20,9	21,9	28,9	36
Diagnostica innovativa		-	-	-	0,1
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	5,1	3,1	4,0	3,7	10,2
Difesa ambiente e territorio	0,1	0,6	0,5	0,3	-
Altro			0,8	0,3	-
TOTALE	**19,9**	**24,6**	**27,2**	**33,2**	**46,3**

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.

Nel corso del 2020 è stata avviata la procedura di gara aperta per la sperimentazione, in due siti pilota, di uno strumento per la valutazione della quota del fondo alveo in condizioni di piena, basato sulla tecnologia della fibra ottica. Sono, inoltre, proseguiti gli interventi di realizzazione di progetti di sviluppo avviati negli anni precedenti, tra cui si segnalano:

- realizzazione di un polo di eccellenza "Dimostratori tecnologici di Ricerca e Sviluppo" dove si concentrano le competenze di RFI su tutti gli ambiti tecnologici inerenti il segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni;
- realizzazione di un anello ferroviario "Circuito San Donato" sul quale effettuare la sperimentazione dei rotabili che dovranno essere ammessi all'esercizio ed effettuare test e misure su sistemi ed apparati dell'infrastruttura. Nel corso del 2020 è stata definita l'attività con la realizzazione delle opere civili, l'armamento, gli Impianti TE, le tecnologie ed i fabbricati per le attività di esercizio a mercato;
- sviluppo di un sistema informativo, denominato RAMSES, per la previsione degli eventi meteorici di breve e forte durata, localizzati su aree ristrette di infrastruttura: nel 2020 è stato sviluppato un modulo specifico che dà indicazioni su possibili condizioni ambientali che favoriscono i fenomeni di ossidazione della rotaia;
- progettazione e realizzazione del prototipo di rampe da marciapiede per l'incarrozzamento di persone a mobilità ridotta sui treni: nel 2020 è stato consegnato il progetto alle Officine di Carini per l'avvio della produzione;
- sistemi di monitoraggio strutturale su ponti e viadotti ferroviari con la relativa implementazione di modelli numerici ad elementi finiti ed algoritmi di intelligenza artificiale calibrati e validati che ne descrivano il comportamento statico e dinamico: è stata avviata nel 2020 l'integrazione dei sistemi di monitoraggio installati sui ponti con il sistema "IOT" di RFI;

- customizzazione per RFI del Sistema di Allertamento Nazionale per la previsione del possibile innesco di fenomeni franosi indotti da piogge lungo la Rete Ferroviaria Italiana (SANF-RFI), in collaborazione con il CNR IRPI di Perugia. L'attività, estesa all'intera rete, è finalizzata al miglioramento della conoscenza di occorrenza di eventi franosi in occasione di eventi meteo intensi, preannunciati dagli avvisi di allerta meteo della Protezione Civile;
- attività per l'esecuzione di prove e simulazioni sul comportamento statico e dinamico delle staffe fermacarri in uso: è stato elaborato un modello numerico ed un prototipo di staffa sul quale sono state svolte, nel mese di giugno, prove statiche e dinamiche integrative, effettuate su un sito prova localizzato presso l'Impianto di Bologna San Donato. Gli esiti di tale sperimentazione sul campo porteranno alla conferma del prototipo utilizzato, al fine di sviluppare un sistema antisvio in grado di esercitare il vincolo solo su veicoli in stazionamento;
- attività di monitoraggio, presso il sito di Petacciato, della sede ferroviaria, mediante applicazione di sensori in fibra ottica alla rotaia (applicazione del progetto di ricerca di monitoraggio della sovrastruttura ferroviaria con sensori in fibra ottica con l'Università di Pisa).

Inoltre, sono state avviate le attività per l'implementazione del *Building Information Modelling* - BIM per la digitalizzazione dell'*Asset* Ferroviario in RFI. In tale ambito, è stata avviata l'attività di Standardizzazione delle librerie BIM, al fine di disporre di un database di oggetti a standard BIM, che siano in linea con il manuale di progettazione ferroviario e predisposti a recepire tutte le informazioni relative all'intero ciclo di vita dell'*asset*.

Comitato Tecnico e di Monitoraggio

È proseguita nel 2020 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 ed 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 2020 sono state analizzate 13 schede esigenze e 3 Istruttorie di Ricerca.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Bluferries 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 Bluferries chiude l'esercizio 2020 con un risultato netto positivo pari a 3,9 milioni di euro, in aumento dell'81% rispetto all'esercizio precedente. I ricavi operativi risultano in calo rispetto all'anno precedente di 1,7 milioni di euro per effetto della diminuzione sia dei ricavi da traffico per 1,5 milioni di euro - determinata dall'azzeramento nel 2020 del fatturato da trasporto passeggeri senza veicolo al seguito, con una variazione negativa di 4,5 milioni di euro rispetto al 2019 (imputabile sia alla scissione del ramo d'azienda relativo al collegamento con navi veloci a favore di Blu Jet S.r.l. con efficacia 1° maggio 2019, sia alla scelta di non consentire il traghettamento dei passeggeri dal mese di aprile 2020 come misura di contenimento della diffusione del COVID-19) e dall'incremento del fatturato da trasporto gommato per 3 milioni di euro (generato dall'effetto combinato di un aumento di 3,5 milioni di euro dei ricavi del segmento "pesante" e di una diminuzione di 0,5 milioni di euro del segmento "leggero") - sia degli altri ricavi e proventi per 0,2 milioni di euro.
I costi operativi risultano in diminuzione rispetto all'anno precedente di 3,9 milioni di euro, pari alla spesa operativa dei primi 4 mesi del 2019 del ramo d'azienda navi veloci scisso; inoltre l'aumento dei costi generato dall'emergenza sanitaria da COVID-19 è stato compensato dalla riduzione della spesa per l'approvvigionamento del gasolio per l'esercizio delle unità navali.
La voce Accantonamenti (0,2 milioni di euro) non ha subito variazioni rispetto all'esercizio precedente e si riferisce alla quota del Fondo Manutenzione Ciclica stanziato per la nave Trinacria.
Si è registrato, infine un miglioramento del saldo della gestione finanziaria (0,2 milioni di euro) imputabile principalmente alla svalutazione della partecipazione nella società collegata Terminal Tremestieri S.r.l. avvenuta nel 2019 e non riproposto nel 2020.

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

La costituzione di Blu Jet S.r.l. da parte di RFI in data 1° agosto 2018 rientra nel percorso di attuazione dell'operazione di riassetto organizzativo dei servizi di navigazione in concessione, a seguito della modifica del quadro normativo operata dal DL n.50 del 24 aprile 2017, convertito con modificazioni dalla Legge n. 96 del 21 giugno 2017.
Dal 1° maggio 2019 la Blu Jet S.r.l. effettua, su mandato del Socio Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), il servizio passeggeri sulle relazioni Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria, mediante l'utilizzo di sei unità navali veloci, di cui quattro appositamente noleggiate a scafo nudo. A seguito dell'avvenuta scissione parziale della Bluferries S.r.l. (scissa) a favore della Blu Jet S.r.l. (beneficiaria), con efficacia dal 1° maggio 2019, quest'ultima è infatti subentrata, senza soluzione di continuità, nella gestione dei suddetti servizi di collegamento.

La Società continuerà ad assicurare il servizio di collegamento veloce sulla relazione Reggio Calabria – Messina fino al 30 settembre 2021 o fino ad aggiudicazione della gara da parte del MIT.
Nel corso del 2020, la Società si è trovata a recepire le restrizioni imposte dai vari DPCM per affrontare l'emergenza sanitaria e la crisi economica connesse alla Pandemia mondiale da COVID-19, che hanno generato una drastica riduzione delle corse e limitazioni nello svolgimento dei servizi di collegamento.
Nella fase iniziale della pandemia, la Blu Jet ha effettuato i servizi di collegamento, in aderenza alle disposizioni emanate dal MIT, solo per la tratta Reggio Calabria - Messina. Il servizio passeggeri sulla relazione Villa San Giovanni – Messina è ripreso dall'8 giugno con dieci coppie di corse giornaliere dal lunedì alla domenica, aumentate a quindici dal 1° agosto 2020, mentre sulla tratta Reggio Calabria - Messina, è stato ripreso il regolare servizio con sedici coppie di corse giornaliere nei giorni feriali e sei coppie di corse il sabato, la domenica e nei festivi.
La Società chiude l'anno 2020 registrando un utile d'esercizio pari a circa 30 mila euro, nonostante la contrazione significativa dei ricavi da bigliettazione dovuta al drastico calo del traffico passeggeri connesso con l'emergenza sanitaria da pandemia COVID-19, le maggiori spese eccezionali sostenute per contenere la diffusione della pandemia da COVID-19 e maggiori costi non prevedibili sostenuti, in quota parte per il 2020, per riparare le due navi di proprietà Tindari Jet e Selinunte Jet, coinvolte vicendevolmente nell'incidente autonomo in data 5 novembre. I ricavi operativi pari a 13,6 milioni di euro, risultano in crescita del 51% esclusivamente per l'aumento dei contributi da RFI per lo svolgimento dei due servizi di collegamento con navi veloci, poiché basati su 12 mesi rispetto all'anno 2019 in cui l'operatività è stata di 8 mesi. I costi operativi di 13,2 milioni di euro, la cui variazione in aumento è prevalentemente imputabile all'espletamento dei servizi di trasporto in un anno completo rispetto all'anno 2019, sono rappresentati dal costo del personale imbarcato sulle navi veloci, dal costo di approvvigionamento del gasolio e dai costi dei servizi ausiliari allo svolgimento del servizio di trasporto passeggeri.

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

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 per ottimizzare la capacità di accesso agli impianti pubblici merci ed ottimizzarne l'utilizzo secondo i principi di equità, trasparenza e non discriminazione dettati inizialmente dal D.lgs. n.188/2003, poi sostituito dal D.lgs. n.112 del 15 luglio 2015. Controllata al 100% da RFI, dopo aver acquistato nel corso del 2019 la quota dell'11% detenuta da Mercitalia Intermodal S.p.A. (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 2020 con un Risultato Netto positivo pari a 2,2 milioni di euro, in diminuzione di circa 1 milione di euro rispetto all'esercizio precedente, con una corrispondente riduzione dell'EBIT di circa 1,3 milioni di euro dovuta all'aumento dei costi operativi (circa 1 milione di euro). I maggiori costi sono dovuti soprattutto all'incremento dei costi per servizi terminalistici per effetto dei maggiori volumi di attività, in particolare nel terminal di Bari, dei costi di manutenzione ciclica delle gru e del costo del personale legato ai nuovi ingressi del personale assunto nell'ultima parte dell'anno.

I ricavi operativi di competenza dell'esercizio 2020 ammontano a 37 milioni di euro, in aumento di circa euro 183 mila rispetto all'esercizio precedente per l'effetto combinato dei maggiori ricavi per servizi terminalistici e per servizi di manovra e dei minori ricavi da servizi di sosta.
Nel corso dell'esercizio si è evidenziato un incremento totale della produzione dell'attività core pari al 1,11%. Questo incremento si riduce a 0,82% se si prendono in considerazione anche i volumi della gestione Brindisi Versalis.

Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di Partecipazioni S.p.A. (partecipata al 89,74%)

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 dell'Assemblea Straordinaria dei Soci del 20 dicembre 2019 è stato deliberato l'XI° aumento di capitale fino ad un massimo di 160 milioni di euro, eseguito poi in due *tranche* rispettivamente il 21 febbraio 2020 e il 28 luglio 2020. Al 31 dicembre 2020 il capitale sociale complessivo ammonta a 985.790.910 euro, composto da n. 985.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. A seguito della sottoscrizione dell'XI° aumento di capitale, la quota di spettanza di RFI è passata dall'iniziale 88,99% all'attuale 89,74% del capitale, che al 31 dicembre 2020 corrisponde a 887 milioni di euro. La Società ha provveduto ad effettuare conferimenti alla collegata BBT SE per 190 milioni di euro, per finanziare la realizzazione di attività di Fase III.
TFB ha chiuso l'esercizio 2020 con un risultato economico positivo netto di circa 2 mila euro, in diminuzione di 60 mila euro rispetto all'esercizio precedente, per via della breve giacenza dei fondi sui c/c societari.

Grandi Stazioni Rail S.p.A. (partecipata al 100%)

In data 13 novembre 2018 RFI ha acquisito l'intero capitale di Grandi Stazioni Rail S.p.A. 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 2020 con un Risultato Netto Positivo pari ad euro 5,9 milioni di euro, in leggera diminuzione (-0,6%) rispetto all'esercizio precedente.
I ricavi operativi pari a 152,6 milioni di euro si riducono rispetto al 2019 di circa 7 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato dei maggiori ricavi da locazione (+6%), dei minori ricavi per rimborsi oneri di conduzione dei complessi immobiliari (-3%), dei minori ricavi da parcheggio (-35%), dei minori ricavi per Ingegneria & Lavori (-35%) fortemente condizionati dall'evento pandemico COVID-19, e dei maggiori proventi (+14%) derivanti soprattutto dalla nuova attività di "Distributore sotteso di energia elettrica – SDC".
I costi operativi, che nel 2020 ammontano a 133,4 milioni di euro e registrano un decremento di 6,1 milioni di euro (4,4%) rispetto all'esercizio precedente, sono imputabili a costi del personale per 12,6 milioni di euro (in linea con l'esercizio precedente) e ad altri costi per 120,8 milioni di euro. Questi ultimi diminuiscono del 4,8% per

l'effetto combinato dei minori costi di conduzione dei complessi immobiliari e dei costi per godimento beni di terzi e dei maggiori costi operativi e dei costi per lavori interni capitalizzati.
Gli ammortamenti si incrementano di circa 1 milione di euro per effetto dei nuovi passaggi a cespite di immobilizzazioni in corso principalmente per opere di valorizzazione degli asset aziendali, di migliorie su parcheggi ed a interventi di manutenzione straordinaria sulle stazioni del *network*, per i quali non sono previsti contributi governativi.
Le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore presentano un decremento di 1,2 milioni di euro rispetto all'esercizio 2019 dovuto principalmente alla svalutazione di un credito verso un appaltatore per riconoscimento penali contrattuali e mancati ricavi.

In relazione al primo programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001) di cui alla delibera CIPE n.121 del 21/12/01, nel corso del 2020 sono state presentate n. 13 richieste di erogazione diretta del contributo di Legge Obiettivo per complessivi 13,0 milioni di euro. A fronte di tali richieste il MIT ha proceduto all'erogazione di 9,8 milioni di euro. Sono stati inoltre incassati 6,7 milioni di euro a fronte di richieste presentate negli esercizi precedenti. L'importo complessivamente ricevuto nel corso del 2020 è quindi pari a 16,6 milioni di euro.
Risultano pendenti n. 2 richieste, presentate a novembre 2020, per un importo complessivo di 3,2 milioni relative alle stazioni di Napoli Centrale e di Roma Termini.
In relazione agli Interventi in favore di GS Rail S.p.A. per la riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie (legge 11 dicembre 2016, n. 232) di cui alla Convenzione 29/04/13 n. 1-876, nel corso dell'esercizio 2020 sono state presentate le prime 7 richieste di erogazione diretta del contributo per complessivi 6,5 milioni di euro, riferite alle stazioni di Milano Centrale, Roma Termini e Palermo Centrale. A fronte di tali richieste il MIT al 31 dicembre 2020 ha proceduto all'erogazione di 5,8 milioni di euro. Risultano pendenti n. 2 richieste, presentate a dicembre 2020, per un importo complessivo di 0,7 milioni relative alle stazioni di Milano Centrale e di Roma Termini.

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

In esecuzione della delibera del Consiglio di Amministrazione di RFI del 26 giugno 2019, l'11 settembre 2019 si è proceduto alla costituzione della società Infrarail Firenze S.r.l., dotata di un capitale sociale iniziale di euro 200.000,00. In data 13 novembre 2019 ed in data 24 aprile 2020, RFI ha sottoscritto e versato due aumenti di capitale sociale in Infrarail Firenze S.r.l. rispettivamente di euro 3.000.000, per far fronte ai costi di avviamento ed organizzazione della società, e di euro 2.300.000.
Dunque, al 31 dicembre 2020, la Società possiede un capitale sociale pari a euro 5.500.000.
La Società è stata costituita con lo scopo di svolgere tutti i servizi e le attività necessarie a garantire la sicurezza e la protezione dei cantieri relativi ai lavori del passante ferroviario alta velocità del nodo di Firenze, alle opere infrastrutturali connesse alla fluidificazione del traffico ferroviario nel medesimo nodo, nonché alle relative opere propedeutiche e funzionali, realizzate per conto del socio unico RFI. Infrarail Firenze S.r.l. si occuperà inoltre delle attività di manutenzione delle attrezzature e degli impianti presenti nei cantieri suddetti e dello svolgimento delle attività di monitoraggio strutturale, geotecnico e ambientale, oltre che delle attività di protezione e di mitigazione ambientale relative ai cantieri nonché lo svolgimento dei servizi di ingegneria necessari alla realizzazione del progetto.

La Società, diventata operativa nel 2020, nel corso dell'anno ha perfezionato l'acquisto dei rami di azienda Ergon e Nodavia a conclusione di un lungo iter che ha visto coinvolti la società RFI e la Infrarail Firenze S.r.l., il Ministero dello Sviluppo Economico, alcune banche, studi di consulenza ed advisor, nel procedere alla risoluzione consensuale della Convenzione n. 21/2007 tra RFI ed il contraente generale Nodavia (Gruppo Condotte in Amministrazione Straordinaria), e ha formalizzato i contratti di servizio con la controllante RFI per lo svolgimento delle attività di mantenimento e monitoraggio del cantiere, fino alla ripresa dei lavori del Passante AV del nodo di Firenze, e delle attività di ingegneria e progettazione legate alla revisione del Progetto Esecutivo.
La Società chiude l'anno 2020 registrando un utile d'esercizio pari a 1,2 milioni di euro, di cui il 5% è stato destinato a riserva legale ed euro 57 mila sono stati destinati a copertura della perdita subita nell'esercizio precedente. I ricavi d'esercizio pari 8,3 milioni di euro derivano principalmente dai contratti di servizio siglati con RFI relativi ai servizi di ingegneria e di mantenimento cantiere, mentre i costi operativi pari a 5,9 milioni di euro sono rappresentati principalmente dal costo del personale (1,4 milioni di euro) e dai costi per servizi (4,3 milioni di euro di cui 2,1 per servizi di progettazione) relativi sia alle attività "core" della Società sia ai costi generali ed amministrativi di sede.
Nel corso del 2020, infine, è stata avviata l'operazione di modifica dell'Oggetto sociale e l'operazione di trasformazione societaria in Società per Azioni.

AZIONI PROPRIE

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

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari e penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2020 e che hanno avuto evoluzioni nel corso dell'anno. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

Con riferimento ai procedimenti giudiziari penali, avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti della Società, si evidenzia che nel corso del 2020, ad eccezione di quelle di seguito rappresentate, non vi sono state condanne in via definitiva a carico di vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

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

Inoltre, il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è invece riportato nelle Note esplicative al bilancio cui si rinvia, come anche la descrizione delle attività e passività potenziali.
Per i procedimenti o contenziosi che non hanno visto, nell'esercizio, evoluzioni di rilievo, si rinvia a quanto riportato in dettaglio nell'analoga sezione della Relazione Finanziaria Annuale 2019.

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

In relazione alle indagini ed 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 2020 evoluzioni processuali relativamente ai procedimenti penali:

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

In relazione al procedimento penale n. 6305/2009 RGNR, iscritto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca a seguito dell'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, si rinvia alle precedenti Relazioni per maggiori dettaglio e si precisa che a seguito dei ricorsi in Cassazione avverso la sentenza d'appello, proposti dalle difese delle persone fisiche e degli enti condannati, nonché dal Procuratore generale e dalle parti civili, in data 2 dicembre 2020 è iniziato il terzo grado di giudizio innanzi la IV Sezione Penale della Corte di Cassazione, conclusosi in data 8 gennaio 2021, con la lettura del dispositivo della decisione assunta dal Collegio, all'esito della camera di consiglio.
Dal provvedimento emerge che la Suprema Corte – accogliendo le tesi difensive – ha escluso la sussistenza dell'aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro ex art. 589, comma 2, c.p..; di conseguenza: (i) tutte le società condannate in grado di appello per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25-septies del D.Lgs. 231/2001, incluse RFI e Trenitalia (nonché Mercitalia Rail, quale beneficiaria della scissione del ramo Cargo di Trenitalia) sono state definitivamente assolte dall'incolpazione perché "il fatto non sussiste" (l'assoluzione già disposta in primo e secondo grado in favore di FS e FS Logistica, oggi Mercitalia Logistics, in assenza di ricorso da parte del Procuratore Generale, erano già divenute definitive); (ii) sono state annullate senza rinvio le statuizioni della sentenza di appello relative al reato di omicidio colposo (art. 589 c.p.), dichiarato estinto per intervenuta prescrizione.
Riguardo alle imputazioni per l'altro reato contestato, il disastro ferroviario colposo ex art. 430 e 449 c.p., la Corte di Cassazione ha innanzitutto confermato la responsabilità penale dichiarata dal giudice dell'appello a carico dell'AD p.t. di Trenitalia e dell'AD p.t. di Cargo Chemical, poi Responsabile della B.U Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica, nonché degli imputati del Gruppo GATX (tranne uno, rinviato all'appello per un nuovo giudizio) e della Cima Riparazioni; ha inoltre disposto l'annullamento della sentenza di condanna impugnata in ordine alla posizione del Direttore p.t. della Divisione Cargo di Trenitalia, dell'ex AD di RFI e dell'ex AD di FS (già in precedenza AD di RFI), nonché di un funzionario di RFI e uno di Trenitalia, con rinvio ad altra sezione della Corte di Appello di Firenze, per un nuovo giudizio. È stato inoltre rigettato il ricorso del Procuratore Generale avverso l'assoluzione di 5 funzionari di RFI, che sono dunque divenute definitive. La Suprema Corte ha, inoltre, annullato in via definitiva le statuizioni disposte dai giudici di merito in favore di diverse parti civili, per la maggior parte Associazioni e Organizzazioni sindacali mentre per altre due parti ha rinviato il giudizio al grado di appello.
Si attende ora il deposito delle motivazioni.

Il procedimento penale n. 3651/2018 RGNR è 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. A seguito della richiesta di rinvio a giudizio avanzata dal Pubblico Ministero nei confronti dell'Amministratore Delegato e di 8 funzionari di RFI S.p.A. nonché della Società stessa, quale incolpata ex D. Lgs. 231/2001, è in corso di svolgimento l'udienza preliminare durante la quale hanno presentato atto di costituzione di parte civile 66 persone fisiche e 14 associazioni.
In data 2 febbraio 2021 è stata emessa un'ordinanza ex art. 80 cpp con cui il GUP ha dichiarato l'esclusione di una serie di associazioni che si erano costituite parti civili, in ragione dell'assenza dei presupposti giuridici che permettono agli enti, ove danneggiati direttamente dal reato, di partecipare al processo penale, ritenendo come unici enti legittimati alla costituzione Filt CGIL e Medicina Democratica, oltre all'esclusione di 3 persone fisiche il cui danno era stato risarcito in via stragiudiziale. Ha altresì dichiarato l'inammissibilità della costituzione di parte

civile operata nei confronti della Società incolpata ex D.Lgs 231/01, mentre ha disposto, su richiesta di alcune parti, la citazione di RFI come responsabile civile ex art. 2049 cc.
Prosegue quindi la fase della udienza preliminare con programmazione delle discussioni nel mese di aprile 2021.

Nell'ambito del procedimento penale n. 524/2020 RGNR, iscritto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lodi, a seguito dello svio del treno AV 9595 avvenuto in Livraga il 6 febbraio 2020 a seguito del quale hanno perso la vita i due macchinisti, la società RFI S.p.A. risulta indagata per l'illecito amministrativo ex art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001, unitamente all'Amministratore Delegato pro tempore ed a nove dipendenti/dirigenti nei confronti dei quali si procede per i reati di omicidio e lesioni colposi e disastro ferroviario colposo. Per i medesimi reati risultano indagati anche l'Amministratore Delegato di Alstom ed altri soggetti esterni al Gruppo FS. Il procedimento è in fase di indagini preliminari. In data 15 ottobre 2020 è stata notificata alle parti la richiesta di proroga del termine delle indagini preliminari per ulteriori 6 mesi. Le indagini pertanto si concluderanno presumibilmente entro maggio 2021.

Altri procedimenti penali rilevanti

Rispetto alle notizie esposte nella Relazione Finanziaria 2019, non vi sono state evoluzioni processuali nel procedimento n. 3034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, relativo all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato al km 155+849 della tratta Rossano C. – Mirto Crosia. Nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo FS viene contestato, in concorso, l'omicidio colposo ed il disastro ferroviario colposo. Nel giudizio, pendente nella fase dell'udienza preliminare, è stata citata FS come responsabile civile in luogo della quale si è costituita RFI.

Per quanto riguarda i procedimenti penali pendenti nei confronti di personale di RFI nei quali quest'ultima è costituita in giudizio in qualità di responsabile civile, e per i quali non è operativa una copertura assicurativa, si comunica che, rispetto a quanto indicato nella Relazione Finanziaria Annuale 2019, non vi sono state evoluzioni processuali nei seguenti procedimenti penali:
- 2899/2009 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Avellino nei confronti, tra gli altri, di quattro ex funzionari FS imputati dei reati p. e p. dagli artt. 110, 589 e 590 co. 2, 3, 4, e 5 c.p;
- 649/17 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Trento nei confronti, tra gli altri, del Responsabile della DTP Verona e del Responsabile della SO programma Soppressione PL e Risanamento Acustico della Direzione Investimenti imputati per il reato contravvenzionale p. e p. dall'art. 659 c.p..

Vi è nuova comunicazione relativamente al seguente procedimento p.p. 5463/10 RGNR pendente innanzi la Corte di Appello di Cagliari nei confronti di due dirigenti della Direzione Territoriale Produzione di Cagliari d RFI in relazione all'incidente ferroviario verificatosi in data 19.12.09 sulla tratta ferroviaria Sassari – Chilivani a seguito del quale il macchinista è deceduto. È attualmente pendente il giudizio di appello con udienza fissata per maggio 2021 e RFI, individuata quale responsabile civile, ha nominato un legale per l'assistenza e difesa.

Altre indagini

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

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

Si fa presente che all'udienza del 13 marzo 2019 hanno partecipato tutte le parti costituite, compresi il MIT ed il MEF. Il giudizio è in corso e successivamente al deposito delle memorie ex art. 183 c.p.c. è stata ammessa CTU, con nomina dei CTP che è stata effettuata tramite il deposito di note di trattazione per l'udienza del 16 dicembre 2020. Le operazioni peritali dovrebbero presumibilmente concludersi entro il prossimo mese di maggio 2021.

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

Nel rinviare alle precedenti informative per la dettagliata descrizione dei ricorsi in questione, si rappresenta che i ricorsi in primo grado avverso la Delibera ART n. 70/2014 sono stati tutti respinti e sono attualmente pendenti i giudizi d'appello promossi da RFI, Italo-NTV, GS Rail e GS Retail.

In primo luogo si rammenta che RFI non si è costituita nei giudizi di appello promossi da GS Rail e GS Retail definiti con la sentenza del Consiglio di Stato n. 5534/2019 pubblicata il 5 agosto u.s..

Per quanto riguarda invece l'appello di RFI, il 9 settembre 2019 il Consiglio di Stato -con la sentenza n. 6108- ha accolto tale ricorso e, in riforma della sentenza del TAR Piemonte, parzialmente annullato la Delibera ART n. 70/2014. Il giudice di appello, aderendo integralmente alle argomentazioni di RFI, ha espressamente rilevato che il valore unitario del canone di accesso all'infrastruttura riconosciuto dalla suddetta Delibera (i.e. euro 8,2 treno-km) non ricomprendeva pienamente la remunerazione del capitale investito nella sua componente del capitale di rischio.

A seguito della suddetta sentenza NTV, in data 31 ottobre 2019, ha notificato a RFI un ricorso volto ad ottenere la revocazione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 per "errore di fatto" in cui sarebbe incorso il giudice nel ritenere che l'intera voce relativa alla remunerazione del capitale investito non sarebbe stata ricompresa nel pedaggio per il periodo di vigenza della Delibera ART n. 70/14.

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

A seguito del deposito di "note d'udienza" in giudizio da parte di RFI ed ART il Consiglio di Stato ha disposto il non luogo a provvedere sulla domanda di inibitoria, abbinandola al merito.

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

In data 12 novembre 2020 si è tenuta l'udienza di discussione dei ricorsi per revocazione promossi da NTV, Trenitalia ed ART. Con Sentenza n. 1262 del 12/02/2021 il Consiglio di Stato, previa riunione, ha respinto i ricorsi per revocazione di cui sopra.

Viene dunque confermata la sentenza n. 6108/2019 resa dal Consiglio di Stato che ha statuito come il valore unitario del canone di accesso all'infrastruttura determinato ai sensi della Delibera ART 70/14 non ricomprendesse pienamente la remunerazione del capitale investito nella sua componente del capitale di rischio. L'Autorità è dunque tenuta ad avviare un procedimento regolatorio finalizzato alla determinazione delle somme oggetto di recupero in favore di RFI.

Resta al momento unicamente pendente il ricorso promosso dall'ART in data 23 dicembre 2019 presso le Sezioni Unite della Corte di Cassazione per la cassazione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 sul presupposto di uno "sconfinamento" dei limiti esterni della giurisdizione da parte del giudice amministrativo che avrebbe invaso arbitrariamente il campo di discrezionalità tecnica riservato all'Autorità attraverso l'esercizio di poteri di cognizione e di decisione non previsti dalla legge.

Si rappresenta che relativamente a tale ultimo giudizio non è stata presentata istanza di sospensiva degli effetti della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 e che non è stata al momento fissata udienza di discussione.

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

Rinviando alle precedenti relazioni per maggior dettagli, per quanto riguarda i ricorsi promossi da Trenitalia e da NTV avverso la Delibera in questione (e con motivi aggiunti avverso la Delibera n. 75/2016, attuativa 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), si rappresenta che sono stati rigettati dal TAR Piemonte con sentenze pubblicate l'11 gennaio 2018. Avverso tali pronunce sia Trenitalia che NTV hanno presentato ricorso in appello ad aprile 2018. Tali appelli sono stati respinti con sentenze del Consiglio di Stato pubblicate lo scorso 1 luglio le quali, accogliendo gli argomenti difensivi di RFI, hanno confermato la possibilità di calcolare il canone PMdA tenendo conto non solo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario ma anche di quelli indiretti al fine così di garantire l'equilibrio economico finanziario del GI.

Relativamente alle sentenze del TAR Piemonte che hanno definito i ricorsi promossi da Trenitalia e da NTV avverso la Delibera ART n. 80/2016 (attuativa 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 ai servizi extra PMdA), si fa presente che sono state oggetto di impugnazione nei primi mesi del 2018.

Detti ricorsi, a seguito dell'udienza di discussione tenutasi lo scorso 7 aprile 2020, sono stati rigettati con sentenze del Consiglio di Stato dell'11 gennaio 2021 che ha ribadito il principio della piena copertura dei costi sopportati dal Gestore, anche relativamente alla fornitura dei servizi extra-PMdA.

Le sentenze del TAR Piemonte nn. 1097 e 1098 del 2017, che hanno definito in maniera parzialmente favorevole i ricorsi promossi da una serie di imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci avverso le Delibere ART nn. 75 e 80/2016, sono state oggetto di impugnazione innanzi al Consiglio di Stato che, a seguito dell'udienza tenutasi il 21 febbraio 2019, ha adottato "due ordinanze istruttorie" con le quali ha disposto alcune verificazioni rispetto alle delibere ART oggetto di impugnazione. Dette verificazioni riguardano, in sostanza, la sostenibilità delle tariffe per l'accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI, nonché dei servizi ivi prestati, da parte degli operatori professionali del settore nonché la correlazione delle stesse con i costi e gli investimenti del GI. Con ordinanza del 30 settembre 2019 il Consiglio di Stato ha nominato come verificatore il

"Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale del Politecnico di Milano". In data 22 gennaio 2021 il verificatore ha fatto pervenire a RFI una richiesta di informazioni e, in data 1° febbraio 2021, ha depositato in giudizio le prime risultanze di verificazione, seppur suscettibili di essere modificate/integrate all'esito della ricezione delle informazioni richieste sia a RFI che agli altri soggetti coinvolti. L'udienza di discussione è fissata al 30 marzo 2021.

Infine, in data 7 gennaio 2020 il TAR Piemonte ha definito con sentenza anche i ricorsi proposti dalle imprese ferroviarie internazionali OBB, SNCF e DB Bahn contro le delibere ART n. 96/2015, 72/2016 e 75/2016 (e successive). In particolare, il TAR ha respinto i motivi di ricorso volti a censurare la determinazione della componente A) del canone (relativa alla determinazione dei costi diretti del gestore) e la competenza dell'ART a determinare la componente B) del canone (relativa a sovracanoni o *mark-up*).
Il giudice amministrativo ha, invece, ritenuto fondate le censure con le quali è stata denunciata una carenza di istruttoria nella valutazione dell'ART circa la scelta applicare un maggior canone (nell'ambito della componente B) alle reti *open access* internazionali. In sostanza, non sarebbe chiaro sulla base di quali elementi istruttori e di quali motivazioni l'ART ha avallato l'assunto per cui l'*open access* internazionale, in termini generali, potesse sopportare un sovracanone rispetto a quello nazionale.
Conseguentemente, è stato disposto l'avvio di un nuovo procedimento regolatorio da parte dell'Autorità, la quale ha provveduto in tal senso con l'emanazione della Delibera n. 28 del 30 gennaio 2020, volta ad acquisire gli elementi necessari per giustificare l'applicazione del sovracanone per il segmento *open access* internazionale.

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

Rinviando alle precedenti relazioni per maggiori dettagli, si fa presente che l'udienza del ricorso promosso da RFI avverso la Delibera n. 33/2016 si è tenuta in data 26 gennaio 2021.
Con sentenza n. 157 del 17 febbraio 2021 il TAR Piemonte ha rigettato il ricorso in questione, rappresentando che il suo sindacato rispetto alle valutazioni dell'ART deve mantenersi ad un livello "debolmente intrinseco" e su questo presupposto ha ritenuto ragionevoli le decisioni dell'ART, ancorché non sempre coerenti con i dati forniti da RFI in giudizio.

Procedimento sanzionatorio di cui alla Delibera n. 127 del 26 settembre 2019 –assegnazione spazio di stazione presso Napoli Centrale.

L'ART ha avviato -su segnalazione di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.- un procedimento sanzionatorio nei confronti di RFI e Grandi Stazioni Rail S.p.a.. (di seguito GS Rail) relativamente all'assegnazione a Trenitalia di uno spazio di stazione per il collocamento di un'isola *Customer Care* presso la stazione di Napoli Centrale, senza che lo stesso risultasse preventivamente disponibile nella planimetria pubblicata in PIR Web.

In particolare, l'ART contestava: (i) a RFI la presunta violazione dell'articolo 14, commi 1 e 2, del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112, con riferimento al quale sono contenute specifiche misure nelle Delibere dell'ART nn. 70/2014 e 140/2017, le cui prescrizioni sono state recepite in parte nel PIR 2019, "E ciò, per aver RFI omesso di pubblicare nel PIR Web lo spazio che GS Rail aveva segnalato come disponibile, a seguito di espressa richiesta di Trenitalia, e per il quale aveva formulato apposita istanza con nota prot. 4036 del 29 maggio 2019"; (ii) a GS Rail -in concorso con Trenitalia e RFI (la prima per aver determinato e la seconda per aver, quantomeno, confermato GS Rail nel proposito di consumare la violazione)- la presunta violazione dei principi di accesso equo, non discriminatorio e trasparente agli impianti di servizio previsti dall'articolo 13, comma 2, del

Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112, come precisati nella Delibera ART n. 70/2014 "E ciò, per aver concesso, in via esclusiva, a Trenitalia uno spazio per l'installazione di un'isola *Customer care* all'interno della stazione di Napoli centrale, in assenza di preventiva, adeguata informazione alle altre imprese ferroviarie; informazione che, come peraltro richiesto dalla stessa GS Rail a RFI con nota prot. n. 4036 del 29 maggio 2019, avrebbe dovuto essere veicolata tramite il PIR Web".

Con nota del 24 ottobre 2019 RFI e GS Rail hanno ritenuto opportuno formulare una proposta congiunta di impegni idonei a rimuovere le contestazioni avanzate con la menzionata Delibera n.127/19. L'ART, con Delibera n. 149 del 20 novembre 2019, ha però dichiarato inammissibile la proposta di impegni di cui sopra poiché, sulla scorta di quanto previsto dal Regolamento per i procedimenti sanzionatori ART: (i) le violazioni prospettate con la delibera ART n. 127/2019 rimandano ad una condotta che, per la sua natura (discriminatoria) e le sue modalità (in concorso tra soggetti parte di un'impresa verticale), risulta essere "tra le più gravi, se non la più grave, tra quelle sanzionabili a carico dei soggetti sottoposti all'esercizio delle funzioni di quest'Autorità"; (ii) sussistono precedenti provvedimenti sanzionatori a carico di RFI (cfr. delibere ART nn. 68/2018 e 78/2018).

L'Autorità ha dunque disposto la prosecuzione del procedimento sanzionatorio e lo scorso 26 giugno si è tenuta l'audizione innanzi ai competenti Uffici.

Con Delibera n. 203 del 3 dicembre 2020 l'ART ha ritenuto di riqualificare i fatti contestati a RFI, GS Rail e Trenitalia, disponendo:

- la prosecuzione del procedimento sanzionatorio nei confronti di RFI e GS Rail per aver omesso di pubblicare in PIR lo spazio oggetto di assegnazione in favore di Trenitalia, venendo però meno la condotta discriminatoria precedentemente contestata con la Delibera 127/19;
- l'archiviazione in favore di Trenitalia.

Di conseguenza, le parti sono state rimesse in termini per garantire l'esercizio dei diritti di difesa, con la possibilità di presentare: (i) memorie e richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni entro il termine del 2 gennaio 2021; (ii) impegni entro il termine del 01 febbraio 2021.

Sia RFI che GS Rail hanno al momento provveduto a richiedere la fissazione di apposita audizione.

Si rappresenta che non vi sono evoluzioni sostanziali, rispetto a quanto riportato nella Relazione Finanziaria Annuale 2019, in relazione ai seguenti procedimenti:

- Procedimento A436 – Arenaways S.p.A./RFI – FS;
- Procedimento AGCM A/519 – Regione Veneto;
- Ricorso al TAR Lombardia- sezione di Milano N.G. 492/2016 avverso la delibera AEEGSI n. 654 del 23 dicembre 2015;
- Sentenza del Consiglio di Stato n. 03348/2019 a definizione della causa tra RFI c./ ARERA + altri, avente ad oggetto l'impugnativa della delibera n. 641/2013;
- Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera ART n. 126 del 20 ottobre 2017: è stata depositata, da parte di RFI, istanza di fissazione di udienza dinanzi il Consiglio di Stato.

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.

Nella seduta del 29 dicembre 2020 l'Assemblea di RFI ha nominato i nuovi membri del CdA per il triennio 2020-2022 ed ha determinato i relativi compensi come di seguito riportato:

		2017-2019 (fino al 28 dic. 2020)	dal 29 dic 2020
Presidente del Consiglio di Amministrazione			
Compenso fisso:	emolumento carica	65.385	80.000
Compenso fisso:	emolumento deleghe	19.615	
Amministrare Delegato e Direttore Generale			
Compenso fisso:	emolumento carica Amministratore Delegato	65.000	65.000
Compenso fisso:	rapporto di lavoro Direttore Generale	400.000	330.000
Componente varibile (*):	carica Amministratore Delegato	100.000	
Componente varibile (*):	rapporto di lavoro Direttore Generale	100.000	170.000

(*) *Importo da corrispondere al raggiungimento del 100% di predefiniti obiettivi annuali aziendali L'importo spettante sarà riproporzionato ai parametri di incentivazione (under/overperformance) collegati al livello delle prestazioni espresse annualmente secondo le modalità definite nelle policy di Gruppo.*

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

La Società, nel corso del 2020, 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*

Per rafforzare il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi aziendale sono state diffuse in RFI, nel corso del 2020, le Linee di indirizzo in materia di *Risk Management* per il presidio e la gestione del relativo processo. Tali Linee di indirizzo, in coerenza con il *Framework* di *Risk Management* di Gruppo, definiscono ruoli, assetto organizzativo e flussi operativi tra Ferrovie dello Stato Italiane, RFI e le Società controllate.

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

Sono state avviate le interlocuzioni con le principali Società controllate per condividere le più opportune modalità di attuazione e diffusione del *Framework*.

Il processo di *Risk management* di RFI consta di principi, regole, procedure, metodologie, strumenti e strutture organizzative volte a garantire un'adeguata comprensione dei rischi che possono influenzare il raggiungimento degli obiettivi aziendali e consente di individuare, misurare e stimare il rischio e, successivamente, definire e sviluppare delle apposite strategie per gestirlo opportunamente.

Il processo si sviluppa secondo le seguenti fasi che possono assumere caratteristiche, metodi e metodologie differenti a seconda dei diversi ambiti di azione previsti dal *Framework* unico di Gruppo:

- *Risk Identification*, finalizzata alla identificazione e descrizione dei rischi che possono influire sul raggiungimento degli obiettivi aziendali;
- *Risk Evaluation & Measurement*, volta alla determinazione dell'entità dei rischi identificati che potrebbero influire sul raggiungimento degli obiettivi aziendali;
- *Risk Prioritization & Analysis*, per definire una scala di priorità dei rischi maggiormente significativi ed indirizzare i processi di *risk decision*;
- *Risk Decision*, volta a individuare le strategie di trattamento più opportune per i rischi più rilevanti.

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

Rischi di *business*

RFI si trova ad operare in un quadro generale sfidante e caratterizzato da forti elementi di trasformazione e incertezza che si coniugano con quelli già noti, apportando nuove complessità. La gestione della crisi pandemica, la tematica delle ingenti risorse finanziarie da impiegare legate al *recovery fund*, il percorso di cambiamento del quadro regolatorio e di apertura del mercato ferroviario alla concorrenza sono solo alcuni di tali elementi; così come la persistenza dello squilibrio tra trasporto pubblico e privato, di gap di connettività ferroviaria (integrazione tra i diversi sistemi di mobilità) e di disomogeneità nei livelli prestazionali della rete nelle diverse aree del paese. A

ciò si aggiungono gli effetti sempre più significativi dovuti al cambiamento climatico ed alle fragilità del territorio che richiedono un'infrastruttura ferroviaria sempre più resiliente e presidiata e costituiscono aree d'intervento per ottimizzare l'attività del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria.

Nel presente scenario di incertezza globale legato alla pandemia e contraddistinto da instabilità politica e crisi socio-economica, si assiste anche ad un cambiamento dei modelli di consumo e produzione, si modificano i comportamenti di viaggio, si determinano nuovi trend e si osserva una accelerazione di alcuni di quelli già previsti (es. contrazione della crescita mondiale e ritardo dei trend di sviluppo economico; incremento della regionalizzazione delle catene del valore e delle catene logistiche; incremento della disuguaglianza sociale; accelerazione del multipolarismo delle piccole e medie città; cambio strutturale delle abitudini di mobilità; incremento della digitalizzazione ed automazione; accelerazione e diffusione dell'e-commerce).

Pertanto, anche i rischi a cui è esposta la Società si evolvono e si distinguono in funzione degli ambiti e delle iniziative aziendali, comportando la necessità di un maggiore affinamento dei processi di pianificazione strategica ed operativa tramite analisi di scenario ad hoc. Per consentire la progressiva attuazione di piani e programmi, la Società adotta sistemi per il governo dei progetti/investimenti messi in campo che comprendono, nei casi più rilevanti, la costituzione di Comitati, *Task force* e Gruppi di lavoro ad hoc nonché uno strutturato monitoraggio periodico del loro avanzamento.

In questo momento complesso e delicato, RFI intende essere parte attiva nella ripartenza del paese, contribuendone allo sviluppo economico-sociale attraverso programmi di investimento ed interventi volti anche al rafforzamento della resilienza infrastrutturale ed operativa. In particolare, la Società si propone di interpretare un ruolo prioritario nella transizione green e digitale del sistema di mobilità, ponendo al centro le esigenze di mobilità delle persone e della logistica, gli obiettivi di sviluppo sostenibile, la costruzione dello spazio unico ferroviario europeo:

- attraverso la realizzazione degli investimenti ampliati dai nuovi fondi europei ed accelerando gli interventi per innalzare l'integrazione tra territori e modalità di trasporto e rendere il paese più connesso, veloce e competitivo;
- estendendo l'applicazione dei più alti standard per il miglioramento continuo dei livelli di resilienza, *safety* e delle *performance* dell'infrastruttura anche tramite l'estensione di avanzate tecnologie su tutta la rete.

Rischi di natura regolatoria e di *compliance*

La Società opera in settori fortemente regolamentati in cui il cambiamento delle regole di funzionamento del quadro regolatorio, delle prescrizioni e degli obblighi possono influire sull'andamento della gestione ed incidere sui risultati attesi. Tra queste fonti di incertezza di natura esogena, merita evidenza in generale il rischio connesso alla riduzione/gestione delle risorse finanziare messe a disposizione dallo Stato tramite i Contratti di Programma che potrebbe avere effetti sui piani societari e sul bilancio. Così come quello di potenziali blocchi di risorse in situazioni di emergenza e lungaggini negli iter approvativi tradizionali.

In generale, a fronte dei rischi che possono derivare dall'evoluzione del quadro normativo e degli scenari, la gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (Istituzioni, Autorità di settore indipendenti, ecc.), anche in caso di eventuali controversie, è sempre aperta a momenti di confronto ed 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 ed i comportamenti aziendali anche in coerenza con il Codice etico di Gruppo. Tuttavia la Società, data la complessità del *business* di appartenenza e la molteplicità delle attività svolte, è esposta a rischi

di non conformità derivanti in generale dalla potenziale inosservanza delle regole caratterizzanti il quadro legislativo e regolatorio, con conseguenti effetti sanzionatori, perdite finanziarie e danni reputazionali.
Per presidiare tali aspetti, al monitoraggio dell'evoluzione normativa e regolamentare che la Società esegue, anche attraverso l'azione di gruppi di lavoro permanenti e presidi organizzativi, si aggiungono le verifiche sul rispetto delle disposizioni interne ed esterne da parte dalle strutture preposte ed i percorsi formativi rivolti al personale sui temi di *compliance* di maggiore rilevanza.
In particolare, nell'ambito del *Framework* unico anticorruzione, è stato aggiornato e notevolmente integrato *l'Anti Bribery&Corruption Management System* di RFI (ABC System). L'ABC System prevede principi di controllo trasversali ed individua un set di strumenti di prevenzione specifici declinati in standard di comportamento ed indicatori di monitoraggio di possibili anomalie, finalizzati all'adozione di processi decisionali consapevoli, responsabili ed improntati ai valori di integrità, correttezza e legalità. A supporto dell'azione di sensibilizzazione verso i suddetti valori a tutti i livelli, l'ABC System prevede inoltre, tra le principali linee di intervento, una continua attività formativa e di comunicazione.
Nell'ambito del potenziamento del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi è stato anche definito il Modello di *Compliance* di Gruppo a prevenzione ulteriore del rischio di non conformità, ovvero del rischio di incorrere in violazioni di norme esterne e di autoregolamentazione con ricadute reputazionali. La Società ha istituito la struttura di *Compliance* e sta valutando le più opportune modalità di recepimento del Modello.
Inoltre, in considerazione della maturità dei processi di liberalizzazione dei mercati in cui operano le Società del Gruppo FS, è emersa a livello di Gruppo la necessità di intraprendere un percorso per dotare le Società, nel rispetto delle rispettive prerogative di autonomia ed 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 ed all'esecuzione di pratiche commerciali scorrette.
Quanto alla gestione degli aspetti relativi alla protezione dei dati personali, nel corso del 2020 sono proseguite le attività di presidio degli adempimenti previsti dal Regolamento UE 2016/679 e dal *Framework* di *Data Protection*. In particolare, in RFI è stato designato un *Data Protection Officer* interno ed è stato interamente recepito il *Framework* di Gruppo. Proseguono inoltre, ormai regolarmente, con il supporto del *Data Protection Officer*, le attività legate all'aggiornamento del Registro dei Trattamenti societario e delle informative, alla gestione delle richieste di esercizio dei diritti degli interessati, alla stipula degli Accordi di *Data Protection* per la gestione delle terze parti, ai *Data Protection Impact Assessment* e *by Design by Default*.

Rischi operativi

Gli investimenti infrastrutturali sul sistema ferroviario si sostanziano in progetti complessi che richiedono ingenti risorse finanziarie ed uno strutturato apparato organizzativo e di *project management* che RFI, anche per il tramite delle Società del Gruppo, pone in essere. Numerosi e di diversa natura potrebbero essere gli eventi in grado di ripercuotersi sulla realizzazione delle opere nei tempi/costi previsti e sulla qualità, efficienza e disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e comportare, pertanto, potenziali effetti negativi sui risultati societari. Ci si riferisce, in generale, ad eventuali variazioni del quadro giuridico, lungaggini negli iter autorizzativi dei progetti da parte dei Ministeri/Enti, difficoltà nell'accesso alle fonti di finanziamento, variazioni tecniche nei programmi, carenze tecniche/organizzative degli appaltatori/contraenti generali (anche dovute a situazioni di sofferenza finanziaria o di default) e/o dei soggetti tecnici.
A fronte di tali rischi, la Società attua procedure di gestione e controllo che permettono di monitorare costantemente l'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali e di innescare

meccanismi volti alla definizione di azioni migliorative o correttive. Al riguardo sono state attuate specifiche azioni di natura contrattuale ed organizzativa, tese a rafforzare il presidio sui progetti d'investimento da parte di RFI in quanto Committente. Prosegue il progetto di ampio respiro volto a innovare le modalità di gestione degli investimenti attraverso l'ottimizzazione degli strumenti informativi necessari alla loro gestione operativa e, più in generale, a supportare il modello di gestione a vita intera degli asset nonché sono in corso azioni specifiche di internalizzazione di attività per favorire la continuità di progetti strategici (messa a regime nuova società controllata IFR Firenze per contribuire allo sviluppo del progetto del Passante Ferroviario AV del nodo di Firenze e alla realizzazione della nuova stazione AV di Firenze Belfiore) e sono allo studio azioni volte all'affinamento dei processi di *project management* in ottica *risk based*.

L'infrastruttura ferroviaria è inoltre sensibile a interruzioni/inconvenienti dovuti a guasti degli impianti e delle tecnologie, a fenomeni naturali di grave intensità ed ad atti contro il patrimonio che possono influire sull'offerta dei servizi di circolazione in via continuativa nel rispetto degli standard di qualità attesi. Per fronteggiare tali eventi, la Società, oltre a disporre di sistemi di sicurezza, controllo e monitoraggio all'avanguardia, realizza, con il supporto sempre maggiore delle tecnologie, cicli manutentivi sulla rete ed adotta procedure di gestione delle anormalità ed emergenze e specifici piani di contingenza con costante attenzione all'informazione al pubblico ed alla fornitura dei servizi accessori ai clienti. Al riguardo in ottica di ottimizzazione e rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura è in corso un progetto di ampio respiro legato al *climate change* (mitigazione rischio idrogeologico e sismico).

Per migliorare le performance di qualità del servizio, la Società, tra le altre cose, ha avviato progetti d'implementazione dei sistemi per la programmazione ottimizzata dell'orario ferroviario e di gestione del traffico e ha costituito in via permanente il Comitato Puntualità, responsabile di presidiare e monitorare le prestazioni di puntualità reale e di tutti i soggetti coinvolti ed individuare azioni di breve, medio e lungo periodo in termini di gestione della circolazione, offerta commerciale e scenario tecnico, modello manutentivo, progettazione e realizzazione investimenti, standardizzazione per la risoluzione dei guasti ripetitivi degli impianti.

Per presidiare il rischio di saturazione delle tratte a maggior valenza commerciale e, in generale, per far crescere capacità, prestazionalità ed accessibilità della rete, la Società sta mettendo in atto interventi al fine di rendere più fluida la circolazione, aumentare la capacità di traffico nei grandi nodi urbani, e sta pianificando, a livello di intera rete, ingenti programmi di investimento per rinnovi, per upgrade tecnologici nonché volti ad accelerare la transizione digitale e l'automazione dei sistemi e dei processi e proseguire con le iniziative di efficientamento. Sono inoltre allo studio progetti di diagnostica evoluta e manutenzione predittiva.

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

Rischi legati all'approvvigionamento

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

velocizzazione, semplificazione, tracciatura e dematerializzazione. In particolare, il progetto si prefigge di minimizzare i tempi di attraversamento del processo (dalla definizione della specifica materiali alla contabilizzazione), di garantire continuità sui cantieri, aumentando la puntualità nella consegna ordini, di ridurre il capitale immobilizzato nelle scorte presso le strutture territoriali ed il magazzino centrale. Sono in atto le prime attivazioni nelle strutture territoriali.

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 ed 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 e realizzazione dell'infrastruttura, di progettazione e gestione degli impianti tecnologici e di produzione di componenti ferroviari, e ha definito, per le forniture strategiche, i livelli delle scorte di emergenza, le relative modalità di reintegro e politiche di diversificazione dei fornitori. A ciò si aggiungono le iniziative in atto volte a definire un modello generale di valutazione del rischio del parco fornitori RFI per supportare le più opportune scelte di approvvigionamento dei materiali (anche strategici), nonché azioni specifiche a beneficio della sostenibilità tese a estendere l'utilizzo della valutazione delle performance dei fornitori in ambito *Corporate Social Responsibility* come requisito premiale di tutte le gare tecnico-economiche bandite da RFI. Sono altresì in corso specifiche iniziative volte all'estensione di protocolli per la progettazione sostenibile dell'infrastruttura.

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 ed i servizi correlati, per la vendita delle tracce, per la gestione degli approvvigionamenti, della manutenzione e degli investimenti, per il monitoraggio delle scorte e per numerose altre attività, inclusa la gestione dei processi contabili. Hardware e software utilizzati, possono essere danneggiati da un errore umano, da disastri naturali, dalla perdita di potenza e da altri eventi. Problemi inaspettati alle strutture, guasti di sistema, *cyber attack* potrebbero influenzare la qualità dei servizi e causare interruzioni, rallentamenti 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 ed 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*.

È inoltre in corso un progetto di ampia portata e complessità per dotare il Gruppo FS di un modello di gestione e controllo volto alla classificazione delle informazioni in relazione alle caratteristiche di riservatezza al fine di proteggere, in particolare, le informazioni confidenziali e strettamente confidenziali da possibili violazioni in grado

di comportare danni rilevanti conseguenti ad un utilizzo improprio, accidentale o intenzionale, delle informazioni (ad es. in termini di possibile perdita economica, degrado o interruzione di servizi, impatti su persone e cose, perdita di competitività, sanzioni, deterioramento dell'immagine e della reputazione del Gruppo o dei rapporti con *stakeholder*, etc.).

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

Rischi legati alla diffusione di malattie infettive

La diffusione su scala globale di emergenze epidemiologiche o pandemiche che colpiscono la popolazione (es. COVID-19) può determinare, oltre a un deterioramento del quadro macroeconomico, rallentamenti nell'attività dell'impresa, derivanti da provvedimenti emanati da autorità nazionali ed estere, da indisponibilità di personale, da difficoltà incontrate dalla clientela nella fruizione dei servizi di mobilità collettiva, da discontinuità nella catena di fornitura, con impatti negativi sui risultati della Società.

La Società è dotata di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione ed il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul *business* dell'impresa. Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività della reazione e l'efficacia delle azioni intraprese sia per fronteggiare l'emergenza sia per rafforzare nel lungo periodo la resilienza operativa e gestionale della Società.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L'attuale scenario macroeconomico è fortemente condizionato dall'incertezza legata all'evento pandemico del Covid-19 che ha investito a partire dalla fine del 2019 gradualmente l'intero contesto mondiale. In particolare, per l'Italia il dilagare dell'epidemia ha determinato un impatto profondo sull'economia alterando le scelte di produzione, investimento e consumo.
Le proiezioni macroeconomiche per l'economia italiana prevedono nel 2021 un'espansione del PIL al 3,5 %; tale espansione è condizionata dalle seguenti condizioni: che l'emergenza sanitaria ritorni sotto controllo, che prosegua il sostegno della politica di bilancio, rafforzato dall'utilizzo dei fondi disponibili nell'ambito della *Next Generation* EU e che la politica monetaria garantisca il mantenimento di condizioni favorevoli nel periodo. Si prevede la ripresa degli investimenti e delle esportazioni e una più graduale ripresa dei consumi con un riassorbimento solo parziale della maggiore propensione al risparmio dovuta all'insorgere dell'epidemia. Lo scenario pandemico ipotizzato per il 2021 che rifletterà i propri effetti sullo svolgimento dei business societari è articolato su tre fasi:

- *soft lock down* da gennaio a marzo 2021 (in linea con le ultime due mensilità del 2020);
- allentamento restrizioni: da aprile a giugno 2021;
- ritorno al "*new normal*" a partire dal mese di luglio 2021.

Alle misure legislative a sostegno della ripresa economica che hanno coinvolto in maniera diretta RFI nel corso del 2020, quali il Decreto Rilancio del 19 maggio 2020 n.34 e il Decreto Legge n. 76 del 16 luglio 2020 c.d. Semplificazioni, si aggiungono in continuità la Legge di Bilancio 2021 e il Decreto cd. Milleproroghe.
In particolare la Legge di Bilancio 2021 conferma le misure già introdotte dal Decreto Rilancio, rivolte a compensare il gestore dell'infrastruttura dai minori introiti da pedaggio subordinati alla concessione di uno sconto sul pedaggio stesso alle imprese ferroviarie, mentre il Milleproroghe conferma le misure per il rilancio dell'economia attraverso lo sviluppo degli investimenti estendendo per tutto il 2021 la possibilità di aumentare la percentuale di anticipi erogabili alle imprese costruttrici compatibilmente con le risorse annuali disponibili a legislazione vigente.

Alla luce della instabilità degli scenari previsionali, è stata attivata la revisione del Piano 2019 – 2023 che comunque confermerà gli indirizzi generali del Piano attuale.
Infatti, il Piano 2019 – 2023 è orientato alla creazione di valore sia in termini economici che ambientali e sociali, con attenzione al mantenimento della qualità industriale, al rafforzamento del ruolo di azienda aperta a nuove sfide, all'innovazione tecnologica, alla digitalizzazione e alla valorizzazione del capitale umano del Gruppo FS.
In un contesto in continua evoluzione, la Società si pone quindi l'obiettivo di prestare sempre più attenzione ai temi della digitalizzazione e della sostenibilità, sia in termini strategici di lungo periodo che in termini di revisione delle scelte e dalle buone pratiche quotidiane, rendendoli principali cardini della *mission* aziendale e dando all'innovazione tecnologica un ruolo fondamentale per il loro raggiungimento.
Al fine di favorire la capillare diffusione interna della cultura della sostenibilità, continuano, in collaborazione con la Capogruppo, percorsi di formazione e sensibilizzazione specifici, cosi da raggiungere, progressivamente, l'intera popolazione aziendale.

La visione strategica della Società è orientata ad una maggiore concentrazione sul *core business* ferroviario, in coerenza con gli indirizzi strategici dell'Azionista ed un approccio al cliente come centro dei processi operativi e industriali.
Si confermano dunque prioritari i cinque ambiti di intervento come Stazioni (nuovo *concept* di stazione per l'integrazione modale e progetti di riqualificazione delle aree limitrofe di stazione), Trasporto pubblico locale (potenziamenti, velocizzazioni, nuove stazioni), Lunga percorrenza (potenziamenti e velocizzazioni delle principali direttrici europee, collegamenti aeroporti), Logistica (collegamenti porti, interporti, distretti produttivi, rafforzamento cooperazione internazionale tra Gestori), Ambiente & Sociale (efficientamento idrico ed energetico, *green procurement*, uso sociale di *asset* non strumentali).
Il perseguimento di obiettivi così sfidanti comporta un rinnovato impegno da parte della Società in tutti gli ambiti industriali ma vede contestualmente come fattore abilitante la disponibilità di un adeguato livello di risorse pubbliche sia con riferimento agli aspetti gestionali sia agli impegni pluriennali.

La Società pone grande enfasi alla vista innovativa, orientata in particolare, alla sicurezza ed all'ambiente; in tale ambito, da una parte prosegue la sperimentazione di sistemi di diagnostica predittiva fissa, localizzati sui punti critici dell'armamento ferroviario, quali giunti e saldature, attraverso "nodi sensoriali"; dall'altra si prevede di individuare soluzioni di trasporto innovativo utili ad upgradare linee storiche, che ad oggi hanno livelli di velocità non rispondenti alle esigenze di trasporto "veloce", ma che una volta adeguate potrebbero rappresentare supporto/estensione dell'attuale rete AV; inoltre è prevista la sperimentazione del progetto "Mini Eolico" agli imbocchi delle gallerie per rifornire l'energia prodotta in loco ai diffusori della copertura radio, alla illuminazione di sicurezza ed all'impianto antiincendio, riducendo al contempo gli interventi tecnici per il ripristino delle condizioni in caso di disalimentazioni accidentali di tali sistemi. L'utilizzo dei droni viene perseguito nell'ambito della sicurezza ad esempio per sopralluoghi in *real time* od in remoto, in aggiunta alle normali procedure e normative in uso.

Con riferimento al contesto della finanza pubblica il piano degli investimenti ferroviari della Società necessita di continuità negli stanziamenti pubblici a sostegno e per lo sviluppo della modalità ferroviaria. Le risorse finanziarie iscritte nei Contratti di Programma parte Servizi (CdP-S) e parte Investimenti (CdP-I), pari a circa 89 miliardi di euro compresi i 13,2 miliardi di risorse aggiuntive recate dal vigente 'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021, 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.
La Legge di Bilancio 2020 ha previsto ulteriori nuove risorse mediante l'istituzione di un apposito "Fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese", con una dotazione complessiva di 20,8 miliardi di Euro, a valere delle quali trovano collocazione risorse per gli investimenti di RFI, attualmente in fase di quantificazione con i competenti Ministeri, che dovranno essere contrattualizzate nel prossimo aggiornamento del Contratto di Programma 2017-2021 parte investimenti e in un atto integrativo al vigente Contratto di Programma 2016-2021 parte Servizi, per la quota destinata alla manutenzione straordinaria.
Inoltre, per effetto dell'emanazione della Legge di Bilancio 2021 sono state assegnate ulteriori risorse destinate agli investimenti di RFI e che dovranno anch'esse essere contrattualizzate nel prossimo aggiornamento del Contratto di Programma 2017-2021 parte investimenti:

- ✓ risorse aggiuntive per investimenti (cap. 7122 MEF) per 2.735 milioni di euro,

- ✓ risorse destinate ad interventi ferroviari a supporto delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 (cap. 7561 MEF) per 95 milioni di euro,

e in un atto integrativo al vigente Contratto di Programma 2016-2021 parte Servizi per l'importo di 752 milioni di euro stanziato con tale legge per la manutenzione straordinaria.
Sempre in tema di risorse statali per gli investimenti, è inoltre stato emesso il Decreto MIT del 07/12/2020, che individua le opere infrastrutturali necessarie per garantire la sostenibilità delle Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026, e che in particolare assegna a interventi di competenza RFI risorse per 103 milioni di Euro.

Infine, sono in corso le interlocuzioni con il MIT per la definizione degli interventi di competenza RFI da includere nel Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza (PNRR), il piano che lo Stato italiano deve presentare alla Commissione Europea per accedere alle risorse offerte dal *Recovery and Resilience Facility*, nonché per la definizione degli interventi in ambito Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2021-2027, il quale prevede ulteriori risorse nazionali a integrazione degli obiettivi perseguiti dalla programmazione comunitaria 2021-2027..

Parallelamente prosegue l'attività della Società nell'assicurare il finanziamento dei fabbisogni degli investimenti inclusi nei 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 in data 16 giugno 2020 è stato ammesso alla registrazione della Corte di Conti il Primo atto integrativo al Contratto di Programma 2016-2021 – Parte Servizi tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Con riferimento alle risorse stanziate sul capitolo di Bilancio 1541 del Ministero dell'Economia e delle Finanze per la manutenzione ordinaria e per i fabbisogni relativi a *safety, security* e navigazione, si segnala che la Legge di Bilancio 2021 ha assegnato per il triennio 2021-2023 un finanziamento aggiuntivo pari a 50 milioni di euro per ogni anno.

La Presidente

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2020
PROSPETTI CONTABILI

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

valori in euro

	Note	31.12.2020	31.12.2019
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	*(5)*	34.471.610.169	34.134.291.747
Investimenti immobiliari	*(6)*	1.099.022.108	1.114.517.288
Attività immateriali	*(7)*	787.458.933	695.256.574
Attività per imposte anticipate		–	–
Partecipazioni	*(8)*	143.776.042	141.555.961
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	*(9)*	110.525.954	575.395.107
Crediti commerciali non correnti	*(12)*	1.754.646	1.676.576
Altre attività non correnti	*(10)*	3.236.147.348	4.037.578.944
Totale attività non correnti		**39.850.295.200**	**40.700.272.197**
Rimanenze	*(11)*	928.399.837	863.848.979
Crediti commerciali correnti	*(12)*	578.713.729	676.855.930
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	*(9)*	558.737.137	689.333.428
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	*(13)*	338.868.500	540.334.140
Crediti tributari	*(14)*	266.367	16.515.637
Altre attività correnti	*(10)*	1.438.006.336	2.125.444.149
Totale attività correnti		**3.842.991.906**	**4.912.332.263**
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		**–**	**–**
Totale attività		**43.693.287.106**	**45.612.604.460**
Patrimonio netto			
Capitale sociale	*(15)*	31.528.425.067	31.528.425.067
Riserve	*(15)*	172.585.606	157.488.956
Riserve di valutazione	*(15)*	(175.689.614)	(184.174.945)
Utili (Perdite) portati a nuovo	*(15)*	2.098.466.919	1.911.630.567
Utile (perdita) di esercizio	*(15)*	38.291.246	301.933.002
Totale Patrimonio Netto		**33.662.079.224**	**33.715.302.647**
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	*(16)*	1.897.419.663	2.497.189.276
TFR e altri benefici ai dipendenti	*(17)*	446.460.912	513.963.378
Fondi rischi e oneri	*(18)*	579.362.830	473.714.028
Passività per imposte differite		–	–
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	*(19)*	40.764.849	53.570.861
Debiti commerciali non correnti	*(21)*	18.020.947	18.682.221
Altre passività non correnti	*(20)*	111.472.121	122.878.990
Totale passività non correnti		**3.093.501.322**	**3.679.998.754**
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	*(16)*	1.295.082.314	1.740.196.258
Debiti commerciali correnti	*(21)*	2.547.169.562	3.180.907.749
Debiti per imposte sul reddito		–	43.581
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	*(19)*	14.292.029	14.006.040
Altre passività correnti	*(20)*	3.081.162.655	3.282.149.431
Totale passività correnti		**6.937.706.560**	**8.217.303.059**
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		**–**	**–**
Totale passività		**10.031.207.882**	**11.897.301.813**
Totale Patrimonio Netto e passività		**43.693.287.106**	**45.612.604.460**

CONTO ECONOMICO

valori in euro

	Note	2020	2019
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	*(22)*	2.375.561.265	2.648.789.988
Altri proventi	*(23)*	115.952.912	126.058.305
Totale ricavi operativi		**2.491.514.177**	**2.774.848.293**
Costo del personale	*(24)*	(1.373.857.506)	(1.520.424.449)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	*(25)*	(739.717.843)	(889.089.520)
Costi per servizi	*(26)*	(827.117.031)	(736.882.714)
Costi per godimento beni di terzi	*(27)*	(32.921.276)	(32.624.686)
Altri costi operativi	*(28)*	(69.910.555)	(107.522.620)
Costi per lavori interni capitalizzati	*(29)*	884.768.853	992.525.234
Totale costi operativi		**(2.158.755.358)**	**(2.294.018.755)**
Ammortamenti	*(30)*	**(90.141.561)**	**(118.739.101)**
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	*(31)*	**(44.513.422)**	**(23.665.447)**
Accantonamenti	*(32)*	**(127.000.000)**	**12.177.721**
Risultato operativo (EBIT)		**71.103.836**	**350.602.711**
Proventi e oneri finanziari		**(32.812.416)**	**(34.401.342)**
Proventi finanziari	*(33)*	1.315.892	8.513.329
Oneri finanziari	*(34)*	(34.128.308)	(42.914.671)
Risultato prima delle imposte		**38.291.420**	**316.201.369**
Imposte sul reddito	*(36)*	(174)	(14.268.367)
Risultato di esercizio delle attività continuative		**38.291.246**	**301.933.002**
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		**–**	**–**
Risultato netto di esercizio		**38.291.246**	**301.933.002**

**Per una più corretta esposizione nel 2020 le penalità attive e passive da performance regime sono state riclassificate nei ricavi delle vendite e prestazioni e i ricavi per altri rimborsi sono stati riclassificati a rettifica dei costi per servizi. Anche la colonna di confronto è stata modificata.*

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

valori in euro

	Note	2020	2019
Risultato netto di esercizio		**38.291.246**	**301.933.002**
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	*(17)*	(6.912.757)	(11.521.490)
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico di esercizio	*(17)*	**10.873.331**	**13.491.509**
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	*(17)*	4.524.757	3.874.319
Differenze di cambio			
Effetto fiscale quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari			
Attività finanziarie disponibili per la vendita			
Effetto fiscale attività finanziarie disponibili per la vendita			
Altre componenti di conto economico complessivo di esercizio, al netto degli effetti fiscali		**8.485.331**	**5.844.338**
Conto economico complessivo di esercizio		**46.776.577**	**307.777.340**

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(valori in Euro)

	Patrimonio netto								
		Riserve							
		Riserve	Riserve di valutazione						
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Altre riserve	**Totale Riserve**	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di periodo	**Totale Patrimonio Netto**
Saldo al 1 gennaio 2019	**31.528.425.067**	**69.920.074**	**(59.631.647)**	**(130.387.636)**	**78.508.050**	**(41.591.159)**	**1.751.144.183**	**274.196.193**	**33.512.174.284**
Distribuzione dividendi						–		(100.000.000)	**(100.000.000)**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		13.709.810				13.709.810	160.486.383	(174.196.193)	**–**
Variazioni da scissione						–			**–**
Utile/(Perdite) complessivo rilevato						–			
di cui:						–			
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			3.874.319			3.874.319			**3.874.319**
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				(11.521.490)		(11.521.490)			**(11.521.490)**
Altri movimenti			13.491.509			13.491.509			**13.491.509**
Operazioni straordinarie					(4.648.978)	(4.648.978)			**(4.648.978)**
Utile/(Perdita) di esercizio						–		301.933.002	**301.933.002**
Saldo al 31 dicembre 2019	**31.528.425.067**	**83.629.884**	**(42.265.819)**	**(141.909.126)**	**73.859.072**	**(26.685.988)**	**1.911.630.566**	**301.933.002**	**33.715.302.647**
Saldo al 1 gennaio 2020	**31.528.425.067**	**83.629.884**	**(42.265.819)**	**(141.909.126)**	**73.859.072**	**(26.685.988)**	**1.911.630.566**	**301.933.002**	**33.715.302.647**
Distribuzione dividendi								(100.000.000)	**(100.000.000)**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		15.096.650				15.096.650	186.836.352	(201.933.002)	**–**
Utile/(Perdite) complessivo rilevato						–			**–**
di cui:						–			**–**
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			4.524.757			4.524.757			**4.524.757**
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				(6.912.757)		(6.912.757)			**(6.912.757)**
Altri movimenti			10.873.331			10.873.331			**10.873.331**
Operazioni straordinarie						–			**–**
Utile/(Perdita) di esercizio								38.291.246	**38.291.246**
Saldo al 31 dicembre 2020	**31.528.425.067**	**98.726.534**	**(26.867.731)**	**(148.821.883)**	**73.859.072**	**(3.104.007)**	**2.098.466.918**	**38.291.246**	**33.662.079.224**

RENDICONTO FINANZIARIO

valori in euro

	Note	31.12.2020	31.12.2019
Utile/(perdita) di esercizio		**38.291.246**	**301.933.002**
Imposte sul reddito	*(36)*	174	14.268.367
Proventi/oneri finanziari	*(33)(34)*	32.812.417	36.651.043
Ammortamenti	*(30)*	90.141.562	118.739.101
Accantonamenti e svalutazioni		**249.965.274**	**77.594.492**
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	*(23) (28)*	(57.460.112)	(75.434.801)
Variazione delle rimanenze	*(11)*	(11.345.416)	(122.631.904)
Variazione dei crediti commerciali	*(12)*	98.088.838	(485.090)
Variazione dei debiti commerciali	*(21)*	(634.421.785)	(19.170.503)
Variazione delle altre attività e passività	*(10) (14) (20)*	1.283.922.387	(535.667.925)
Utilizzi fondi rischi e oneri	*(18)*	(72.463.020)	(102.337.367)
Pagamento benefici ai dipendenti	*(17)*	(75.932.430)	(95.017.889)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	*(34)(35)*	(94.428.339)	(119.388.664)
Imposte (pagate)/incassate	*(36)*	16.205.733	(5.349.273)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		**863.376.529**	**(526.297.411)**
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	*(5)*	(4.629.063.090)	(4.614.884.856)
Investimenti immobiliari	*(6)*	(2.903.827)	(432.306)
Investimenti in attività immateriali	*(7)*	(116.525.890)	(113.050.936)
Investimenti in partecipazioni	*(8)*	(152.092.000)	(118.552.000)
Investimenti al lordo dei contributi		**(4.900.584.807)**	**(4.846.920.098)**
Contributi immobili, impianti e macchinari	*(5)*	4.189.542.853	4.046.289.655
Contributi-Investimenti immobiliari	*(6)*	–	
Contributi-attività immateriali	*(7)*	–	
Contributi-partecipazioni	*(8)*	149.792.000	112.344.000
Contributi		**4.339.334.853**	**4.158.633.655**
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	*(5)*	35.160.284	18.527.532
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	*(6)*	2.380.922	1.114.663
Disinvestimenti in attività immateriali	*(7)*	–	–
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	*(8)*		9.740.500
Disinvestimenti		**37.541.206**	**29.382.695**
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento		**(523.708.748)**	**(658.903.748)**
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	*(16)*	(429.684.108)	(526.884.777)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	*(16)*	(610.000.000)	1.056.918.999
Canoni per leasing finanziario	*(19)*	(14.676.320)	(13.169.523)
Variazione delle attività finanziarie	*(9)*	575.848.307	598.502.279
Variazione delle passività finanziarie	*(19)*	(17.908)	105.850
Dividendi	*(15)*	(100.000.000)	(100.000.000)
Operazioni straordinarie /altre variazioni patrimonio netto	*(15)*	–	(911.975)
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria		**(578.530.029)**	**1.014.560.853**
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio		**(238.862.248)**	**(170.640.306)**
Disponibilità liquide a inizio esercizio		**639.766.215**	**810.406.521**
Disponibilità liquide a fine esercizio	*(9) (13)*	**400.903.967**	**639.766.215**
di cui conto corrente intersocietario		**62.035.467**	**99.432.074**

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 08 marzo 2021 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

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

La Società KPMG S.p.A. è incaricata della revisione legale dei conti per il triennio 2020-2022.

2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 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 princípi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

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

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

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

- la Situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;

- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 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 2019, 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 2020 e nell'esercizio 2019 sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatori di produzione	
	2020	**2019**
Traversale padana e transiti internazionali (Direttrice A)	1,93%	2,29%
Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B)	2,08%	2,38%
Dorsale ed affluenze (Direttrice C)	1,90%	2,28%
Tirrenico Sud (Direttrice D)	2,06%	2,27%
Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E)	2,09%	2,33%
Rete complementare (Direttrice F)	2,04%	2,30%
Rete AV/AC (Direttrice G)	1,32%	2,10%

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

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

Beni in *leasing*

i. Individuazione

Alla data di inizio di un contratto di locazione o di affitto in generale (*inception date,* anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali) e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, la Società verifica se lo stesso contiene o rappresenta un *leasing.* In particolare, un contratto contiene o rappresenta un *leasing* se trasferisce il diritto di controllare l'utilizzo di un bene identificato, per un periodo di tempo stabilito, in cambio di un corrispettivo. In presenza di contratti contenenti più componenti, di natura *leasing* e non *leasing*, e quindi rientranti sotto altri principi contabili, la Società provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del *leasing* inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (*commencement date*) ed è determinata considerando il periodo non annullabile del contratto, cioè il periodo durante il quale le parti hanno dei diritti e degli obblighi legalmente esecutivi (*enforceable*) e include anche i *rent-free period*. A tale durata si aggiunge:

- il periodo coperto da un'opzione di rinnovo del contratto ("opzione di proroga" o *renewal option*), quando la Società è ragionevolmente certa di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o *termination option*), quando la Società è ragionevolmente certa di non esercitare tale opzione.

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

La Società ha scelto di non applicare il principio IFRS 16 ai contratti di breve durata (*short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi; ai contratti di modesto valore (*low value lease*), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori a 5.000 euro. Per queste tipologie di contratto la Società rileva i pagamenti dovuti come costo con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

ii. Contabilizzazione successiva

Alla data di decorrenza del *leasing*, la Società rileva l'attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use* o RoU) nella corrispondente voce delle immobilizzazioni a seconda della natura del bene, e le passività del *leasing* (*lease liability*), classificate nelle voci Passività finanziarie correnti e non correnti. L'attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo, comprensivo dell'importo della valutazione iniziale della passività del *leasing*, rettificato dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una stima dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell'attività sottostante o per il ripristino dell'attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al *leasing* ricevuti.
La passività del *leasing* viene valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* non versati alla data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione la Società utilizza, quando possibile e se evincibile dal contratto, il tasso di interesse implicito del *leasing* o, in alternativa, il tasso di finanziamento marginale (*incremental borrowing rate* IBR). I pagamenti dovuti per il *leasing* inclusi nella valutazione della passività comprendono i pagamenti fissi, i pagamenti variabili che dipendono da un indice o un tasso, gli importi che si prevede di pagare a titolo di garanzia sul valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (che la Società ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se la Società ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che la Società non abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il *leasing)*.
Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del *leasing*, ovvero il costo del *leasing* non rifletta il fatto che il locatario eserciterà l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento. Inoltre, l'attività per il diritto di utilizzo viene diminuita delle eventuali perdite per riduzione di valore (*impairment*) e rettificata al fine di riflettere le rimisurazioni della passività del *leasing*.
La passività del *leasing*, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. Quando la passività del *leasing* viene rimisurata, il locatario procede ad una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'utile/(perdita) dell'esercizio.
Nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, la Società espone le attività per il diritto di utilizzo nelle stesse voci nelle quali sarebbero esposte le attività sottostanti il *leasing*, se fossero di proprietà, e le passività del *leasing* tra le altre passività finanziarie. A conto economico gli interessi passivi sulle passività del *leasing*

costituiscono una componente degli oneri finanziari e sono esposti separatamente dalle quote di ammortamento delle attività per il diritto di utilizzo.

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

Nel caso in cui venga avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

Le riclassifiche dalla/alla categoria "Investimenti immobiliari", vengono operate solo quando vi è evidenza del cambiamento d'uso dell'immobile, considerando che di per sé, un cambiamento delle intenzioni della direzione aziendale circa l'uso dell'immobile stesso non costituisce prova di un cambiamento d'uso.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili ed atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore accumulate. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono capitalizzabili sul valore dell'attività.
L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è determinato secondo le modalità descritte per la voce "Immobili, Impianti e Macchinari".

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.

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.

Accordi per servizi in concessione

Gli accordi per servizi in concessione, in cui il concedente è un'entità del settore pubblico ed il concessionario è un'entità del settore privato (*public-to-private*), rientrano nel campo di applicazione dell'IFRIC 12 solo qualora siano soddisfatti sia i presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo dell'interesse residuo. In particolare, si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione al pubblico di servizi e l'accordo prevede che il concedente:

- controlla o regolamenta quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo; e
- controlla, tramite la proprietà o in altro modo, qualsiasi interessenza residua significativa nell'infrastruttura alla scadenza ultima del periodo concessorio.

Per le concessioni che rientrano in tali fattispecie, la Società non rileva le infrastrutture tra gli Immobili impianti e macchinari ma rileva al *fair value*, alternativamente o congiuntamente: l'attività immateriale, se il concessionario ottiene il diritto di far pagare agli utenti il corrispettivo per la realizzazione o il miglioramento dell'infrastruttura; e/o l'attività finanziaria quando tale realizzazione o il miglioramento generano un diritto contrattuale incondizionato a ricevere cassa dal concedente o da chi da quest'ultimo individuato senza la possibilità di evitare il pagamento. I ricavi e i costi relativi all'attività di investimento sono rilevati su base contrattuale con riferimento alla fase di completamento come meglio dettagliato con riferimento ai contratti di costruzione. La rilevazione dei ricavi tariffari, invece, continua a essere effettuata secondo quanto previsto nel successivo paragrafo relativo ai Ricavi, così come eventuali attività immateriali seguono l'ammortamento legato al periodo concessorio di riferimento con un criterio che riflette la stima e la modalità del consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto del periodo di durata della concessione. I fondi per gli impegni da concessione accolgono gli accantonamenti afferenti gli specifici obblighi di ripristino, adeguamento e sostituzione dell'infrastruttura al fine di renderla nel normale stato d'uso e sono stanzianti solo qualora tali obblighi sono previsti nel contratto di concessione e contemporaneamente la concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del Bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che gli immobili, impianti e macchinari, le attività immateriali e gli investimenti immobiliari possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto

concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività *impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore contabile a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del capitale, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene.

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

Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

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

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

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

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

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

Aggregazioni Aziendali

L'IFRS 3 definisce come aggregazione aziendale quell'operazione o evento attraverso cui le attività acquisite e le passività assunte costituiscono un'attività aziendale. In particolare, un'attività aziendale è tale se costituita da fattori di produzione e processi applicati a tali fattori che sono in grado di contribuire alla creazione di produzione.

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

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

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

Strumenti Finanziari

i. Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia il Modello di *business* secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. A secondo del Modello di *business* utilizzato, l'attività finanziaria è detenuta per incassare in via esclusiva i flussi di cassa contrattuali, o i flussi di cassa provenienti dalla sua vendita, oppure entrambi. Ai fini della valutazione circa le caratteristiche dei flussi di cassa, la Società effettua il c.d. SPPI *Test* (*Solely Payment of Principal and Interest Test*) a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi (SPPI *Test* superato).
Al momento della rilevazione iniziale una attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

- costo ammortizzato CA
- *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI)
- *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL)

(a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali (Modello di *business* HTC *Held To Collect*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI *Test* superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

(b) Attività finanziarie valutate al fair value trough other comprehensive income (FVTOCI)

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (Modello di *business* HTC&S *Held To Collect and Sale*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI *Test* superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio, le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.
Con riguardo agli strumenti di capitale, rientrati nell'ambito di applicazione dell'IFRS9 si rinvia a quanto riportato nel capitolo "Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni".

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

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie non classificate come valutate al costo ammortizzato o al FVOCI. Vengono valutate inizialmente e successivamente al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni di *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

ii. Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività

finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

Con riferimento agli strumenti derivati la Società si è avvalsa della facoltà di continuare ad applicare l'*hedge accounting* previsto dallo IAS 39, in attesa del completamento da parte dello IASB del progetto sul cd *macro-hedging,* di semplificazione delle operazioni di copertura.
La Società utilizza gli strumenti finanziari derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di *fair value* di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (*fair value hedge*) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (*cash flow hedge*). L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione, che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali), ed è misurata comparando le variazioni di *fair value* dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (*dollar offset ratio*), o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.
Fair value hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *fair value hedge* e che si qualificano come tali sono rilevate a conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di *fair value* delle attività o passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.
Cash flow hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *cash flow hedge* e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota "efficace", nel conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva da *cash flow hedge*"), che viene successivamente riversata a conto economico al momento della manifestazione economica del sottostante oggetto di copertura. La variazione di *fair value* riferibile alla porzione inefficace viene immediatamente rilevata al conto economico di periodo. Qualora il verificarsi della operazione sottostante non sia più considerata altamente probabile, la quota della "riserva da *cash flow hedge*" a essa relativa viene immediatamente riversata a conto economico. Qualora, invece, lo strumento derivato sia ceduto, giunga a scadenza o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di "riserva da *cash flow hedge*" a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante. La contabilizzazione della copertura come *cash flow hedge* è cessata prospetticamente.

iv. Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

La Società applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' ('*expected credit loss'* o 'ECL'). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL, ponderati in base alle probabilità.

I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "*General deterioration method*" e il "*Simplified approach*"; in particolare:

- il "*General deterioration method*" richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- il "*Simplified approach*" prevede, per i crediti commerciali, i *contract asset* e i crediti derivanti da contratti di *leasing*, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

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

- *Stage* 1: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (data di rilevazione iniziale) a prescindere da paramenti qualitativi (es.: *rating*) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in *stage* 1, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (12-*month* ECL) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di *default* nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage* 1 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage* 2: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime* ECL). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage* 2 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage* 3: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento.

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

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

Inoltre, la Società ha deciso di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con *rating* ritenuto *Investment*

Grade (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation,* bensì esse vengono allocate direttamente in *stage* 1 con *provisioning* a 1 anno.

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

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

Determinazione del fair value

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate. Le attività e passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (*input*) utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

- Livello 1: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui la Società può accedere alla data di valutazione;
- Livello 2: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;
- Livello 3: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di dati di input non osservabili.

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

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

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

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor* 3mesi, la curva *Swap vs Euribor* 6mesi*, l*a *Eur Interest Rate Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap Curve (CDS)* delle parti nel contratto derivato che rappresentano il dato di *input* comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del non *performance-risk*. La determinazione del non *performance-risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori

considerati *i)* l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, *ii)* le opportune *CDS curve* per rappresentare la loro probabilità di *default* (PD).

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

Rimanenze

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi, al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*, che normalmente coincide con il valore nominale, e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

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

Piani a benefici definiti e a contribuzione definita (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 piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, anche se 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.

Pertanto, viene rilevato in Bilancio sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro. Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella

determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.

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

Ricavi da contratti con i clienti

i. Rilevazione iniziale e valutazione successiva

La Società rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui la Società ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model,* il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obbligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle *performance obbligation,* v) la rilevazione del ricavo.
I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obbligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, la Società rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi la Società utilizza il Metodo basato sugli *input* (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli *input* impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli *input* totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli *input* risultano distribuiti uniformemente nel tempo, la Società rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.
Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle *performance obbligation* e i significativi termini di pagamento adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

Prodotti e servizi	**Rilevazione IFRS 15** **Natura, tempistiche di soddisfacimento delle *performance obbligation*, significativi termini di pagamento**
Vendita di beni e servizi e contratti di costruzione (principio generale)	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. Per l'IFRS 15, nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obbligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, l'entità rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi il Gruppo utilizza il Metodo basato sugli *input* (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli *input* impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli *input* totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli *input* risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.
Pedaggio	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): - la componente A è correlata all'usura dell'infrastruttura; - 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.
Servizi di traghettamento	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 *Performance Obligation*.

	La tariffa è regolata nel Capitolo 6 del PIR, ed è calcolata come moltiplicazione dell'*ability to pay* 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.
Trazione elettrica (Servizi accessori alla circolazione)	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. La rilevazione dei ricavi avviene mensilmente con fatturazione in acconto. Ogni trimestre vengono emesse le fatture a conguaglio. Entro l'anno successivo viene calcolato l'effettivo costo della corrente di trazione e si procede con un conguaglio alle IF.
Altri servizi accessori alla circolazione (esclusa trazione elettrica)	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, *Fast track*, *Parking*, ecc.), esclusi i servizi compresi nel PMdA e la trazione elettrica. Le tariffe relative ad ogni servizio sono elencate al capitolo 6 del PIR. Ciascun servizio accessorio alla circolazione è considerato come singola *Performance Obligation*, pertanto ciascun prezzo si riferisce ad un'unica PO. La rilevazione del ricavo avviene mensilmente mentre la fatturazione viene effettuata trimestralmente sulla base degli importi rendicontati per ciascuna IF e per ciascun servizio.
Prestazioni sanitarie	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.
Ricavi GSMR	Il contratto disciplina il servizio effettuato da RFI in favore dei Gestori Telefonici consistente nell'accesso, in via non esclusiva, del segnale sulla banda di frequenza GSM all'interno delle gallerie ferroviarie, nonché la manutenzione dei suddetti impianti. I corrispettivi dovuti dagli operatori saranno fatturati in base a quanto disposto nelle condizioni del contratto.
Lavori per conto terzi	I lavori conto terzi di riferiscono a contratti di durata normalmente ultrannuale, per la realizzazione di un'opera o di un complesso di opere strettamente interdipendenti tra loro. Tali lavori sono eseguiti su ordinazione del committente secondo le specifiche tecniche da questi richieste e non sono svolti per esigenze di salvaguardia e sicurezza dell'esercizio ferroviario. Rientrano in tale classificazione anche le prestazioni di servizi legate generalmente alla costruzione di un bene, pattuiti come oggetto unitario per la specifica ordinazione di un

	cliente. Al momento della stipula della Convenzione con il cliente viene creato un "Ordine Interno" all'interno del quale viene effettuata la rendicontazione dei lavori necessaria per la registrazione dei ricavi. La fatturazione viene effettuata a valle della rendicontazione, tranne nei casi in cui è previsto la corresponsione di un anticipo.
Vendita di materiali	L'oggetto del contratto è la vendita di materiali "nuovi" (principalmente materiali tecnologici) e "usati servibili" (principalmente materiali di armamento). Il materiale nuovo viene venduto al prezzo più favorevole tra il prezzo standard e quello di acquisto, mentre per la cessione del materiale usato servibile normalmente la quotazione è definita prendendo a riferimento il prezzo del nuovo e applicando una decurtazione percentuale, correlata ad alcune variabili (es. consumo, tipologia, esclusione del trasporto, ecc.). Per ogni consegna di materiale viene redatto dal Capo Impianto un verbale di consegna, la cui copia viene trasmessa all'addetto per l'emissione dell'ordine di vendita e della relativa fattura.

ii. Corrispettivi variabili

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

iii. Presenza di una componente finanziaria significativa

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

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

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

Contributi pubblici

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

Contributi in conto impianti

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

Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" come componente positiva del conto economico.

Dividendi

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

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

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

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

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a Patrimonio Netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del conto economico complessivo e direttamente al Patrimonio

Netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

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

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

Conversione delle poste in valuta

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

Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

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

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

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

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

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2020.

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

Il 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato la versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting*. Le principali modifiche rispetto alla versione del 2010 riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione, migliori definizioni e *guidance*, in particolare con riferimento alla definizione di passività, chiarimenti di importanti concetti, come *stewardship*, prudenza e incertezza nelle valutazioni. Il documento è stato omologato in data 29 novembre 2019. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to* IFRS 3 – *Business Combination

Il 22 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 3 *Business Combination.* La modifica ha interessato la definizione di *business*, intesa, attualmente, come un insieme integrato di attività che è possibile condurre e gestire allo scopo di fornire beni o servizi ai clienti, generare reddito da investimenti (come dividendi o interessi) o generare altri redditi da attività ordinarie. In precedenza, la definizione veniva utilizzata per intendere un insieme integrato di attività in grado di essere condotto e gestito allo scopo di fornire un rendimento sotto forma di dividendi, costi inferiori o altri vantaggi economici direttamente agli investitori o ad altri proprietari, membri o partecipanti. Il documento è stato omologato in data 21 aprile 2020. Le modifiche si applicano a tutte le *business combination* e acquisizioni di attività successive al 1° gennaio 2020, con possibilità di applicazione anticipata. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to* IAS 1 *and* 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 è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2020 o successivamente. Il documento è stato omologato in data 29 novembre 2019. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

***Amendments to* IFRS 9, IAS 39 *and* IFRS 7**

Il 26 settembre 2019 lo IASB ha pubblicato il documento *Interest Rate Benchmark Reform* (*Amendments to* IFRS 9, IAS 39 *and* IFRS 7), che modifica le disposizioni in tema di *hedge accounting* dell'IFRS 9 e dello IAS 39, nonché l'IFRS 7.

Il documento è stato omologato in data 15 gennaio 2020. Le modifiche sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2020 con possibilità di applicazione anticipata. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments* to IFRS 16 *Leases* Covid-19 *Related Rent Concessions

In data 28 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato "Covid-19 *Related Rent Concessions (Amendment to* IFRS 16)". Il documento prevede per i locatari la facoltà di contabilizzare le riduzioni dei canoni connesse alla pandemia da Covid-19 senza dover valutare, tramite l'analisi dei contratti, se è rispettata la definizione di *lease modification* dell'IFRS 16. Pertanto i locatari che applicano tale facoltà potranno contabilizzare gli effetti delle riduzioni dei canoni di affitto direttamente a conto economico alla data di efficacia della riduzione. La modifica, applicabile ai bilanci aventi inizio al 1° giugno 2020 con possibilità di applicazione anticipata al 1° gennaio 2020, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale. Con il Regolamento (UE) n. 2020/1434 del 9 ottobre 2020, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 12 ottobre 2020, è stato adottato ("*endorsed*") il documento IASB "Concessioni sui canoni connesse alla COVID-19 (modifica all'IFRS 16 Leasing)".

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

Amendments* to IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16, *and* IAS 39, IAS 37 *Interest Rate Benchmark Reform–Phase 2

In data 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili: IFRS 4 *Insurance Contacts,* IFRS 7 *Financial Instruments Disclosures,* IFRS 9 *Financial Instruments,* IFRS 16 *Leases,* IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement.* Il documento è stato omologato dalla Commissione Europea con il Regolamento n. 25/2021 del 13 gennaio 2021. Le imprese applicano le modifiche al più tardi a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1 gennaio 2021 o successivamente.

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

Amendments* to IAS 1 *Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-Current – Deferral of effective Date

In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato modifiche allo IAS 1 *Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current* con l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività tra quelli a breve o lungo termine.

Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB, con un secondo documento pubblicato in data 15 giugno 2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio 2023.

***Amendments* to IFRS 3, IAS 16, IAS 37, *Annual Improvements* 2018-2020**

In data 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- IFRS 3 *Business Combination*
- IAS 16 *Property, Plant and Equipment*
- IAS 37 *Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets*
- *Annual Improvements 2018-2020.*

Tutte le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2022.

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, primo tra tutti, al momento, l'impatto della pandemia COVID-19, tuttora in divenire, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

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

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

Riduzione di valore delle attività non finanziarie

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

Riduzione di valore delle attività finanziarie

Secondo il modello di *impairment* adottato dalla Società, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di *default* che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (*forward looking*). La determinazione delle perdite attese, soprattutto in presenza di attività finanziarie deteriorate o con evidenze oggettive di *impairment* richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno (es.: stima dei flussi attesi dall'attività finanziaria) e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. La corretta identificazione degli elementi da utilizzare come base per la determinazione dell'i*mpairment* delle attività finanziarie, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

Opzioni di proroga/risoluzione nei contratti di *leasing*

I contratti di *leasing* che contengono delle opzioni di proroga/risoluzione comportano, alla data di decorrenza del *leasing*, la valutazione circa la ragionevole certezza di esercitare o meno le opzioni di proroga/risoluzione e la loro rivalutazione ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto controllo della Società. La valutazione delle opzioni di proroga può richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili alla data di valutazione del *leasing*, nonché dall'esperienza storica.

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

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

Ammortamenti

Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato secondo i volumi di produzione così come più ampiamente decritto 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.

NOTE SULLO STATO PATRIMONIALE

4. 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 e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include inoltre ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca 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 particolare, si segnala che la pandemia da COVID-19 non ha modificato la struttura dei rischi della Società.

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

	31.12.2020	31.12.2019
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	110.709	575.918
Fondo svalutazione	(183)	(523)
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	**110.526**	**575.395**
Crediti commerciali non correnti	1.757	1.679
Fondo svalutazione	(3)	(2)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	**1.755**	**1.677**
Altre attività non correnti	3.238.498	4.040.517
Fondo svalutazione	(2.360)	(2.946)
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	**3.236.138**	**4.037.571**
Crediti commerciali correnti	705.494	827.626
Fondo svalutazione	(126.781)	(150.770)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	**578.714**	**676.856**
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	559.140	689.830
Fondo svalutazione	(403)	(497)
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	**558.737**	**689.333**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	338.840	540.272
Fondo svalutazione	(244)	(389)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione	**338.596**	**539.883**
Altre attività correnti	1.459.122	2.142.623
Fondo svalutazione	(37.293)	(39.180)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	**1.421.829**	**2.103.443**
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione (*)	**6.246.295**	**8.624.158**

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

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

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

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	5.086.314	6.964.452
Clienti ordinari	305.041	502.478
Istituti finanziari*	448.575	625.722
Altri debitori	406.366	531.506
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	**6.246.295**	**8.624.158**

* le disponibilità liquide al netto della cassa contante (272 mila euro al 31 dicembre 2020)

	31.12.2020	31.12.2019
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	81%	81%
Clienti ordinari	5%	6%
Istituti finanziari	7%	7%
Altri debitori	7%	6%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	**100%**	**100%**

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

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019 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

	31.12.2020					
	Scaduti da					
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	5.049.160	3.150	369	6.496	40.832	5.100.008
Fondo Svalutazione	(4.625)	(3)	–	(6)	(9.059)	(13.694)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	**5.044.535**	**3.147**	**369**	**6.490**	**31.773**	**5.086.314**
Società del gruppo	385.601	4.303	5.781	10.047	13.939	419.671
Fondo Svalutazione	(266)	(3)	(4)	(7)	(13.026)	(13.306)
Società del gruppo (netto)	**385.335**	**4.300**	**5.777**	**10.040**	**913**	**406.366**
Clienti terzi (lordo)	217.547	40.525	19.849	28.263	138.803	444.986
Fondo Svalutazione	(26.489)	(4.934)	(2.417)	(3.441)	(102.664)	(139.945)
Clienti terzi (netto)	**191.058**	**35.591**	**17.432**	**24.821**	**36.139**	**305.041**
Istituti finanziari	448.893					448.893
Fondo Svalutazione	(318)					(318)
Istituti finanziari (netto)	**448.575**	**–**	**–**	**–**	**–**	**448.575**
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	**6.069.503**	**43.038**	**23.578**	**41.351**	**68.825**	**6.246.295**

valori in migliaia di euro

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

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 2020, così come determinato dall'agenzia di *rating* Standard&Poor's, ed illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in migliaia di euro

2020			
	Costo ammortizzato		
	12 - months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Totale
da AAA a BBB-	1.008.311	4.960.271	5.968.582
da B a CCC	378	444.598	444.975
Valore contabile lordo	1.008.689	5.404.869	6.413.559
Fondo svalutazione	(830)	(166.433)	(167.263)
Valore netto	**1.007.859**	**5.238.436**	**6.246.295**

valori in migliaia di euro

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

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

valori in migliaia di euro

	12 - months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Totale
Saldo al 1° gennaio 2020	**(1.408)**	**(192.899)**	**(194.307)**
Attività finanziarie rimborsate	591	2.934	3.525
Nuove attività finanziarie acquisite	(13)	(79)	(92)
Operazioni straordinarie	0	0	0
Accantonamento Fondo svalutazione	0	(6.161)	(6.161)
Rilascio fondo	0	15.513	15.513
Utilizzo Fondo	0	14.259	14.259
Saldo al 31 dicembre 2020	**(830)**	**(166.433)**	**(167.263)**

Rischio di liquidità

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

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

La gestione della liquidità di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, viene eseguita dalla struttura Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario che permette alla società di gestire le proprie esigenze di liquidità nella gestione ordinaria nonché attraverso disponibilità finanziarie di tipo "*committed*" e "*uncommitted*" attivabili per il tramite la Capogruppo. In tal senso al 31 dicembre 2020 RFI ha usufruito, esclusivamente, delle linee di credito "*committed*" per 350 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

31.12.2020	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	1.000.428	1.094.108	111.833	111.908	174.154	318.724	377.490
Passività del leasing	44.877	49.771	7.470	6.988	14.055	12.347	8.911
Debiti verso altri finanziatori	56.036	56.804	15.902	15.902	12.500	12.500	–
Debiti verso società del Gruppo	2.136.038	2.225.760	406.276	681.855	9.267	413.361	715.001
Totale	**3.237.379**	**3.426.443**	**541.481**	**816.652**	**209.977**	**756.931**	**1.101.402**
Debiti commerciali	**2.565.191**	**2.565.191**	**446.933**	**2.100.237**	**18.021**		
Passività finanziarie derivate*	**9.546**	**9.900**	**2.686**	**2.231**	**3.134**	**1.849**	**–**

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

valori in migliaia di euro

31.12.2019	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate *							
Finanziamenti da banche	1.391.920	1.632.296	114.976	115.082	230.410	580.962	590.866
Passività del leasing	52.532	55.995	6.672	6.430	12.506	19.802	10.585
Debiti verso altri finanziatori	86.093	88.610	15.902	15.902	31.804	25.002	–
Debiti verso società del Gruppo	2.951.426	3.094.726	1.066.407	490.750	737.104	27.519	772.946
Totale	**4.289.917**	**4.631.838**	**1.204.082**	**628.259**	**1.012.075**	**519.855**	**1.267.567**
Debiti commerciali	**3.199.590**	**3.199.590**	**228.723**	**2.952.185**	**18.682**		
Passività finanziarie derivate*	**14.682**	**14.802**	**3.396**	**2.923**	**4.420**	**4.052**	**12**

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie sono state esposte al lordo dei ratei 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 2020 e 2019, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

valori in migliaia di euro

31.12.2020	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate*				
Finanziamenti da banche	1.000.428	207.505	445.922	347.001
Passività del leasing	44.877	13.658	22.807	8.412
Debiti verso altri finanziatori	56.036	31.036	25.000	–
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.136.038	1.056.897	389.302	689.838
Totale	**3.237.379**	**1.309.097**	**883.032**	**1.045.251**

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

valori in migliaia di euro

31.12.2019	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate *				
Finanziamenti da banche	1.199.866	199.901	581.234	418.731
Passività del leasing	52.532	12.226	30.425	9.881
Debiti verso altri finanziatori	86.093	30.057	56.036	–
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.951.426	1.510.237	702.086	739.103
Totale	**4.289.918**	**1.752.421**	**1.369.782**	**1.167.715**

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

Rischio di mercato

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

Rischio di tasso di interesse

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

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

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

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

Al 31 dicembre 2020 il valore nozionale *outstanding* è pari a 25 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 accesi nel 2002.

Al 31 dicembre 2020 il valore nozionale *outstanding* è pari a 240 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	1.346.099	1.377.545	486.736	87.116	246.347	557.347
- tasso fisso	1.891.279	2.048.898	871.398	122.861	510.585	544.055
Saldo al 31 dicembre 2020	**3.237.379**	**3.426.443**	**1.358.133**	**209.977**	**756.931**	**1.101.402**
- tasso variabile	1.999.753	2.054.840	1.096.758	137.348	227.390	593.344
- tasso fisso	2.237.632	2.521.004	722.480	862.222	272.663	663.639
Saldo al 31 dicembre 2019	**4.237.385**	**4.575.844**	**1.819.238**	**999.570**	**500.053**	**1.256.983**

*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.

	31.12.2020	31.12.2019
Prima della copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	41,6%	47,3%
tasso fisso	58,4%	52,7%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	33,4%	37,6%
tasso variabile protetto	0,8%	2,4%
tasso fisso	65,9%	60,1%

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 2020.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	2.254	(1.501)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(1.492)	1.196
Totale	**762**	**(305)**

Se i tassi di interesse nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 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 762 mila euro. Alla stessa data, se i tassi di interesse fossero stati di 50 punti base più bassi, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio sarebbe stato più basso di 305 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 2020 sul *fair value* degli strumenti derivati. Si evidenzia che tali effetti sarebbero sostanzialmente da riflettere nell'apposita riserva di Patrimonio netto.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	2.121	(2.161)
Totale	**2.121**	**(2.161)**

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

31.12.2020	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	110.526		
Crediti commerciali non correnti	1.755		
Altre attività non correnti	3.236.147		
Crediti commerciali correnti	578.714		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	558.737		
Disponibilità Liquide	338.868		
Altre attività correnti	1.438.006		
Finanziamenti a medio/lungo termine		1.897.420	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		40.765	40.765
Debiti commerciali non correnti		18.021	
Altre passività non correnti		111.472	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.295.082	
Debiti commerciali correnti		2.547.170	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		14.292	
Altre passività correnti		3.081.163	

valori in migliaia di euro

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

5. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari ad inizio e fine esercizio, 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.

I passaggi in esercizio riguardano principalmente interventi di manutenzione straordinaria, interventi di *upgrade* e miglioramento per la sicurezza ed il progetto *easy station.*

Per maggiori informazioni in merito ai passaggi in esercizio ed all'avanzamento economico dei lavori in corso si rimanda a quanto esposto nel capitolo "Investimenti" nella Relazione sulla Gestione.

Gli ammortamenti dell'esercizio sono pari a 84.811 mila euro, di cui 14.014 mila euro riferibili ad Attività per diritti d'uso (IFRS 16).

valori in migliaia di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Migliorie su attività imm. di terzi	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Manutenzione straordinaria	Totale
Costo storico	100.277.218	185.297	544.089	827.820	368.580	20.663.389	3.560.344	126.426.738
Ammortamenti e perdite di valore	(23.660.651)	(69.604)	(246.610)	(360.407)	(206.509)	(1.553.597)	–	(26.097.378)
Contributi	(46.302.938)	(50.640)	(199.976)	(346.793)	(80.303)	(15.654.075)	(3.560.344)	(66.195.068)
Consistenza al 31.12.2019	**30.313.630**	**65.053**	**97.504**	**120.620**	**81.768**	**3.455.717**	**–**	**34.134.292**
Investimenti	1.113	–	–	–	4.997	3.888.630	735.554	4.630.294
Passaggi in esercizio	3.239.919	2.863	1.206	185.963	4.724	(2.383.290)	(1.051.384)	–
Ammortamenti	(72.344)	(19)	(2.011)	(2.660)	(7.776)	–	–	(84.811)
Perdite di valore	(30.669)	–	–	–	–	(4.801)	–	(35.470)
Operazioni straordinarie	–	–	–	–	–	–	–	–
Variazione contributi	(3.165.058)	(1.978)	(1.187)	(165.299)	(3.615)	(1.168.236)	315.830	(4.189.543)
Incrementi per calaggio di anticipi	–	–	–	–	–	*(3.453.989)*	*(735.554)*	*(4.189.543)*
Passaggi in esercizio	*(3.165.058)*	*(1.978)*	*(1.187)*	*(165.299)*	*(3.615)*	*2.285.753*	*1.051.384*	–
Variazioni contributi per riclassifiche	–	–	–	–	–	–	–	–
Alienazioni e dismissioni	(12.416)	–	–	(248)	(132)	–	–	(12.797)
Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni	*(16.659)*	–	*(54)*	*(2.408)*	*(3.190)*	–	–	*(22.311)*
Decremento F.do Ammortamento per dismissioni	*1.364*	–	*36*	*1.800*	*1.457*	–	–	*4.656*
Decrementi contributi per altre dismissioni	*341*	–	*19*	*292*	*1.476*	–	–	*2.128*
Decrementi svalutazione/rivalutazione per dismissioni	*2.538*	–	–	*68*	*125*	–	–	*2.730*
Altre riclassifiche	9.243	(1.263)	–	2	218	21.445	–	29.645
Variazioni costo storico per altre riclassifiche	*15.747*	*(2.444)*	–	*828*	*(572)*	*(37.965)*	–	*(24.407)*
Variazioni F.do Amm.to per Riclassifiche	*(1.618)*	*602*	–	–	*(30)*	–	–	*(1.047)*
Variazioni contributi per riclassifiche	*(3.216)*	*341*	–	*(826)*	*825*	*59.410*	–	*56.534*
Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche	*(1.670)*	*238*	–	–	*(4)*	–	–	*(1.436)*
Totale variazioni	**(30.213)**	**(398)**	**(1.993)**	**17.757**	**(1.583)**	**353.747**	**–**	**372.789**
Costo storico	103.517.338	185.715	545.240	1.012.203	374.540	22.130.764	3.244.513	131.010.314
Ammortamenti e perdite di valore	(23.763.050)	(68.783)	(248.585)	(361.201)	(212.738)	(1.558.398)	–	(26.212.755)
Contributi	(49.470.871)	(52.277)	(201.144)	(512.625)	(81.617)	(16.762.901)	(3.244.513)	(70.325.949)
Consistenza al 31.12.2020	**30.283.417**	**64.655**	**95.511**	**138.377**	**80.185**	**3.809.464**	**–**	**34.471.610**

di cui ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e Macchinari	Altri beni	Totale
Costo storico	42.743	121	21.983	64.846
Fondo ammortamento	(7.299)	(7)	(5.282)	(12.588)
Consistenza al 01.01.2020	**35.444**	**114**	**16.700**	**52.258**
Investimenti (nuovi *leasing*)	1.027	-	4.997	6.025
Ammortamenti	(7.520)	(29)	(6.465)	(14.014)
Alienazioni e dismissioni	(38)	-	-	(38)
Costo storico	*(121)*	-	*(1.068)*	*(1.189)*
Fondo ammortamento	*84*	-	*1.068*	*1.151*
Totale variazioni	**(6.531)**	**(29)**	**(1.468)**	**(8.028)**
Costo storico	43.649	121	25.912	69.682
Ammortamenti e perdite di valore	(14.736)	(36)	(10.680)	(25.451)
Consistenza al 31.12.2020	**28.913**	**85**	**15.233**	**44.231**

Contributi in conto impianti

Nel corso del 2020 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di 4.189.995 mila euro, di cui 3.806.576 mila euro Statali, costituiti principalmente da:

- 3.479.160 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MEF di cui 3.080.396 mila euro destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale e 398.765 mila euro destinati alla copertura delle anticipazioni erogate a fornitori sui progetti d'investimento contribuiti;
- 332.802 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MIT di cui 160.723 mila euro destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale e 172.079 mila euro destinati alla copertura delle anticipazioni erogate a fornitori sui progetti d'investimento contribuiti;
- 378.033 mila euro derivanti principalmente da fonti dell'Unione Europea e da Enti locali.

6. Investimenti immobiliari

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

valori in migliaia di euro

	2020				2019			
	Terreni	**Fabbricati**	**Immob. in corso e acconti**	**TOTALE**	**Terreni**	**Fabbricati**	**Immob. in corso e acconti**	**TOTALE**
Saldo al 1 Gennaio								
Costo	490.395	600.206	23.917	1.114.517	509.768	594.100	–	1.103.868
di cui:								
Costo Storico	1.549.743	1.628.639	23.917	3.202.299	1.575.433	1.540.814	–	3.116.248
Fondo Ammortamento	–	(540.784)	–	(540.784)		(539.339)	–	(539.339)
Contributi	(18.956)	(251.432)	–	(270.388)	(18.906)	(170.878)	–	(189.784)
Rivalutazioni - Svalutazioni	(1.040.392)	(236.217)	–	(1.276.609)	(1.046.759)	(236.497)	–	(1.283.257)
Valore a bilancio	**490.395**	**600.206**	**23.917**	**1.114.517**	**509.768**	**594.100**	**–**	**1.103.868**
Variazioni dell'esercizio								
Acquisizioni (passaggio in esercizio)	–	55.904	(53.001)	2.903	52	88.700	(88.320)	432
Riclassifiche	(2.618)	(510)	(737)	(3.864)	(2.821)	928	31.669	29.777
Variazioni costo storico	*(3.431)*	*(5.054)*	*54.709*	*46.224*	*(6.494)*	*834*	*112.236*	*106.577*
Variazioni F.do Ammortamento		*720*		*720*	*–*	*19*	*–*	*19*
Variazioni contributi	*(775)*	*3.651*	*(55.446)*	*(52.570)*	*(1)*	*(4)*	*(80.567)*	*(80.572)*
Variazioni svalutazioni/rivalutazioni	*1.589*	*174*	*–*	*1.762*	*3.675*	*79*	*–*	*3.754*
Alienazioni e dismissioni	(6.572)	(882)		(7.454)	(529)	(586)		(1.115)
Decrementi costo storico	*(18.459)*	*(2.167)*	*–*	*(20.626)*	*(3.222)*	*(1.709)*	*–*	*(4.931)*
Decremento F.do Ammortamento		*1.004*	*–*	*1.004*	*–*	*905*	*–*	*905*
Decrementi contributi	*–*	*70*	*–*	*70*	*–*	*17*	*–*	*17*
Decrementi svalutazioni/rivalutazione	*11.887*	*211*	*–*	*12.098*	*2.693*	*201*	*–*	*2.894*
Operazioni straordinarie	–	–	–	–	–	–	–	–
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	–	–	–	–	–	–	–	–
Incrementi/decrementi da rivalutazione/svalutazione	(5.073)	–	–	(5.073)	(16.027)	–	–	(16.027)
Variazione contributi	–	(51.172)	51.172	–	(49)	(80.567)	80.567	(49)
Ammortamenti	–	(2.006)	–	(2.006)	–	(2.370)	–	(2.370)
Totale Variazioni	**(14.263)**	**1.334**	**(2.566)**	**(15.495)**	**(19.373)**	**6.106**	**23.917**	**10.649**
Saldo al	**31 Dicembre 2020**				**31 Dicembre 2019**			
	476.132	**601.539**	**21.351**	**1.099.022**	**490.395**	**600.206**	**23.917**	**1.114.517**
di cui:				–				
Costo Storico	1.527.852	1.677.322	25.625	3.230.799	1.549.743	1.628.639	23.917	3.202.299
Fondo Ammortamento	–	(541.066)	–	(541.066)	–	(540.784)	–	(540.784)
Contributi	(19.731)	(298.884)	(4.274)	(322.889)	(18.956)	(251.432)	–	(270.388)
Rivalutazioni - Svalutazioni	(1.031.989)	(235.833)	–	(1.267.822)	(1.040.392)	(236.217)	–	(1.276.609)
Valore a bilancio	**476.132**	**601.539**	**21.351**	**1.099.022**	**490.395**	**600.206**	**23.917**	**1.114.517**

7. 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	123.914	557.971	558.568	1.240.453
Ammortamenti e perdite di valore	(80.860)	(145.676)	(4.746)	(231.281)
Contributi	(22.735)	(272.611)	(18.570)	(313.916)
Consistenza al 31.12.2019	**20.319**	**139.684**	**535.253**	**695.256**
Investimenti/acquisizioni	–	137	116.388	116.525
Costo storico investimenti/acquisizioni	–	*137*	*116.388*	*116.525*
F.do Ammortamento investimenti/acquisizioni				–
Passaggi in esercizio	493	3.744	(4.236)	–
Ammortamenti	(407)	(2.917)		(3.324)
Perdite di valore	–	–	(292)	(292)
Variazioni e contributi	(453)	(3.510)	3.964	1
Alienazioni e dismissioni	–	–	–	–
Operazioni straordinarie	–	–	–	–
Altre riclassifiche	–	–	(20.708)	(20.708)
Variazioni costo storico per altre riclassifiche	–	–	*(16.744)*	*(16.744)*
Variazioni F.do Ammortamento per altre riclassifiche	–	–	–	–
Variazioni contributi per altre riclassifiche	–	–	*(3.964)*	*(3.964)*
Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche	–	–	–	–
Totale variazioni	**(368)**	**(2.546)**	**95.116**	**92.202**
Costo storico	124.406	561.852	653.976	1.340.234
Ammortamenti e perdite di valore	(81.267)	(148.593)	(5.038)	(234.897)
Contributi	(23.188)	(276.121)	(18.570)	(317.879)
Consistenza al 31.12.2020	**19.951**	**137.138**	**630.369**	**787.459**

8. 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 31.12.2020	Valore netto 31.12.2019
Partecipazioni in:		
Imprese controllate	87.767	85.467
Imprese collegate	7.077	7.077
Altre imprese	48.932	49.012
Totale	**143.776**	**141.556**

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2019	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2020
		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.	9.238	–	–	–	–	9.238
Bluferries S.r.l.	21.229	–	–	–	–	21.229
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	3.145	–	–	–	–	3.145
Infrarail Firenze S.R.L.	3.200	2.300	–	–	–	5.500
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	–	(80)	–	–	2
Totale	**141.556**	**2.300**	**(80)**	**–**	**–**	**143.776**

valori in migliaia di euro

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

Le partecipazioni, che ammontano a 143.776 mila euro, nel corso del 2020 hanno registrato un incremento di 2.220 mila euro, dovuto all'effetto combinato della sottoscrizione dell'aumento di Capitale Sociale della società

Infrarail Firenze S.r.l. e della riduzione della partecipazione in Interporto Marche S.p.A.. È stato contabilizzato, inoltre, l'incremento della partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero-Società di Partecipazioni S.p.A., pari a 149.792 mila euro, che non risulta in evidenza in quanto interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti, ricevuti dal MEF a valere sul capitolo 7122 e riversati alla controllata.

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) dell' esercizio	Patrimonio netto al 31.12.2020	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2020 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Blu Jet S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	200	31	1.283	100,00%	1.283	200	(1.083)
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	985.791	2	987.838	89,74%	886.516	48.455	(838.061)
Terminali Italia S.r.l.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	7.346	2.222	24.000	100,0%	24.000	9.238	(14.762)
Bluferries S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	20.100	3.923	35.704	100,0%	35.704	21.229	(14.475)
Grandi Stazioni Rail S.p.A.*	Roma, Via Giolitti 34	4.304	5.905	55.952	100,0%	55.952	3.145	(52.807)
Infrarail Firenze S.R.L.	Firenze, Via Circondaria 32-34	5.500	1.210	6.653	100,0%	6.653	5.500	(1.153)
Partecipazioni in imprese collegate								
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona, Via Sommacampagna 61	16.876	(55)	14.189	50,0%	7.094	7.077	(17)

*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)
31.12.2020										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	1.016	16.730	**17.746**	950	2.607	**3.557**	1.167	1.221	**(55)**
31.12.2019										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	1.028	17.208	**18.237**	1.105	2.942	**4.047**	1.167	1.277	**(110)**

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

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2020			31.12.2019			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	–	497.060	497.060	489.094	590.326	1.079.420	(489.094)	(93.266)	(582.360)
Crediti per finanziamenti	110.709	–	110.709	86.824	–	86.824	23.885	–	23.885
Altri crediti finanziari	–	62.080	62.080	–	99.504	99.504	–	(37.424)	(37.424)
Totale	**110.709**	**559.140**	**669.849**	**575.918**	**689.830**	**1.265.748**	**(465.209)**	**(130.690)**	**(595.899)**
Fondo svalutazione	(183)	(403)	(586)	(523)	(497)	(1.020)	340	94	434
totale netto fondo svalutazione	**110.526**	**558.737**	**669.263**	**575.395**	**689.333**	**1.264.728**	**(464.869)**	**(130.596)**	**(595.465)**

I Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere pari a 497.060 mila euro sono relativi:

- per 97.060 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 400.000 mila euro ai contributi quindicennali, previsti dall' art.1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007, per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/AC della Linea Torino-Milano-Napoli.

La variazione in diminuzione dei suddetti crediti verso il MEF, pari a 582.360 mila euro è ascrivibile:

- per 190.326 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 9.674 mila euro relativo agli interessi maturati nel 2020 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 392.034 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 7.966 mila euro relativo agli interessi maturati nel 2020 e della riduzione a seguito dell'incasso di 400.000 mila euro avvenuto nel 2020.

I crediti per finanziamenti non correnti pari a 110.709 mila euro riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso Unicredit (89.418 mila euro) e presso BNL (20.387 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 37.424 mila euro della posta "Altri crediti finanziari" è da imputare principalmente alla parte corrente di tali crediti, ed è relativo al decremento rispetto al 31 dicembre 2019 del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario.

10. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	14.763	30.049	44.812	16.205	49.315	65.520	(1.442)	(19.266)	(20.708)
Crediti per IVA	9	–	9	9	–	9	–	–	–
MEF e MIT	3.220.266	1.210.490	4.430.756	4.020.967	1.752.388	5.773.355	(800.701)	(541.898)	(1.342.599)
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	–	12.079	12.079	–	11.636	11.636	–	443	443
Altre Amministrazioni dello Stato	–	91.403	91.403	–	51.334	51.334	–	40.069	40.069
Debitori diversi	3.469	127.529	130.998	3.344	290.126	293.470	125	(162.597)	(162.472)
Ratei e risconti attivi	–	3.745	3.745	–	9.825	9.825	–	(6.080)	(6.080)
Totale	**3.238.507**	**1.475.295**	**4.713.802**	**4.040.525**	**2.164.624**	**6.205.149**	**(802.018)**	**(689.329)**	**(1.491.347)**
Fondo svalutazione	(2.360)	(37.289)	(39.649)	(2.946)	(39.180)	(42.126)	586	1.891	2.477
Totale netto fondo svalutazione	**3.236.147**	**1.438.006**	**4.674.153**	**4.037.579**	**2.125.444**	**6.163.023**	**(801.432)**	**(687.438)**	**(1.488.870)**

Il decremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo" pari a 20.708 mila euro è imputabile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento del credito IVA verso controllante entro l'esercizio per 4.328 mila euro dovuto alla compensazione con il debito IVA registrato nel 2020;
- decremento della quota dei crediti IVA verso la controllante oltre l'esercizio per 1.441 mila euro imputabile al rilascio di interessi attivi 2006 su crediti IVA;
- decremento del credito per *performance regime* per 14.947 mila euro;
- incremento dei crediti per depositi cauzionali per 35 mila euro.

I Crediti verso il MEF e verso il MIT al 31 dicembre 2020 sono di seguito analizzati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2020
Contributi in c/ esercizio:					
- MEF: cap. 1541	–	1.015.557	(1.015.557)		–
- MIT: cap. 7255	7.100	5.680	(7.100)		5.680
- Cap 1300: Contributi art.196 - DL Rilancio		270.000	(270.000)		–
Contributo merci:					
- MIT: cap. 1274 - 7302	119.906	100.000	(101.003)		118.903
Contributi in c/ impianti e investimenti:					
- MEF: cap. 7122-7123-8000	4.411.537	3.596.900	(4.332.879)		3.675.558
- MIT: cap. 7060-7515-7518-7528-7540-7564-7549-1274	1.234.812	20.000	(624.196)		630.616
Totale	**5.773.355**	**5.008.137**	**(6.350.735)**	**–**	**4.430.757**

Nel 2020 la posta ha subito un decremento netto di 1.342.599 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 5.008.137 mila euro così suddivisi:

- 1.015.557 mila euro per contributi in conto esercizio a valere sul capitolo 1541 del MEF come stanziato dalla Legge del 27 dicembre 2019 n. 160 (Legge di Bilancio 2020).
- 270.000 mila euro per contributi stanziati dall'art.196 del DL 34 del 19 maggio 2020 (DL Rilancio);
- 100.000 mila euro per contributi merci a valere delle risorse stanziate dalla legge 190/2014 art. 1 comma 294, attribuite al MIT con Decreto Legge n. 185 art. 11 2-ter del 25 novembre 2015 da girare alle IF relativi all'annualità 2020;
- 5.680 mila euro a valere delle risorse stanziate sul capitolo 7255 destinato a "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina" il cui servizio è stato reso nel corso del 2020 da RFI per il tramite della società controllata Blu Jet S.r.l.;
- 3.596.900 mila euro per contributi in conto impianti a valere sui capitoli del MEF di cui:
  - 750.000 mila euro (capitolo 7122 – PG5) relativi all'annualità 2020 stanziata dalla Legge n.147/2013 art.1 comma 73 (Legge di Stabilità 2014) rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) per le attività di manutenzione straordinaria in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - Parte Servizi 2016- 2021 come modificato dal Primo Atto integrativo attualmente vigente;
  - 360.000 mila euro (capitolo 7122 – PG7) relativi all'annualità 2020 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);
  - 564.000 euro (capitolo 7122 – PG2) relativi alla rimodulazione 2020 da altri PG a valere del PG2 dello stesso capitolo 7122.
  - 1.445.442 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziate dal capitolo 7122 PG2 a valere delle risorse stanziate per il triennio 2021-2023 a copertura sia di lavori eseguiti sia delle anticipazioni finanziarie erogate nel 2020;
  - 40.000 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziate dal capitolo 7122 relativi al PG 10 a valere delle risorse stanziate nel triennio 2021-2023 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2020.
  - 343.961 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziate dal capitolo 7122 relativi al PG 11 a valere delle risorse stanziate nel triennio 2021-2023 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2020.
  - 93.497 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziate dal capitolo 7122 relativi al PG4 a valere delle risorse stanziate per il triennio 2021-2023 a copertura sia di lavori eseguiti sia delle anticipazioni finanziarie erogate nel 2020.
- 20.000 mila euro a valere del capitolo 7518 del MIT stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") come rimodulati dalla legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016) per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;

- decrementi per incassi per 6.350.735 mila euro così suddivisi:

- 1.015.557 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio);

- 7.100 mila euro a valere del capitolo 7255 destinato alle "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina";
- 270.000 mila euro (capitolo 1300 MIT) a valere dei contributi stanziati dall'art.196 del DL 34 del 19 maggio 2020 (DL Rilancio);
- 4.332.879 mila euro (capitolo 7122 MEF) a valere su diversi piani gestionali (PG1-PG2-PG4-PG5-PG6-PG7-PG8-PG10-PG11);
- 69.861 mila euro (capitolo 7540 MIT) relativi alle risorse assegnate dal Decreto legge n. 69/2013 per interventi di miglioramento della rete ferroviaria (cd. "DL del fare");
- 62.575 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziate dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;
- 68.226 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziate dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio Brescia;
- 20.095 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziate dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per il finanziamento dell'intervento "Potenziamento Asse ferroviario Monaco - Verona: Galleria di Base del Brennero – I Lotto Costruttivo – Opere in Corso";
- 31.873 mila euro (capitolo 7518 MIT) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd "Sblocca Italia");
- 103.306 mila euro (capitolo 7518 MIT) relativi alle risorse stanziate 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;
- 2.617 mila euro (capitoli 7549 MIT) a valere sulle risorse stanziate dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia");
- 88.970 mila euro a valere sulle risorse stanziate dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per il finanziamento delle Linea AV/AC Verona – Padova: Tratta Verona – Bivio Vicenza";
- 52.000 mila euro a valere sulle risorse stanziate dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per il finanziamento dell'intervento "Potenziamento Asse ferroviario Monaco - Verona: Galleria di Base del Brennero – III Lotto Costruttivo";
- 124.674 mila euro (capitoli 7564 MIT) a valere sulle risorse stanziate dall'art. 3, comma 2, lettera b) del decreto legge n. 133/2014 (cd. "Sblocca Italia") convertito dalla L. 164/2014, (cd. "Sblocca Italia") destinati al "Quadruplicamento della Linea ferroviaria Pistoia - Lucca";
- 99.906 mila euro mila euro (capitolo 1274 MIT) risorse stanziate per l'incentivazione al trasporto merci relative all'anno 2019 e girate alle IF;
- 1.096 mila euro mila euro (capitolo 7302MIT) risorse stanziate per l'ammodernamento dei sistemi frenante carri merci girate alle IF.

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" pari a 12.079 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	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	45.278	202.582	(157.304)
Personale	6.554	6.676	(122)
Istituti previdenziali	10.628	7.468	3.160
Crediti in corso di recupero	497	497	–
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	277	279	(2)
Altri crediti non commerciali	67.762	75.968	(8.206)
	130.996	**293.470**	**(162.474)**
Ratei e risconti	3.745	9.825	(6.080)
Totale	**134.741**	**303.295**	**(168.554)**

Il decremento della voce "Debitori diversi e ratei/risconti attivi" pari a 168.554 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato di minori Acconti a fornitori per 157.304 mila euro relativi prevalentemente alla regolarizzazione degli anticipi a fornitori del servizio elettrico e di maggiori crediti verso Istituti previdenziali per 3.160 mila euro dovuti principalmente ai versamenti del premio INAIL effettuati nel corso dell'anno e agli anticipi del TFR ai dipendenti.
In particolare, la Voce Altri crediti non commerciali accoglie principalmente crediti per il recupero di IVA estera (13.647 mila euro), crediti per imposte da recuperare (12.432 mila euro), crediti per pedaggio verso IF terze (2.169 mila euro), crediti per *Performance Regime* (1.706 mila euro).

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Nazionali	4.710.514	6.188.268	(1.477.754)
Paesi dell'area euro	1.281	1.000	281
Regno Unito	84	89	(5)
Altri paesi europei (UE non Euro)	-	1	(1)
Altri paesi europei non UE	1.918	15.751	(13.833)
Stati Uniti	5	5	-
Altri paesi	-	35	(35)
	4.713.802	**6.205.149**	**(1.491.347)**

11. Rimanenze

La voce risulta così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	941.970	877.094	64.876
Fondo svalutazione	(13.570)	(13.245)	(325)
Totale Rimanenze	**928.400**	**863.849**	**64.551**

L'incremento netto delle materie prime, sussidiarie e di consumo al 31 dicembre 2020, pari a 64.551 mila euro, è relativo principalmente all'effetto combinato di:

- acquisti di materiali pari a 588.074 mila euro;
- consumi di materiali pari a 664.537 mila euro;
- produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 141.339 mila euro per la costruzione di cuori, deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature elettriche;
- incremento netto del Fondo svalutazione pari a 325 mila euro a fronte dell'analisi effettuata sui materiali a scarsa utilizzazione e/o obsoleti.

12. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	181	301.940	302.121	97	351.974	352.071	84	(50.034)	(49.950)
Amministrazioni dello Stato ed altre Amm. Pubbliche	1.577	59.490	61.067	1.582	68.090	69.672	(5)	(8.600)	(8.605)
Ferrovie Estere	–	576	576	–	1.517	1.517	–	(941)	(941)
Ferrovie in concessione	–	2	2	–	2	2	–	–	–
Crediti verso società del Gruppo	–	283.158	283.158	–	355.354	355.354	–	(72.196)	(72.196)
Totale	**1.758**	**645.166**	**646.924**	**1.679**	**776.937**	**778.616**	**79**	**(131.771)**	**(131.692)**
Fondo svalutazione	(3)	(126.484)	(126.487)	(2)	(150.511)	(150.513)	(1)	24.027	24.026
Totale netto fondo svalutazione	**1.755**	**518.682**	**520.437**	**1.677**	**626.426**	**628.103**	**78**	**(107.744)**	**(107.666)**
Contratti di costruzione	–	60.329	60.329	–	50.690	50.690	–	9.639	9.639
Fondo svalutazione	–	(297)	(297)	–	(260)	(260)	–	(37)	(37)
Totale contratti in costruzione	**–**	**60.032**	**60.032**	**–**	**50.430**	**50.430**	**–**	**9.602**	**9.602**
Totale dei crediti commerciali correnti e non correnti	**1.755**	**578.714**	**580.469**	**1.677**	**676.856**	**678.533**	**78**	**(98.142)**	**(98.064)**

Il decremento dei crediti correnti verso Clienti ordinari di 50.034 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente da minori crediti verso le imprese ferroviarie a seguito della contrazione del pedaggio dovuto alla pandemia da COVID-19.

Il decremento della posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche correnti di 8.600 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente dall'incasso della fattura verso la Regione Veneto sulla convenzione n. 115/2017.

I Crediti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto di 72.196 mila euro, derivante principalmente dai seguenti fattori:

- decremento dei crediti verso consociate pari a 66.161 determinato prevalentemente a minori fatturazioni verso Trenitalia (117.137 mila euro), Trenord (5.270 mila euro), Mercitalia Rail (8.052 mila euro) per pedaggio e all'incasso delle fatture emesse verso FS Sistemi Urbani (2.922 mila euro) per lavori vari, compensate parzialmente da un incremento dei crediti per fatture da emettere (70.834 mila euro);
- decremento dei crediti verso controllate per 2.056 mila euro principalmente agli incassi dei canoni di locazione da Terminali Italia;
- decremento dei crediti verso collegate pari a 12 mila euro;
- decremento dei Crediti verso la controllante pari a 3.967 mila euro.

L'importo lordo relativo ai "Contratti di costruzione", pari a 60.329 mila euro, rappresenta l'ammontare dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso. La variazione in aumento pari a 9.639 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019 è da imputare essenzialmente all'avanzamento dei lavori rispetto alla fatturazione degli ordini interni di riferimento.

Al fine di evidenziare l'avanzamento dei lavori rispetto agli importi già fatturati per Contratti di costruzione la voce va correlata con la corrispondente posta del passivo Debiti per Contratti di costruzione. L'importo pari a 13.577 mila euro, con variazione in aumento pari a 1.992 mila euro, è da imputare sostanzialmente al maggior valore delle fatture emesse rispetto all'avanzamento dei lavori in corso su ordinazione degli ordini interni di riferimento.

	31.12.2020		**31.12.2019**	
Crediti e debiti per contratti di costruzione	**Crediti**	**Debiti**	**Crediti**	**Debiti**
Lavori in corso su ordinazione	214.368	38.720	183.906	32.478
Acconti da clienti	(154.039)	(52.297)	(133.216)	(44.063)
Totale complessivo	**60.329**	**(13.577)**	**50.690**	**(11.585)**

I valori sono al lordo del fondo svalutazione

La massima esposizione del rischio di credito, suddivisa per area geografica, è la seguente:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	**31.12.2019**	**Variazione**
Nazionali	701.887	822.416	(120.529)
Paesi dell'area euro	2.547	4.228	(1.681)
Regno Unito	1	7	(6)
Altri paesi europei			–
Altri paesi europei (UE non Euro)	96	100	(4)
Altri paesi europei non UE	2.704	2.539	165
Stati Uniti			–
Altri paesi	18	16	2
	707.253	**829.306**	**(122.053)**

13. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Depositi bancari e postali	3.283	3.173	110
Denaro e valori in cassa	272	452	(180)
Conti correnti di tesoreria	335.446	536.987	(201.541)
Altri	112	111	1
Totale	**339.113**	**540.723**	**(201.610)**
Fondo svalutazione	(244)	(389)	145
totale netto fondo svalutazione	**338.869**	**540.334**	**(201.465)**

Il decremento complessivo della voce rispetto al 31 dicembre 2019 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 21.776 mila euro e pignoramenti per 1.845 mila euro che costituiscono "somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali".

14. Crediti tributari

La riduzione, rispetto all'esercizio precedente, di 16.249 mila euro, è stata determinata dal rimborso totale ottenuto dall'Agenzia delle Entrate del credito d'imposta IRAP derivante da acconti versati per il periodo d'imposta 2014 risultati eccedenti rispetto all'importo dell'imposta dovuta a saldo con riferimento allo stesso periodo d'imposta e successivi.

15. Patrimonio Netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2020 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 2020, 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 2020 ammonta a 98.727 mila euro, a seguito dell'attribuzione a quest'ultima di una quota dell'utile 2019 per un importo pari a 15.097 mila euro.

Altre Riserve

La riserva straordinaria al 31 dicembre 2020 ammonta a 73.859 mila euro e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2019.

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 2020 il saldo è negativo e pari a 26.868 mila euro, registrando una variazione positiva rispetto al 31 dicembre del 2019 per 15.398 mila euro. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

- valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura in essere al 31 dicembre 2020, che ha determinato una variazione positiva pari a 4.525 mila euro;
- rilascio della quota dell'esercizio 2020, 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 10.873 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 2020 il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo e pari a 148.822 mila euro registrando una variazione positiva rispetto a dicembre 2019 per effetto della movimentazione avvenuta nel corso dell'esercizio 2020, che presenta una perdita attuariale complessiva pari a 6.913 mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2020 ammontano a 2.098.467 mila euro e presentano un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari a 186.836 mila euro derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2019 deliberato dall'Assemblea del 31 marzo 2020.

Risultato d'esercizio

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 presenta un utile pari a 38.291 mila euro.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre esercizi precedenti.

valori in migliaia di euro

Origine	Importi al 31.12.2020 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di utilizzo ***	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti**			
						Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (Scissioni)
Capitale:									
Capitale Sociale	31.528.425	31.528.425							–
Riserve di utili:									
Riserva legale	98.727	98.727	B						
Utili portati a nuovo *	2.098.467	(65.342)	A, B, C	2.163.809	1.133.452				
Altre Riserve:									
Riserva di copertura flussi finanziari	(26.868)	(26.868)							
Riserva da utili e perdite attuariali	(148.822)	(148.822)							
Riserva da operazioni straordinarie	73.859		A,B,C	73.859	73.859				(4.649)
TOTALE	**33.623.788**	**31.386.120**	**–**	**2.237.668**	**1.207.311**	**–**	**–**	**–**	**(4.649)**

* il patrimonio netto totale è al netto del risultato dell'esercizio 2020

** esercizi 2017-2018-2019

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

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

valori in migliaia di euro

Finanziamento a medio/lungo termine	Valore Contabile 31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Finanziamenti da banche	792.923	999.965	(207.042)
Debiti verso altri finanziatori	25.000	56.036	(31.036)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	1.079.497	1.441.188	(361.691)
Totale	**1.897.420**	**2.497.189**	**(599.769)**

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. a medio - lungo termine*	Valore Contabile 31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Finanziamenti da banche (breve termine)	207.505	199.901	7.604
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	31.036	30.057	979
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	1.056.541	1.510.238	(453.697)
Totale	**1.295.082**	**1.740.196**	**(445.114)**

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

valori in migliaia di euro

Finanziamenti	Valore Contabile 31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Finanziamenti da banche	1.000.428	1.199.866	(199.438)
Debiti verso altri finanziatori	56.036	86.093	(30.057)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.136.038	2.951.426	(815.388)
Totale Finanziamenti	**3.192.502**	**4.237.385**	**(1.044.883)**

I "Finanziamenti da banche" a medio/lungo termine ed a breve termine per 1.000.428 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 3.018 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI); il relativo decremento pari a 199.438 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019 è relativo al decremento per 198.034 mila euro dovuto ai rimborsi di quote capitale effettuati nel 2020 ed al decremento per 1.404 mila euro dei ratei esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti verso altri finanziatori" a medio/lungo termine ed a breve termine, pari a 56.036 mila euro, rappresentano interamente i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP); il relativo decremento, pari a 30.057 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019, è dovuto al rimborso, nel 2020, di pari importo delle quote capitale.

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine ed a breve termine per 2.136.038 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 4.386 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, ai finanziamenti collegati alle *tranches* dell'emissione obbligazionaria che Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha collocato sul

mercato nel 2013, e per gli anni dal 2017 al 2020 nell'ambito del "FS EMTN *Programme*" oltre al finanziamento *intercompany* a valere di un prestito bancario perfezionato nel 2020 da FSI con Unicredit.
In particolare, nel 2020 sono state perfezionate le seguenti operazioni a medio lungo termine mediante la stipula di due nuovi contratti *intercompany*:

- 90.000 mila euro a valere del prestito bancario stipulato tra FSI ed Unicredit destinato alla copertura del fabbisogno 2020 connesso agli investimenti dell'AC/AV Torino-Milano-Napoli, di durata di 3 anni;
- 250.000 mila euro a valere di un nuovo prestito obbligazionario collocato, in modalità *private placement*, da FS nell'ambito "EMTN *Programme*", di durata 10 anni;

Il decremento di tali debiti pari a 815.388 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento per 90.000 mila euro per la sottoscrizione del nuovo contratto *intercompany* stipulato a valere del prestito bancario concesso da Unicredit alla Capogruppo;
- incremento per 250.000 mila euro per la sottoscrizione del nuovo contratto *intercompany* stipulato a valere del prestito obbligazionario nell'ambito "EMTN Programme";
- incremento per 897 mila euro dei ratei relativi al costo ammortizzato.
- decremento per 250.000 mila euro a seguito del rimborso del contratto di finanziamento *intercompany* a valere della prima Tranche del prestito obbligazionario stipulato nell'ambito '"EMTN Programme";
- decremento per 610.000 mila euro per il rimborso delle linee di credito rotative a breve termine;
- decremento per 4.827 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine;
- decremento per 291.458 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 2020, speculare alla variazione dei corrispondenti crediti verso il MEF per i quali si fa rimando alla sezione relativa alle attività finanziarie.

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	31.12.2020		31.12.2019	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
AV/AC	BEI 1	euro		Fisso	2023	73.285	73.285	99.955	99.955
AV/AC	BEI 2	euro		Fisso	2023	60.336	60.336	78.448	78.448
AV/AC	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	194.444	194.444	250.000	250.000
AV/AC	BEI 4	euro	(3)	Fisso/Var	2030	294.664	294.664	319.544	319.544
AV/AC	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	8.889	8.889	10.667	10.667
AV/AC	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	130.199	130.199	138.481	138.481
AV/AC	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	185.593	185.593	198.349	198.349
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	18.536	18.536	36.094	36.094
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	37.500	37.500	50.000	50.000
AV/AC	INTERCOMPANY CDDPP/FS AV	euro	(7)	Fisso	2020	–	–	97.060	97.060
Rete Conv.	INTERCOMPANY CDDPP/FS RT	euro	(7)	Fisso	2021	97.060	97.060	190.326	190.326
AV/AC	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	105.870	105.870	207.002	207.002
						1.206.376	**1.206.376**	**1.675.925**	**1.675.925**
AV/AC	BEI 300	euro	(5) (6)	Variabile	2021	50.000	50.000	100.000	100.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 1 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2020	–	–	250.000	249.701
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 2 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2021	500.000	499.582	500.000	499.156
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 6 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2025	300.000	299.411	300.000	299.286
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 9 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2030	200.000	200.000	200.000	200.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 11 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2029	100.000	99.838	100.000	99.816
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 12 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2029	140.000	140.000	140.000	140.000
AV/AC	INTERCOMPANY UNICREDIT/FS	euro	(6)	Variabile	2023	90.000	89.891		
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 15 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2030	250.000	250.000		
						1.630.000	**1.628.722**	**1.590.000**	**1.587.960**
TOTALE						**2.836.376**	**2.835.098**	**3.265.925**	**3.263.885**

(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

(7) Il finanziamento è legato all'operazione di attualizzazione dei contributi quindicennali, previsti dall'art 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006.

Il debito finanziario BEI 300 contiene impegni ("*covenant*") tipici della prassi internazionale, in quanto è previsto il rispetto di una serie di parametri finanziari per tutta la durata del contratto stesso.

Tali parametri riguardano in particolare:

- il rapporto tra il Debito Finanziario ed il Patrimonio Netto che dovrà mantenersi al di sotto del 30%;
- il Patrimonio Netto che dovrà essere pari ad almeno 26 miliardi di euro;
- il Totale Attivo che dovrà essere pari ad almeno 36,5 miliardi di euro.

Nessuno di tali impegni risulta ad oggi disatteso.

Nella seguente tabella si riporta la composizione della Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2020 confrontata con il dato al 31 dicembre 2019, che evidenzia un miglioramento complessivo pari a 255.626 mila euro determinato dal miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a breve (112.444 mila euro) e della Posizione Finanziaria Netta a medio/lungo (143.182 mila euro).

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	**31.12.2020**	**31.12.2019**	**Variazioni**
Posizione finanziaria netta a breve	**411.479**	**523.924**	**(112.444)**
Conti correnti di Tesoreria	(335.204)	(536.600)	201.396
Altri (crediti)/debiti finanziari	(62.036)	(99.432)	37.397
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(496.702)	(589.901)	93.200
Finanziamenti da banche	207.505	199.901	7.605
Debiti verso altri finanziatori	31.036	30.057	979
Debiti finanziari verso Società del Gruppo	1.056.541	1.510.238	(453.697)
Debiti finanziari IFRS 16 < 12	13.658	13.032	626
Altro	(3.320)	(3.371)	51
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	**1.818.113**	**1.961.294**	**(143.182)**
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	–	(488.741)	488.741
Crediti per finanziamenti	(110.526)	(86.654)	(23.872)
Finanziamenti da banche	792.923	999.965	(207.042)
Debiti verso altri finanziatori	25.000	56.036	(31.036)
Debiti finanziari verso Società del gruppo	1.079.497	1.441.188	(361.691)
Debiti finanziari IFRS 16 > 12	31.219	39.500	(8.281)
Totale complessivo	**2.229.592**	**2.485.218**	**(255.626)**

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	**Valori 31.12.19**	**Flusso monetario**	**Flusso non monetario**						**Valori 31.12.20**
			Variazione Ratei	**Altri movimenti non monetari**	**IFRS 16**	**Variazione Fair Value Clean (IFRS 13)**	**Variazione ifrs 9**	**Variazione Time Value (IFRS13)**	
Erogazione/rimborso finanziamenti	4.237.385	(1.039.684)	(6.096)	897	-	-	-	-	3.192.502
Variazione attività finanziarie	(1.165.296)	575.847	267	(17.640)	-	-	-	(407)	(607.228)
Variazione passività finanziarie (Strumenti Derivati di copertura)	67.577	(14.694)	(322)	-	7.021	(4.525)	-	-	55.057

17. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	**31.12.2019**
Valore attuale obbligazioni TFR	414.540	480.510
Valore attuale obbligazioni CLC	32.092	33.615
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(171)	(162)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)		–
Totale valore attuale obbligazioni	**446.461**	**513.963**

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	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	514.125	594.856
Service Cost	218	182
Interest cost (*)	937	2.945
Benefici erogati	(73.247)	* (94.722)
Trasferimenti infragruppo	663	1.731
Altre variazioni (Estimated benefits payments)	(2.977)	* (2.388)
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	6.913	11.521
Obbligazioni a benefici definiti	**446.632**	**514.125**
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(171)	* (162)
Altre variazioni		
TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)	**446.461**	**513.963**

(*) con rilevazione a Conto Economico

Nel rispetto di quanto previsto dai principi contabili internazionali, il TFR (per le quote maturate fino al 1 gennaio 2007) e le CLC sono stati considerati come post *employment-benefit* a prestazione definita per i quali è previsto, ai fini contabili, che il valore venga determinato mediante metodologie di tipo attuariale.

L'utilizzo complessivo del TFR nel 2020, pari a 75.560 mila euro (benefici erogati, trasferimenti infragruppo, altre variazioni - *Estimated benefits payments*) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2020, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre Società del Gruppo.

Nel corso del 2020 sono state rilevate perdite attuariali generate per il TFR e per le CLC complessivamente pari a 6.913 mila euro, che si confrontano con la perdita attuariale del 2019 pari a 11.521 mila euro. L'ammontare della perdita attuariale è imputabile al tasso di attualizzazione che è diminuito significativamente passando dallo 0,17% del 2019 al -0,08% per il TFR e dallo 0,77% del 2019 allo 0,34% per le CLC.

In particolare, le relazioni attuariali del TFR e delle CLC evidenziano una perdita complessiva legata ad ipotesi finanziarie (incluso il tasso di attualizzazione) pari a circa 302 mila euro e ad ipotesi attuariali residue per 6.611 mila euro, la cui somma algebrica determina la perdita attuariale complessiva di 6.913 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:

	31.12.2020	31.12.2019
Tasso di attualizzazione TFR	(0,08%)	0,17%
Tasso di attualizzazione CLC	0,34%	0,77%
Incrementi futuri delle pensioni	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	4,00%	4,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato

Le ipotesi relative alla mortalità attesa si basano su statistiche pubblicate e tabelle di mortalità.

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili. Nelle tabelle seguenti è fornita l'indicazione del contributo previsto per l'esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

ANALISI DI SENSITIVITA' TFR E CLC valori in migliaia di euro

31.12.2020	TFR	CLC
Tasso di *turnover* +1,00%	412.270	
Tasso di *turnover* -1,00%	417.036	
Tasso di inflazione +0,25%	418.275	32.624
Tasso di inflazione -0,25%	410.862	31.577
Tasso di attualizzazione +0,25%	408.712	31.357
Tasso di attualizzazione -0,25%	420.551	32.858
Service cost pro futuro		211
Duration del piano (anni)	6,3	10
Totale dipendenti a fine esercizio	26.395	

Anni erogazioni previste TFR E CLC valori in migliaia di euro

31.12.2020	TFR	CLC
Erogazione 1° anno	115.544	2.856
Erogazione 2° anno	18.308	2.677
Erogazione 3° anno	26.740	2.508
Erogazione 4° anno	31.343	2.348
Erogazione 5° anno	29.153	2.197

18. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e a fine periodo e le movimentazioni dell'esercizio 2020 dei fondi per rischi ed oneri, ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico delle Società.

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2019	Rettifiche/ Riclassifiche	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2020
Fondo imposte	20.248		69	(1.137)	(6.879)	12.301
Altri	453.466	(30.943)	208.987	(34.244)	(30.204)	567.062
TOTALE	**473.714**	**(30.943)**	**209.056**	**(35.381)**	**(37.083)**	**579.363**

Fondo imposte

Il Fondo imposte accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31 dicembre 2020 il fondo si è complessivamente decrementato rispetto al valore al 31 dicembre 2019 per un importo pari a 7.947 mila euro principalmente per l'effetto combinato di:

- utilizzi (1.137 mila euro) per ICI Stazioni ed imposta ipotecaria e catastale 2015;
- rilasci (6.879 mila euro) relativi ad accantonamenti IMU e TASI anni precedenti;
- accantonamenti (68 mila euro) per sanzioni e IVA 2013-2016.

Altri Fondi

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie la cui movimentazione è riportata nella tabella sotto indicata:

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2019	Rettifiche/ Riclassifiche	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2020
Oneri nei confronti						
- del personale	45.649		16.713	(14.915)		47.447
- dei terzi	233.682	(700)	17.060	(19.009)	(741)	230.292
Bonifica asset dismessi/da dismettere	49.358	2		(17)		49.343
Partecipazioni	48.882					48.882
Altri rischi ed oneri	75.895	(30.245)	175.214	(303)	(29.463)	191.098
TOTALE	**453.466**	**(30.943)**	**208.987**	**(34.244)**	**(30.204)**	**567.062**

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 2020, il fondo è stato utilizzato per 14.915 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 16.713 mila euro per far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2020.

Per quanto riguarda il fondo relativo ai terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso extra-giudiziale relativo a riserve avanzate da fornitori.
Nel corso del 2020, il fondo è stato utilizzato per 19.009 mila euro a seguito della risoluzione di cause che si sono concluse con giudizio sfavorevole per la Società, e sono state accantonate somme per 17.060 mila euro per far fronte alle esigenze complessive sui contenziosi in essere.
Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti.

Fondo Bonifica *asset* dismessi/da dismettere

Tale fondo è stato istituito e viene utilizzato a copertura di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati relativi a opere dismesse/da dismettere. Nella determinazione iniziale di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

Fondo Partecipazioni

Il fondo, istituito al 31 dicembre 2013 a copertura del valore della partecipazione Stretto di Messina S.p.A. posta in liquidazione, non ha subito movimentazioni.

Fondi relativi ad altri rischi ed oneri

Trattasi di fondi per altri rischi ed oneri principalmente relativi a:

- fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (127.000 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 (65 mila euro);
- altri rischi (64.033 mila euro).

Nel corso dell'esercizio 2020 sono stati effettuati accantonamenti di oneri per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione pari a 127.000 mila euro.

19. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	9.546	290	9.836	14.071	611	14.682	(4.525)	(321)	(4.846)
Altre passività finanziarie	–	345	345	–	363	363	–	(18)	(18)
Passività del leasing	31.219	13.657	44.876	39.500	13.032	52.532	(8.281)	625	(7.656)
Totale	**40.765**	**14.292**	**55.057**	**53.571**	**14.006**	**67.577**	**(12.806)**	**286**	**(12.520)**

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti e correnti, pari a 12.520 mila euro, risente delle minori iscrizioni delle passività per *leasing* per 7.656 mila euro.

Il decremento della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura", pari 4.525 mila euro, è imputabile alla valutazione al 31 dicembre 2020 degli strumenti derivati (delta *FV* 31 dicembre 2020– 31 dicembre 2019). In particolare, l'effetto è dovuto alla variazione positiva della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*) per 4.525 mila euro determinata dalla valutazione al *fair value* degli *swap* e dei *forward rate agreement* e della quota di *intrinsic value* dei *collar.*

La parte corrente esprime principalmente il valore netto dei ratei connessi agli strumenti derivati.

Le passività finanziarie valutate al *fair value* sono i derivati di copertura e sono classificati al livello 2, come descritto nel paragrafo 17 "Gestione dei rischi finanziari" a cui si fa rimando anche per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value.*

Opzioni di proroga/risoluzione

I *leasing* relativi ai contratti immobiliari contengono delle opzioni di proroga/risoluzione. RFI, alla data di decorrenza del *leasing* valuta la ragionevole certezza di esercitare o meno le opzioni di proroga/risoluzione e le rivaluta nuovamente ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto il suo controllo.

Da tale analisi RFI ha ritenuto che il contratto di locazione dell'immobile di Villa Patrizi verrà ragionevolmente prorogato alla data della scadenza.

La tabella riporta i pagamenti potenziali futuri:

Passività del *leasing* rilevate	Pagamenti potenziali futuri per i leasing	Tasso storico di esercizio delle opzioni di proroga/risoluzione
44.876	31.936	50%

20. Altre passività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	–	2.469.332	2.469.332	–	2.731.347	2.731.347	–	(262.015)	(262.015)
Acconti verso clienti	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	24.101	94.075	118.176	30.127	101.714	131.841	(6.026)	(7.639)	(13.665)
Altri debiti verso società del gruppo	102	118.438	118.540	196	80.282	80.478	(94)	38.156	38.062
Altri debiti	84.086	387.273	471.359	92.399	352.419	444.818	(8.313)	34.854	26.541
Ratei e risc pas.	3.183	12.045	15.228	157	16.387	16.544	3.026	(4.342)	(1.316)
Totale	**111.472**	**3.081.163**	**3.192.635**	**122.879**	**3.282.149**	**3.405.028**	**(11.407)**	**(200.986)**	**(212.393)**

Gli Acconti per contributi in conto impianti al 31 dicembre 2020 ammontano a 2.469.332 mila euro e sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2020
Acconti per contributi:					
Ministero dell'Economia e Finanze	691.878	3.614.541	(3.538.346)	(149.792)	618.282
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.529.977	20.000	(332.802)		1.217.175
FESR	49.171	110.456	(127.510)		32.117
TEN	22.762	12.695	(1.090)		34.366
Altre PA	433.479	379.265	(249.432)		563.312
Altri TERZI	4.080				4.080
Totale	**2.731.347**	**4.136.957**	**(4.249.180)**	**(149.792)**	**2.469.332**

Il decremento netto degli acconti pari a 262.015 mila euro deriva dall'effetto congiunto degli incrementi relativi alle nuove iscrizioni di crediti verso MIT, MEF ed altri enti, esposti tra le Altre attività non correnti e correnti e le Attività finanziarie non correnti e correnti, dei decrementi derivanti dall'utilizzo tramite allocazione sulle immobilizzazioni in corso e per la copertura degli oneri finanziari, nonché del decremento netto pari a 149.792 mila euro esposto nelle "Altre variazioni" relativo agli aumenti di capitale sociale erogati alla Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. come riportato nella sezione "Partecipazioni" cui si fa rimando.

Gli Altri debiti verso società del Gruppo pari a 118.540 mila euro subiscono un incremento rispetto al 31 dicembre 2019 pari a 38.062 mila euro derivante principalmente da:

- maggiori debiti verso la Controllante per 99.141 mila euro derivante dall'effetto combinato dell'iscrizione del dividendo (100.000 mila euro) relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 in parte compensato da minori debiti (859 mila euro);
- minori debiti verso altre società del Gruppo pari a 61.079 mila euro relativi principalmente al pagamento del contributo merci 2019 (54.300 mila euro), al decremento delle penalità passive per *performance regime* (10.310 mila euro) compensati parzialmente da una riduzione delle altre penali passive (3.605 mila euro).

Gli Altri debiti correnti sono relativi principalmente a Debiti verso il personale (136.869 mila euro), Depositi cauzionali (41.871 mila euro), Debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (18.981 mila euro), Debiti verso il personale relativi al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (6.677 mila euro), Debiti per *performance regime* (2.662 mila euro) e verso l'Agenzia Sicurezza Maggiorazione Pedaggio (8.541 mila euro), altri Debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (36.026 mila euro), anticipi per contributo merci anno 2020 (118.903 mila euro), debiti verso assicurazioni (16.757 mila euro).

La voce dei Ratei e Risconti passivi al 31 dicembre 2020 è complessivamente pari a 15.228 mila euro subiscono un decremento di 1.316 mila euro principalmente attribuibile a minori risconti commerciali nel settore immobiliare.

21. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	11.923	1.986.374	1.998.297	12.553	2.528.337	2.540.890	(630)	(541.963)	(542.593)
Acconti commerciali	6.098	60.675	66.773	6.129	55.620	61.749	(31)	5.055	5.024
Debiti commerciali v.so società del Gruppo	–	486.544	486.544	–	585.365	585.365	–	(98.821)	(98.821)
Debiti per contratti di costruzione	–	13.577	13.577	–	11.586	11.586	–	1.991	1.991
Totale	**18.021**	**2.547.170**	**2.565.191**	**18.682**	**3.180.908**	**3.199.590**	**(661)**	**(633.738)**	**(634.399)**

Il decremento dei debiti correnti verso fornitori rispetto al valore al 31 dicembre 2019 è pari a 541.963 mila euro ed è sostanzialmente riconducibile ai pagamenti effettuati nel corso dell'esercizio 2020 relativi a lavori d'investimento.

Gli Acconti commerciali correnti e non correnti sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari e da società del Gruppo per un totale di 66.773 mila euro, in aumento rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 per 5.024 mila euro.

I Debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto pari a 98.821 mila euro, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori debiti verso la Capogruppo per 16.398 mila euro;
- maggiori debiti verso le imprese controllate per 1.208 mila euro;
- minori debiti per fatture da ricevere verso le imprese consociate per 74.829 mila euro;
- minori debiti verso la consociata Fercredit S.p.A. per 24.663 mila euro per cessioni di credito da parte di fornitori terzi e gruppo;
- minori debiti relativi a fatture ricevute verso le consociate per 16.936 mila euro principalmente riferiti ad Italferr S.p.A..

La voce Debiti per contratti di costruzione pari a 13.577 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

22. Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	**–**	**–**	**–**
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	**771.139**	**1.193.242**	**(422.103)**
√ *Ricavi da servizi in concessione*	9.961	2.500	7.461
√ *Pedaggio*	752.642	1.180.699	(428.057)
√ *Servizi di traghettamento*	8.536	10.043	(1.507)
Altri ricavi da servizi	**256.241**	**308.650**	**(52.409)**
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	147.853	203.658	(55.805)
Ricavi da servizi diversi	48.064	57.121	(9.057)
√ *Prestazioni sanitarie*	29.418	39.553	(10.135)
√ *Ricavi GSM-R*	4.121	3.387	734
√ *Altri ricavi diversi*	14.525	14.181	344
Lavori conto terzi	57.322	42.985	14.337
Vendita materiale	3.002	4.886	(1.884)
Ricavi da contratti con i clienti	**1.027.380**	**1.501.892**	**(474.512)**
Ricavi diversi	**1.242.933**	**1.033.152**	**209.781**
√ *Contributi da Stato*	1.291.237	1.022.656	268.581
√ *Contributi UE*	38	238	(200)
√ *Noli e altri accantonamenti o rilasci*	(48.342)	10.258	(58.600)
Ricavi da Gestione Immobiliare	**105.248**	**113.746**	**(8.498)**
√ *Canoni di locazione*	87.469	94.892	(7.423)
√ *Riaddebito oneri condominiali e IRE*	14.600	14.243	357
√ *Vendita spazi pubblicitari*	3.179	4.611	(1.432)
Altri ricavi vendite e prestazioni	**1.348.181**	**1.146.898**	**201.283**
Totale dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni*	**2.375.561**	**2.648.790**	**(273.229)**

*Per una più corretta esposizione nel 2020 le penalità attive e passive da performance regime sono state riclassificate nei ricavi delle vendite e prestazioni, anche la colonna di confronto è stata modificata.

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" subiscono un decremento pari a 422.103 mila euro dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori ricavi da pedaggio per 428.057 mila euro dovuti per 420.864 mila euro alla riduzione dei volumi di traffico ferroviario causato dalle misure di contrasto alla diffusione della pandemia e per 7.193 mila euro alla riclassifica del saldo negativo delle penali attive e passive da *performance regime* ed inadempimento contrattuale (precedentemente allocate negli "Altri proventi" e "Altri costi operativi") e alla contabilizzazione delle penali passive da Circolazione introdotte nel 2020 dalla Delibera ART n.40/2020;
- maggiori ricavi per servizi in concessione per 7.461 mila euro relativi alla fatturazione verso la Regione Umbria a seguito dell'operazione di incorporazione per fusione di UM Ferro S.r.l. in RFI avvenuta a luglio 2019;
- decremento dei ricavi per servizi di traghettamento per 1.507 mila euro conseguente alla sensibile riduzione delle corse effettuate (circa 5.892 nel 2019 contro circa 5.008 nel 2020) per effetto della pandemia globale.

La voce "Altri ricavi da servizi" si riduce per 52.409 mila euro a causa dei seguenti fattori:

- riduzione dei ricavi per servizi accessori alla circolazione di 55.805 mila euro dovuto a:
  - ✓ riduzione dei ricavi per vendita trazione elettrica di 39.928 mila euro dovuto principalmente al calo della circolazione dei treni ed alla discesa dei prezzi dell'energia iniziata nel 2019 (circa 32.928 mila euro). Nel corso del 2020, inoltre, sono state emesse note di credito per conguagli riferiti all'anno 2018 pari a 7.000 mila euro;
  - ✓ decremento dei ricavi per le prestazioni legate al trasporto per 15.477 mila euro derivante principalmente da:
    - minori ricavi per aree di sosta per 9.879 mila euro causati dalla pandemia da COVID-19;
    - minori ricavi per servizi di *parking* (1.320 mila euro), *Fast Track* (109 mila euro), utilizzo scali e terminali merci (55 mila euro), preriscaldamento e rifornimento idrico (83 mila euro) riferibili alla pandemia che ha causato chiusure temporanee di *gate* e forti riduzioni dei servizi annessi al traffico ferroviario;
    - riclassifica dei ricavi per servizi stazione passeggeri per 1.730 mila euro che, per una più corretta esposizione, sono stati iscritti tra i ricavi da gestione immobiliare;
    - riduzione dei ricavi per servizi assistenza PRM per 1.895 mila euro connessi alla riduzione del traffico ferroviario causato dell'emergenza sanitaria e dalle misure restrittive adottate per il suo contenimento;
  - ✓ decremento dei ricavi per servizi di manovra (298 mila euro) anch'esso dovuto ai minori traffici legati alla pandemia da COVID-19;
  - ✓ minori ricavi per gestione terminali merci (174 mila euro) compensati parzialmente da maggiori ricavi per binari di raccordo (72 mila euro);

- maggiori ricavi per lavoro conto terzi pari a 14.337 mila euro legati alla ripresa dei lavori per la costruzione della Metroferrovia di Palermo e correlati ad un aumento dei relativi costi;
- minori ricavi per vendita di materiali pari a 1.884 mila euro;
- decremento dei ricavi da servizi diversi pari a 9.057 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato di minori prestazioni sanitarie erogate (10.136 mila euro) per effetto delle minore visite svolte a causa fermo delle attività soprattutto durante il periodo di *lockdown*, minori ricavi per siti e gallerie (1.870 mila euro) ed attività di formazione (168 mila euro) in parte compensati da maggiori ricavi per servizi GSMR (734 mila euro), maggiori ricavi per servizi di ingegneria (86 mila euro) e maggiori penali (2.278 mila euro).

I ricavi diversi si incrementano di 209.781 mila euro per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- stanziamento di 270.000 mila euro di contributi previsti dal D.Lgs. n. 34/2020, c.d. "Decreto Rilancio", per i quali si rimanda a quanto rappresentato nel paragrafo "Emergenza COVID-19" della Relazione sulla gestione, compensato parzialmente da minori contributi per contratto di programma per 1.420 mila euro e contributi UE per 200 mila euro;
- maggiori ricavi per noli e indennizzi per 175 mila euro;
- maggiori accantonamenti e rilasci per 58.426 mila euro dovuti all'effetto combinato dell'accantonamento a fondo pari a 48.215 mila euro per Delibera ART n.43/2019 mila euro e minore rilascio Delibera ART n.11/2019 pari a 10.210 mila euro effettuato nel 2019 e non riproposto nel 2020.

La posta "Ricavi da Gestione Immobiliare" subisce un decremento di 8.498 mila euro attribuibile alle seguenti variazioni:

- ✓ incremento dei ricavi per riaddebito oneri condominiali pari a 358 mila euro legato a maggiori prestazioni di pulizia e sanificazione nelle stazioni;
- ✓ decremento dei Canoni per locazione per 7.423 mila euro derivante principalmente dallo sconto di 7.000 mila euro concesso ai locatari degli esercizi commerciali fortemente penalizzati dalla pandemia come agevolazione per mitigare le conseguenze economiche subite;
- ✓ maggiori ricavi per vendita spazi pubblicitari pari a 1.431 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

	2020	**2019**
Mercato geografico		
Nazionale	1.024.746	1.497.376
UE	1.785	2.909
Extra UE	849	1.607
Totale ricavi contratti con i clienti	**1.027.380**	**1.501.892**
Linee di prodotti/servizi*		
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	771.139	1.193.242
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	147.853	203.658
Ricavi da servizi diversi	48.063	57.121
Lavori conto terzi	57.323	42.985
Vendita di materiali	3.002	4.886
Totale ricavi contratti con i clienti	**1.027.380**	**1.501.892**
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti in un determinato momento	34.756	44.499
Servizi trasferiti nel corso del tempo	992.624	1.457.393
Totale ricavi contratti con i clienti	**1.027.380**	**1.501.892**

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

	31.12.2020	**31.12.2019**
Crediti per contratti con i clienti classificati nei crediti commerciali correnti/non correnti	140.570	322.290
Attività da contratto	180.481	121.109
Passività da contratto	(13.577)	(11.586)

I valori dei crediti per contratti con i clienti e le fatture da emettere sono al lordo del fondo svalutazione

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso del periodo:

Valori in migliaia di euro

	Attività da contratto	Passività da contratto
Ricavi rilevati nell'esercizio inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		6.242
Incremento passività da contratto al netto importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio		(8.233)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(80.557)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	139.670	
Attività / Passività Movimentazione	**59.113**	**(1.991)**

Altri ricavi delle vendite e prestazioni

Tra gli altri ricavi delle vendite e prestazioni sono ricompresi proventi da locazioni e sub-locazioni per un importo pari a 105.248 mila euro.

La tabella seguente mostra l'analisi delle scadenze relative ai pagamenti da ricevere nei prossimi anni per i beni concessi della società in *leasing* operativo:

Valori in migliaia di euro

	Entro l'esercizio	Tra 1 - 2 esercizi	Tra 2 - 3 esercizi	Tra 3 - 4 esercizi	Tra 4 - 5 esercizi	Oltre cinque esercizi	TOTALE
Pagamenti da ricevere per *leasing* operativi non attualizzati	105.248	107.891	109.112	110.354	112.054	112.054	**656.714**

23. Altri proventi

Il dettaglio degli "Altri proventi" è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Proventi diversi*			
Proventi e prestazioni diverse	55.240	56.461	(1.221)
Plusvalenze	60.713	69.597	(8.884)
Totale	**115.953**	**126.058**	**(10.105)**

*Per una più corretta esposizione nel 2020 le penalità attive e passive da performance regime sono state riclassificate nei ricavi delle vendite e prestazioni e i ricavi per altri rimborsi sono stati riclassificati a rettifica dei costi per servizi, anche la colonna di confronto è stata modificata.

La riduzione della posta "Proventi diversi" di 10.105 mila euro è attribuibile all'effetto di:

- minori proventi da prestazioni diverse pari a 1.221 mila euro dovuti principalmente a:
  - ✓ decremento dei ricavi per altre penali pari 4.086 mila euro;
  - ✓ minori ricavi per prestazioni diverse pari a 3.355 mila euro e per recupero spese legali da vertenze pari a 447 mila euro;
  - ✓ decremento dei rimborsi dal personale per 47 mila euro;
  - ✓ aumento dei ricavi per proventi diversi pari a 6.823 mila euro per effetto dell'incameramento della fidejussione rilasciata da SIS S.C.p.A. per lavori effettuati sul Nodo di Palermo.

- decremento delle plusvalenze per 8.884 mila euro dovuto a minori alienazioni di beni immobili realizzate nel 2020 rispetto al 2019 per 11.300 mila euro compensate parzialmente dell'incremento della vendita di materiale fuori uso e tolto d'opera (2.416 mila euro).

24. Costo del personale

La composizione del "Costo del personale" è rappresentata nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Personale a ruolo	**1.340.869**	**1.485.623**	**(144.754)**
✓ *Salari e stipendi*	985.649	1.103.847	(118.198)
✓ *Oneri sociali*	251.411	297.311	(45.900)
✓ *Altri costi del personale a ruolo*	17.702	(1.266)	18.968
✓ *Trattamento di fine rapporto*	70.391	71.730	(1.339)
✓ *Accantonamenti e Rilasci*	15.716	14.001	1.715
Personale Autonomo e Collaborazioni	**125**	**98**	**27**
✓ *Salari e stipendi*	11	66	(55)
✓ *Oneri sociali*	114	32	82
Altri costi	**32.864**	**34.703**	**(1.839)**
✓ *Lavoro inter. Pers distaccato e Stage*	3.572	4.223	(651)
✓ *Altri costi collegati al personale*	29.292	30.480	(1.188)
Totale	**1.373.858**	**1.520.424**	**(146.566)**

La voce "Costo del personale" subisce un decremento complessivo pari a 146.566 mila euro rispetto all'esercizio 2019 derivante da minori costi del Personale a ruolo per 144.754 mila euro, di cui 35.454 mila euro ascrivibili alla pandemia da COVID-19, e da minori altri costi per 1.839 mila euro in parte compensati da un incremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per 27 mila euro.

Si riportano di seguito le consistenze medie dell'esercizio.

Consistenza media	2020	2019	Variazione
Dirigenti	258	246	12
Quadri	5.352	5.615	(263)
Altro personale	20.585	20.466	119
TOTALE	**26.195**	**26.327**	**(132)**

25. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Materiali e materie di consumo	570.293	678.804	(108.511)
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	125.282	152.225	(26.943)
Illuminazione e forza motrice	42.494	55.322	(12.828)
Accantonamenti/Rilasci	1.649	2.739	(1.090)
Totale	**739.718**	**889.090**	**(149.372)**

Il decremento complessivo della voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di 149.372 mila euro è dovuto principalmente all'emergenza sanitaria verificatasi a seguito della diffusione della pandemia da COVID-19 come meglio rappresentato di seguito:

- minori consumi di materiali per 117.243 mila euro, dovuti principalmente al lungo periodo di *lockdown* causato dall'emergenza sanitaria, così suddivisi:
  - minori impieghi in conto investimento pari a 111.587 mila euro;
  - minori impieghi in conto esercizio per 5.656 mila euro;
- decremento dei costi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 2.135 mila euro, dovuto soprattutto alle nuove strategie in atto derivanti dal progetto "materiali 360" (acquisti materiali Gestiti a Scorta e acquisti materiali gestiti su richiesta), e dal programma per il riutilizzo dei materiali posti in eccedenza presso le DTP;
- maggiori costi per l'acquisto di materiali di consumo per 2.067 mila euro dovuti principalmente all'incremento degli acquisti di materiale sanitario e mezzi antinfortunistici;
- minori ricavi per lavori in economia pari a 8.800 mila euro dovuti principalmente alla mancata produzione durante la chiusura degli impianti di Bari, Pontassieve e Bologna a causa dell'emergenza sanitaria;
- minori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni pari a 26.943 mila euro dovuti all'emergenza sanitaria che ha comportato rilevanti e significative ripercussioni sul traffico ferroviario, sceso ai valori più bassi del decennio;
- minori costi per Illuminazione e forza motrice pari a 12.828 mila euro dovuti al decremento del costo dell'energia elettrica che ha toccato i valori più bassi dall'inizio delle quotazioni del mercato elettrico e a causa dell'emergenza sanitaria;
- minori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino per 1.090 mila euro.

26. Costi per servizi

Il saldo è dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Prestazioni per il trasporto	**17.561**	**16.548**	**1.013**
Altre prestazioni collegate al Trasporto	–	(26)	26
Servizi di manovra	910	559	351
Servizi di traghettamento	12.007	10.799	1.208
Servizi trasporto Merci	4.644	5.216	(572)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**501.959**	**390.525**	**111.434**
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	50.472	23.926	26.546
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	147.430	108.582	38.848
Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	304.057	258.017	46.040
Manutenzioni accanton.e rilasci	–	–	–
Servizi immobiliari e utenze	**99.868**	**102.961**	**(3.093)**
Servizi amministrativi ed informatici	**91.093**	**78.304**	**12.789**
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	**288**	**982**	**(694)**
Diversi	**116.348**	**147.563**	**(31.215)**
√ Consulenze	560	382	178
√ Assicurazioni	10.855	7.938	2.917
√ Prestazioni professionali	8.373	8.961	(588)
√ Provvigioni alle agenzie	3	3	–
√ Costi comuni di Gruppo	3.314	2.111	1.203
√ Altro	81.224	110.542	(29.318)
√ Accantonamenti e rilasci Altro	12.019	17.626	(5.607)
Totale	**827.117**	**736.883**	**90.234**

*Per una più corretta esposizione nel 2020 i ricavi per altri rimborsi sono stati riclassificati nei costi per servizi, anche la colonna di confronto è stata modificata.

L'incremento complessivo della voce "Costi per servizi" di 90.234 mila euro è ascrivibile in parte ad un incremento dei costi derivanti dalla pandemia da COVID-19 (2.402 mila euro).

Più precisamente, la variazione complessiva deriva dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori costi per manutenzione e riparazione beni mobili ed immobili per 46.040 mila euro derivanti da maggiori costi per manutenzione eccezionale beni immobili (17.252 mila euro), manutenzione beni mobili (2.478 mila euro), manutenzione linea (17.245 mila euro) e maggiori costi per manutenzioni fabbricati (9.065 mila euro). La variazione ascrivibile alla pandemia da COVID-19 è pari a 6.453 mila euro.
- maggiori costi per servizi e lavori appaltati c/terzi per 26.546 mila euro riconducibili alla ripresa dei lavori per la realizzazione della Metroferrovia di Palermo correlata all'incremento dei relativi ricavi;
- maggiori costi per servizi di pulizia per 22.463 mila euro derivanti principalmente da maggiori costi per pulizie negli impianti causati dalla pandemia da COVID-19 (17.032 mila euro);
- maggiori costi per servizi appaltati per 16.385 mila euro derivanti da maggiori costi per mantenimento del decoro (2.788 mila euro), maggiori costi per altri servizi appaltati afferenti ad attività di pulizia (17.983 mila euro) e di sgombero infrastruttura (4.869 mila euro), in parte compensati da minori costi per servizi alle PRM (6.299 mila euro), minori corse raschiaghiaccio e sgombero neve (1.029 mila euro), minori costi per servizi appaltati di stazione (1.741 mila euro) e per smaltimento dei rifiuti e trattamento dei reflui (186 mila euro). La voce ha risentito degli effetti della pandemia da COVID-19 per un ammontare pari a 2.411 mila euro.
- minori costi diversi per 31.215 mila euro, derivanti principalmente da minori costi per viaggi e soggiorni per 16.263 mila euro, ascrivibili essenzialmente alle minori trasferte effettuate a seguito del *lockdown* per il COVID-19, da minori costi Polfer per 1.846 mila euro e da maggiori rimborsi pari a 28.641 mila euro (di cui 14.203 mila euro afferenti la rilevazione delle temperature nelle stazioni e le sanificazioni degli ambienti) in parte compensati da maggiori costi per servizi resi alla Capogruppo pari a 6.632 mila euro, maggiori costi diversi per 3.142 mila euro e maggiori costi per altre prestazioni di terzi per 8.975 mila euro (di cui COVID-19 pari a 3.375 mila euro). Si registrano altresì minori costi per accantonamenti e rilasci per 5.607 mila euro, minori costi per prestazioni professionali 588 mila euro compensati da maggiori costi per assicurazioni per 2.917 mila euro, maggiori costi comuni per 1.203 mila euro;
- maggiori costi per servizi amministrativi ed informatici per 12.789 mila euro, di cui 12.645 mila euro per servizi informatici e 144 mila euro per servizi amministrativi;
- maggiori costi per prestazioni per il trasporto pari a 1.013 mila euro;
- minori costi per spese di comunicazione esterna e pubblicità per 694 mila euro;
- minori costi per servizi immobiliari ed utenze per 3.093 mila euro derivanti principalmente dall'effetto combinato della riduzione dei costi per *fee* ed altri servizi immobiliari (6.575 mila euro) in parte compensata da maggiori costi ascrivibili al COVID-19 (3.482 mila euro).

27. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei "Costi per godimento beni di terzi" è riportato nella tabella seguente.

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	26.860	25.893	967
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	5.962	5.616	346
Servizi informatici e Altro	99	1.116	(1.017)
Totale	**32.921**	**32.625**	**297**

I "Costi per godimento beni di terzi" presentano complessivamente un lieve incremento rispetto all'esercizio 2019 pari a 297 mila euro dovuto all'effetto di maggiori costi legati alla pandemia da COVID-19 (378 mila euro).
Più precisamente, la variazione deriva da:

- maggiori canoni di locazione, oneri condominiali e IRE per 968 mila euro;
- maggiori costi per noli e indennizzi di materiale rotabile e altri per 346 mila euro;
- minori costi per servizi informatici e altro pari a 1.017 mila euro riconducibili alla riduzione dei canoni di utilizzo del marchio.

28. Altri costi operativi

Il dettaglio degli "Altri Costi operativi" è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Altri costi*	73.668	106.070	(32.402)
Minusvalenze	3.253	427	2.826
Accantonamenti/rilasci	(7.010)	1.026	(8.036)
Totale	**69.911**	**107.523**	**(37.612)**

*Per una più corretta esposizione nel 2020 le penalità attive e passive da performance regime sono state riclassificate nei ricavi delle vendite e prestazioni, anche la colonna di confronto è stata modificata.

Gli "Altri Costi Operativi" subiscono un decremento di 37.612 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- minori costi per Carte di Libera Circolazione pari a 25.125 mila euro derivante principalmente dalla riduzione delle corse dei treni effettuate durante il *lockdown* per la pandemia da COVID-19 (24.148 mila euro);
- decremento dei costi per imposte e tasse per 10.364 mila euro derivanti principalmente da minori costi per imposta di registro (1.082 mila euro), minori costi per altre imposte e tasse (8.978 mila euro) e per TASI (905 mila euro) in parte compensati da maggiori costi per IMU (601 mila euro);
- incremento delle penali da inadempimento contrattuale per 3.072 mila euro derivanti principalmente dal risarcimento danni Roma Tiburtina;
- decremento dei costi per multe e ammende per 1.130 mila euro;
- maggiori costi per quote associative per 802 mila euro;
- maggiori oneri diversi per 282 mila euro;
- maggiori minusvalenze per 2.826 mila euro realizzatesi principalmente a seguito degli espropri nel comune di Pescara;
- minori "accantonamenti e rilasci" per 8.036 mila euro derivanti dall'effetto combinato di maggiori rilasci (6.940 mila euro) e minori accantonamenti (1.096 mila euro) effettuati nel 2020 rispetto all'esercizio 2019.

29. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 884.769 mila euro si riferiscono a costi interni per impiego di personale e oneri indiretti per 364.110 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 520.659 mila euro.
Le minori capitalizzazioni registrate nel corso dell'anno 2020, rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente, pari a 107.756 mila euro, sono attribuibili principalmente ad un minor prelievo di materiali legato al contenimento delle attività dovute all'effetto COVID-19.

30. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Ammortamento attività immateriali	3.324	3.806	(482)
Ammortamento attività materiali	84.812	112.564	(27.752)
Ammortamento investimenti immobiliari	2.006	2.369	(363)
Totale	**90.142**	**118.739**	**(28.597)**

La riduzione della quota ammortamento rispetto all'esercizio 2019 è dovuta principalmente alla variazione delle aliquote ed in particolare alla riduzione dei treni km per l'esercizio 2020 conseguente alla riduzione del traffico sulla rete causata della pandemia da COVID-19 (30.024 mila euro), parzialmente compensata da maggiori ammortamenti derivanti dall'applicazione degli IFRS 16 (1.427 mila euro).

31. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	292	6	286
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	41.063	16.853	24.210
Rettifiche e riprese di valore su crediti	3.303	6.961	(3.658)
Svalutazione delle disponibilità liquide	(145)	(155)	10
Totale	**44.513**	**23.665**	**20.848**

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un incremento di 20.848 mila euro rispetto al 2019, derivante dai seguenti fattori:

- maggiori Svalutazioni degli immobili, impianti e macchinari per 24.210 mila euro. Le "Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari", pari a 41.063 milioni di euro, sono riferiti per 5.092 mila euro alla svalutazione di LIC relativi a Sistemi rilevamento caduta dei veicoli e per 35.971 mila euro a svalutazioni di Terreni;
- maggiori svalutazioni delle immobilizzazioni immateriali per 286 mila euro;
- minori Rettifiche e riprese di valore su crediti per 3.658 mila euro.

32. Accantonamenti

La voce "Accantonamenti" subisce un incremento di 139.178 mila euro derivante dall'effetto congiunto dei rilasci effettuati nell'esercizio 2019 (12.178 mila euro) e degli accantonamenti 2020 (127.000 mila euro) riguardanti la parte straordinaria del Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione.

33. Proventi finanziari

Il dettaglio dei "Proventi finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Proventi finanziari diversi	1.171	6.772	(5.601)
Utili su cambi	145	1.596	(1.451)
Dividendi	–	145	(145)
Totale	**1.316**	**8.513**	**(7.197)**

Nel corso dell'esercizio 2020, la posta ha registrato un decremento pari a 7.197 mila euro attribuibile principalmente alla plusvalenza da cessione della partecipazione in CS Retail S.p.A. (6.265 mila euro) effettuata nell'esercizio precedente e minori utili su cambi (1.451 mila euro) parzialmente compensati da maggiori proventi finanziari diversi (653 mila euro).

34. Oneri finanziari

Il dettaglio degli "Oneri finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Oneri finanziari su debiti	33.469	40.542	(7.073)
Svalutazioni di attività finanziarie	(354)	(494)	140
Perdite su cambi	17	2.011	(1.994)
Oneri finanziari sulle passività per leasing	996	856	140
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	–	–	–
Totale	**34.128**	**42.915**	**(8.787)**

Gli "Oneri finanziari" subiscono un decremento pari a 8.787 mila euro, attribuibile prevalentemente ai seguenti fattori:

- minori oneri finanziari su debiti per 7.073 mila euro derivanti dall'effetto combinato di minori interessi ed altri oneri verso altri (2.271 mila euro), verso le altre società del Gruppo (119 mila euro) e per *interest cost* relativi al TFR (2.434 mila euro), minori interessi verso la Controllante (2.146 mila euro) e minori oneri per accantonamenti e rilasci (103 mila euro);
- incremento della svalutazione delle attività finanziarie (140 mila euro) derivante principalmente dalla svalutazione della partecipazione in Interporto Marche (80 mila euro) e dall'applicazione del principio contabile *IFRS* 9 (60 mila euro);
- decremento delle perdite su cambi per 1.994 mila euro;
- maggiori oneri finanziari sulle passività per *leasing* per 140 mila euro derivante dall'applicazione del principio contabile *IFRS* 16.

35. Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati sulla base della quota di finanziamento allocata sulle Immobilizzazioni in corso ed ammontano a 13.314 mila euro.

36. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

La variazione di 14.268 mila euro è relativa alle rettifiche, operate nel periodo d'imposta 2019, in materia di Imposta Regionale sulle Attività Produttive, conseguenti alla definizione del contenzioso fiscale instaurato con l'Agenzia dell'Entrate per il periodo 2010-2014, concernenti l'indebita deduzione dalla base imponibile IRAP dei contributi in conto esercizio pagati da RFI a Trenitalia S.p.A. per il servizio di trasporto gratuito dei titolari della carta di libera circolazione.

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
IRAP	–	–	–
Imposte differite ed anticipate	–	–	–
Rettifiche per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti	–	14.268	(14.268)
Imposte accantonamenti e rilasci	–	–	–
Totale	**–**	**14.268**	**(14.268)**

Nella tabella che segue si rappresenta la composizione del costo ammortizzabile fiscale che, per effetto dell'applicazione delle speciali disposizioni normative *IAS compliant* di cui all'art. 1, commi 86 e 87, della Legge 266/2005, è assunto al lordo dei relativi contributi in conto impianti che lo Stato eroga al Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale.

valori in migliaia di euro

	2020
Costo ammortizzabile civilistico	4.845.067
Contributi c/impianti da Stato fino al 2020	47.200.430
Contribuiti c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2020	3.244.514
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	34.523.607
Svalutazione da *Impairment* IAS	3.579.881
Totale costo ammortizzabile fiscale	93.393.499
Totale Quota amm. Fiscale	**1.672.498**

37. PASSIVITA' E ATTIVITA' POTENZIALI

Le passività potenziali riguardano principalmente i contenziosi in corso riportati nel paragrafo Procedimenti e contenziosi della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

Si riportano di seguito rispettivamente le principali passività e attività potenziali in capo alla Società che hanno avuto evoluzioni nell'esercizio 2020.

Riguardo la passività potenziale di seguito riportata la Società ha effettuato una valutazione circa il rischio di soccombenza valutandolo remoto o possibile.

RFI - Gruppo COSIAC S.p.A.

Nel 2011 il Gruppo COSIAC S.p.A. ha incardinato innanzi al Tribunale Civile di Roma una azione risarcitoria dei danni (circa 1,039 miliardi di euro) derivanti dalla asserita violazione delle regole di correttezza, imparzialità e buona fede nell'esecuzione della Concessione di prestazioni integrate relativa al raddoppio della Linea Ferroviaria Tommaso Natale – Carini, ed al collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi. Con sentenza n. 9769/2015 il Tribunale di Roma, in totale accoglimento delle difese di RFI e con condanna di COSIAC S.p.A. alla rifusione delle spese di lite, ha dichiarato la propria carenza di giurisdizione in favore del giudice amministrativo ed ha rigettato tutte le domande di responsabilità (contrattuale, precontrattuale ed extracontrattuale). COSIAC S.p.A. ha proposto appello contro tale sentenza. Con sentenza n. 1477 del 1 marzo 2019, la Corte di Appello di Roma, in parziale accoglimento dell'appello formulato da COSIAC S.p.A., ha rimesso la causa al Tribunale riconoscendo la giurisdizione del giudice ordinario sul presupposto che la domanda esercitata in giudizio da COSIAC S.p.A. sia espressione di un diritto soggettivo nascente da un contratto di diritto privato. Contro tale sentenza RFI ha proposto ricorso in Cassazione e ricorso per revocazione avanti la Corte d'Appello, per contrasto con i giudicati già formatisi in sede civile e amministrativa, anche in punto di giurisdizione. Con atto di citazione notificato il 3 maggio 2019, COSIAC S.p.A. ha riassunto la causa avanti il Tribunale Civile di Roma. RFI SpA si è costituita in giudizio chiedendo la sospensione del giudizio in attesa che la Corte di Cassazione e la Corte di Appello in sede di revocazione si pronuncino sulle questioni della giurisdizione e del contrasto di giudicati.
Sulla richiesta di sospensione il Giudice ha posticipato ogni decisione all'esito della lettura delle memorie delle parti. Concessi i termini di cui all'art. 183, co. 6, c.p.c., la causa è stata quindi rinviata per l'ammissione dei mezzi istruttori all'udienza del 31 marzo 2021.
Nelle more, con sentenza n.28388/2020 del 14 dicembre 2020, la Cassazione SS.UU. ha rigettato il ricorso di RFI confermando la decisione del Giudice di Appello. Al riguardo, sono in corso le valutazioni sulle eventuali iniziative da assumere.
E' invece, ancora pendente il menzionato giudizio di revocazione avanti la Corte d'Appello, per contrasto con i giudicati già formatisi in sede civile e amministrativa, anche in punto di giurisdizione.

Sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 in parziale annullamento della Delibera ART n. 70/2014

Con la sentenza n. 6108 pubblicata il 9 settembre 2019 il Consiglio di Stato, accogliendo l'appello di RFI avverso la sentenza del Tar Piemonte n. 541/2017, ha annullato la Delibera ART n. 70/2014 nella parte in cui, le misure

relative al canone per l'accesso all'infrastruttura ivi contenute, non prendendo adeguatamente in considerazione il diritto del Gestore alla piena remunerazione del capitale investito, non hanno consentito - per il periodo di vigenza della indicata Delibera- il pieno recupero dei costi.

Nell'ambito del predetto giudizio presso il Consiglio di Stato, RFI ha depositato un documento attraverso il quale ha quantificato l'importo oggetto di mancato recupero per il periodo di vigenza della Delibera ART n, 70/2014 (6 novembre 2014-31 dicembre 2015) in 101 milioni di euro ovvero in 140 milioni di euro, a seconda della metodologia di calcolo relativa alla determinazione della voce di costo della remunerazione del capitale investito.

La sentenza in questione, nell'evidenziare il carattere retroattivo dell'annullamento della Delibera ART n. 70/2014, ha imposto all'Autorità di "rinnovare il procedimento [istruttorio] relativamente al periodo […] dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015" onde "colmare ora per allora" il vuoto regolatorio determinato dall'anzidetta ablazione […]" e di compiere un'istruttoria che tenga conto dei principi affermati nella presente sentenza. Avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019, Trenitalia S.p.A., altra impresa ferroviaria e – in via incidentale – l'ART hanno proposto ricorso per revocazione. L'ART ha chiesto contestualmente, in via cautelare, la sospensione degli effetti della sentenza.

L'ART, inoltre, ha proposto ricorso per la cassazione della sentenza del Consiglio di Stato alle Sezioni Unite della Corte di Cassazione sul presupposto di uno "sconfinamento" dei limiti esterni della giurisdizione dal giudice amministrativo. Con sentenza n. 5534/2019, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso in appello del gestore di stazione (ex Grandistazioni S.p.A.) avverso la sentenza n. 1025/2017, con ciò confermando – tra l'altro – che anche gli spazi adibiti all'accoglienza ed assistenza ai passeggeri sono soggetti alle competenze regolatorie dell'Autorità.

In data 12 novembre 2020 si è tenuta l'udienza di discussione dei ricorsi per revocazione promossi da NTV, Trenitalia ed ART. Con Sentenza n. 1262 del 12 febbraio 2021 il Consiglio di Stato, previa riunione, ha respinto i ricorsi per revocazione di cui sopra.

Viene dunque confermata la sentenza n. 6108/2019 resa dal Consiglio di Stato che ha statuito come il valore unitario del canone di accesso all'infrastruttura determinato ai sensi della Delibera ART 70/14 non ricomprendesse pienamente la remunerazione del capitale investito nella sua componente del capitale di rischio. L'Autorità è dunque tenuta ad avviare un procedimento regolatorio finalizzato alla determinazione delle somme oggetto di recupero in favore di RFI.

Resta al momento unicamente pendente il ricorso promosso dall'ART in data 23 dicembre 2019 presso le Sezioni Unite della Corte di Cassazione per la cassazione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 sul presupposto di uno "sconfinamento" dei limiti esterni della giurisdizione da parte del giudice amministrativo che avrebbe invaso arbitrariamente il campo di discrezionalità tecnica riservato all'Autorità attraverso l'esercizio di poteri di cognizione e di decisione non previsti dalla legge.

Si rappresenta che relativamente a tale ultimo giudizio non è stata presentata istanza di sospensiva degli effetti della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 e che non è stata al momento fissata udienza di discussione.

38. COMPENSO ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Si evidenzia - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D.Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 c.c. - che relativamente all'esercizio 2020 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione ed al suo *network* è pari 534 a mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (254 mila euro).

39. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori ed ai membri del Collegio Sindacale, determinati sulla base delle relative delibere, per lo svolgimento delle proprie funzioni.

valori in migliaia di euro

PERCIPIENTI	2020	2019	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.

40. INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

I dati essenziali della Controllante diretta al 31 dicembre 2019 sono disponibili sul sito della Società www.fsitaliane.it e presso la sede sociale di Ferrovie dello Stato Italiane.

valori in migliaia di euro

	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Attività		
Totale attività non correnti	44.931.064	44.848.061
Totale attività correnti	4.956.169	3.894.254
Attività possedute per la vendita e gruppi ini dismissione		22.395
Totale attività	**49.887.233**	**48.764.710**
Patrimonio netto		
Capitale sociale	39.204.174	39.204.174
Riserve	53.586	50.721
Utili (perdite) portati a nuovo	374.612	315.334
Utile (Perdite) d'esercizio	226.673	62.397
Totale Patrimonio Netto	**39.859.045**	**39.632.626**
Passività		
Totale passività non correnti	5.966.161	6.369.095
Totale passività correnti	4.062.027	2.762.989
Totale passività	**10.028.188**	**9.132.084**
Totale patrimonio netto e passività	**49.887.233**	**48.764.710**

	2019	2018
Ricavi operativi	187.257	180.129
Costi operativi	263.695	237.018
Ammortamenti	24.516	24.453
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	1.417	15.770
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	175.839	30.809
Imposte sul reddito	153.204	128.700
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		
Risultato netto di esercizio	**226.673**	**62.397**

41. PARTI CORRELATE

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità, a normali condizioni di mercato.

valori in migliaia di euro

	2020	2019
Benefici a breve termine	4.697	4.623
Benefici successivi al rapporto di lavoro	364	314
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	0	0
Totale	**5.061**	**4.937**

Ai Benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2021, per un importo indicativamente non superiore a 1.000 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

I dirigenti con responsabilità strategiche, nel periodo, non hanno posto in essere direttamente o tramite stretti familiari, alcuna operazione con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Bluferries S.r.l.	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, prestazioni di servizi, canoni di locazione e riaddebito oneri condominiali, organi sociali.	Commerciali e diversi: rimborsi personale distaccato e canoni diversi.
Blu Jet Srl	Commerciali e diversi: rimborsi per cariche sociali, prestazioni sanitarie e altri servizi.	Commerciali e diversi: servizi di traghettamento e materiale di utilizzo.
Infrarail Firenze S.r.l.	Commerciali e diversi: rimborsi per costi del personale	Commerciali e diversi: rimborsi costo del personale
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi: Canoni di locazione terminali merci, rimborsi per distacco organi sociali.	Commerciali e diversi: servizi di manovra, oneri condominiali. Costi per servizi (utenze), di gruppo e manutenzione materiale rotabile . Costi per godimento di beni terzi (materiale rotabile e noleggio carri), illuminazione e forza motrice immobili strumentali.
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	Commerciali e diversi:canoni di retrocessione, ricavi per prestazioni, forniture e lavori. Cariche sociali.	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	-
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Commerciali e diversi: per prestazioni di servizi, lavori e forniture, formazione, prestazioni sanitarie e canoni di locazione. Finanziari: interessi attivi	Commerciali e diversi: licenze d'uso marchio, personale distaccato fitti e spese accessorie dei locali, servizi informativi, legale del lavoro, area finanza, relazioni esterne ed affari istituzionali. Servizi per reclutamento e sviluppo, corsi di istruzione professionale e consulenza,

		commissioni passive non finanziarie. Finanziari: 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 amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, contabilità e tesoreria, servizi per gli acquisti titoli viaggio e prenotaz alberghi, facilities, ferrotel, gestione amministrativa della ristorazione, costi per personale distaccato e oneri condominiali.
FS Technology SpA	Commerciali e diversi: Ricavi per cariche sociali dirigenti e prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi: servizi informatici e manutenzione fabbricati
Italcertifer ScpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, utenze GSM-R, rimborsi per sperimentazione certificazioni e consulenze.	Commerciali e diversi: attività propedeutica e indagini per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari, noleggio carri e manutenzione materiale rotabile.
Mercitalia Logistics S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per servizi, prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: trasporto merci, canoni di locazione e spese accessorie.
Mercitalia Rail S.r.l.	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni, riadd oneri condominiali; ricavi da utenze GSM-R, servizi alle IF (vendita energia, serv di traghettamento, serv. corrente di trazione, accessori alla circolazione); prestazioni sanitarie, ricavi per lavori e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi per trasporto e spedizioni, manutenzione materiale rotabile, noleggio carri, servizi appaltanti, personale distaccato.
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer S.p.A.)	Commerciali e diversi: affitti da terreni; ricavi da utenze GSM, servizi alle IF (vendita energia, serv corrente di trazione, serv. accessori alla circolazione); prestazioni sanitarie, ricavi per lavori e forniture, corsi professionali e pedaggi. Penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: manutenzione materiale rotabile, noleggio carri, trasporti e spedizioni, servizi di terzi.
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, 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, servizi e prestazioni.	Commerciali e diversi: servizi appaltati e prestazioni di terzi.
Mercitalia Intermodal S.p.A. (già Cemat S.p. A.)	Commerciali: canoni locazione terminali merci e prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi:costi per personale distaccato
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A. (b)	-	Commerciali e diversi: canoni e oneri condominiali
Trenitalia S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: pedaggio, corrente trazione, servizi di traghettamento e manovra, prestazioni sanitarie, canoni locazione, affitti da terreni, utenze GSM-R, vendita energia AT, servizi accessori per la circolazione, riaddebito oneri condominiali, materiali di scorta, prestazioni e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, servizi informatici, fitti e spese accessorie, noleggio carri, acquisto e manutenzione materiale rotabile, servizi di manovra e spedizione; spese trasferte e personale distaccato, altri servizi.
Trenitalia TPER Scarl	Commerciali e diversi: pedaggi, corrente trazione, prestazioni sanitarie, canoni locazione, utenze GSM-R, servizi accessori per la circolazione, riaddebito oneri condominiali, prestazioni e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: rimborsi da gruppo per costi per servizi
Cremonesi Workshop	Commerciali e diverse: prestazioni sanitarie	-
Tx Logistik AG	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione, di manovra e accessori alla circolazione, canoni di	Commerciali e diversi: performance regime e penali passive

	locazione terminali merci, prestazioni sanitarie e corsi professionali; penalità attive performance regime.	
TX Austria Gmbh	Commerciali e diversi: servizi alla IF (pedaggio, corrente di trazione e serv manovra), prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: fitti canoni locazione.
TX Logistik GmbH	Commerciali e diversi: servizi alla IF (accessori alla circolazione e servizi di manovra).	-
Thello Sas	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni lavori, servizi e forniture, prestazioni sanitarie e rimborsi diversi per cariche sociali.	Commerciali e diversi: fitti e spese accessorie di locali e prestazioni di servizi.
Trenord S.r.l.	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione e manovra, prestazioni sanitarie, ricavi utenze GSM-R, vendita energia AT, servizi accessori alla circolazione, canoni di locazione, prestazioni e forniture, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi appaltati per accordo quadro. Rimborsi per costi per servizi infragruppo.
BUSITALIA - Sita Nord (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, ricavi per utenze GSM-R, penali attive performance regime, canoni di locazione e pedaggi.	Commerciali e diversi: personale distaccato 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.	Commerciali e diversi: godimento beni di terzi
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, ricavi per prestazioni, lavori e foriture.	Commerciali e diversi: rimborsi personale distaccato.
Gruppo ANAS	Commerciali e diversi: prestazioni di servizi, lavori e forniture; Ricavi per cariche sociali dirigenti.	Commerciali e diversi: canoni.
Collegate di controllate		
BBT S.p.A.	Commerciali e diversi: rimborso cariche societarie, canoni locazione, attraversamenti ed accessi all'IF, prestazioni varie, forniture e materiale di scorta.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
Terminal Tremestieri S.r.l.	Commerciali e diversi: cariche sociali.	-
Collegate di Gruppo		
Eurogateway S.r.l.	Commerciali e diversi: servizi accessori alla circolazione, utenze GSM-R.	-
Metro 5	Commerciali e diversi: 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. Finanziari: interessi di mora
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.	Commerciali e diversi: corsi di istruzione professionale
Gruppo GSE	Commerciali: prestazioni di servizi	Commerciali e diversi: energia elettrica per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche.
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, 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 Sitaf	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	-
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	-	Commerciali e diversi: ritenute e contributi previdenziali.
Altri fondi pensione	-	Commerciali e diversi: polizze assicurative, oneri sociali e spese per vertenze/contenziosi.
CONSAP S.p.A.	-	Commerciali e diversi: Rilascio certificati Bunker Oil.
Fondazione FS	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti di terreni, prestazioni di servizi e sanitarie.	Commerciali e diversi: liberalità, spese eventi e mostre.
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, attraversamenti e accessi speciali, corsi professionali	Commerciali e diversi: canoni per godimento di beni terzi.
Scarl, associazioni, geie, par	Commerciali e diversi: rimborsi prestazioni di servizi	Commerciali e diversi: quote associative

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta).
(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Altre operazioni con parti correlate

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali delle transazioni con parti correlate relativi al 2020.

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

valori in migliaia di euro

Denominazione	**31 dicembre 2020**			**2020**	
	Crediti	**Debiti**	**Garanzie**	**Costi**	**Ricavi**
Imprese controllate	**9.661**	**17.718**	**–**	**85.709**	**9.148**
Bluferries S.r.l.	204	124	–	(156)	217
Blu Jet Srl	95	1.014	–	12.013	120
Terminali Italia S.r.l.	2.834	3.985	–	2.329	1.419
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	6.107	9.644	–	72.634	7.317
Tunnel Ferr. del Brennero Spa	–	–	–	–	–
Infrarail Firenze S.r.l.	421	2.953	–	(1.109)	76
Imprese collegate	**25**	**–**	**–**	**–**	**25**
Quadrante Europa S.p.A.	25	–	–	–	25
Controllanti	**21.123**	**138.324**	**1.812.890**	**28.792**	**5.920**
Ferrovie dello Stato S.p.A.	21.123	138.324	1.812.890	28.792	5.920
Altre imprese consociate	**313.259**	**456.407**	**–**	**207.389**	**788.603**
Sita S.p.A. in liquidazione	67	2	–	–	–
Ferservizi S.p.A.	1.759	21.934	–	67.035	984
Italcertifer ScpA	534	952	–	183	459
Mercitalia Logistics S.p.A.	2.612	2.595	–	407	(10)
Mercitalia Intermodal (già CEMAT)	1.210	317	–	264	17

Mercitalia Rail S.r.l.	30.942	23.607	–	15.110	45.751
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	1.876	9.104	–	9.012	681
Fercredit S.p.A.	22	223.789	–	112	27
Italferr S.p.A.	3.040	99.884	–	3.385	439
Metropark S.p.A.	2.215	692	–	522	1.303
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A.	–	325	–	552	–
Trenitalia S.p.A.	179.125	46.102	–	29.821	599.008
TRENITALIA TPER SCARL	16.641	503	–	(526)	44.888
Tx Logistik AG	793	201	–	1	1.698
TX Logistik GmbH	1	–	–	–	1
TX Austria Gmbh	427	23	–	–	604
Thello	4	–	–	–	1
FS Sistemi Urbani S.r.l.	3.778	3.804	–	4.862	1.312
Trenord S.r.l.	35.067	1.341	–	(210)	85.041
BUSITALIA Sita Nord S.r.l.	1.037	64	–	43	982
BUSITALIA Campania SpA	14	–	–	–	89
BUSITALIA Rail Service	(6)	4	–	5	25
Busitalia Veneto S.p.A.	36	–	–	–	155
Cremonesi Workshop	2	–	–	–	2
SITAF SpA	–	66	–	–	25
ATAF Gestioni S.r.l.	55	–	–	–	303
Sitalfa SpA	–	–	–	–	–
Ferport S.r.l. in liquidazione	27	–	–	–	–
FSE S.r.l.	21.331	1.529	–	(1.453)	2.731
FSE Trasporto Gomma	21	–	–	(112)	–
Gruppo ANAS	10.588	462	–	2	2.029
FS Technology SpA	43	19.109	–	78.376	59
Collegate di controllate	**3.660**	**52**	**–**	**(939)**	**3.678**
BBT S.p.A.	3.660	52	–	(939)	3.677
Terminal Tremestieri S.r.l.	–	–	–	–	1
Collegate di Gruppo	**13**	**5**	**–**	**–**	**48**
Eurogateway S.r.l.	–	–	–	–	1
Metro 5	10	–	–	–	27
La Spezia Shunting Railways SpA	–	4	–	–	–
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano)	–	–	–	–	–
F.N.M. Autoservizi S.p.A.	1	–	–	–	–
LI-NEA S.p.A.	2	–	–	–	21
Altre parti correlate	**16.793**	**87.402**	**1.424**	**374.332**	**9.597**
Gruppo ENEL	10.762	23.456	800	68.348	1.387
Gruppo ENI	868	2.194	133	2.065	444
Gruppo Leonardo	112	5.464	–	39	9
Gruppo Invitalia	(71)	1.012	–	–	68
Gruppo CDDPP	8.958	114.840	491	58.548	4.921
CONSAP S.p.A.	–	–	–	1	–
Gruppo ENAV	14	4	–	–	–
Gruppo GSE	1	8.706	–	228.086	10
Gruppo IstPolZeccaStato	1	84	–	436	–
Gruppo Poste Italiane	469	10	–	5	487
Gruppo RAI	9	5	–	–	10
Gruppo SOGIN	1	–	–	–	–
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	–	6.148	–	8.039	–
Altri fondi pensione	(6.789)	(74.770)	–	3.425	–
Scarl, associazioni, geie, par	170	165	–	1.157	248
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	83	69	–	6	175
Fondazione FS	2.206	13	–	4.178	1.840
Gruppo SGA	–	–	–	–	–
Gruppo SITAF	1	1	–	–	–
TOTALE	**364.535**	**699.907**	**1.814.314**	**695.284**	**817.020**

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

valori in migliaia di euro

Denominazione	31 dicembre 2020			2020	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese collegate	**265**	**–**	**–**	**–**	**–**
Quadrante Europa S.p.A.	265	–	–	–	–
Controllanti	**62.317**	**2.149.723**	**120.566**	**27.467**	**18**
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	62.317	2.149.723	120.566	27.467	18
Altre imprese consociate	**–**	**8.093**	**–**	**209**	**–**
FS Sistemi Urbani	–	4.011	–	92	–
Trenitalia S.p.A.	–	3.389	–	75	–
Mercitalia Logistics	–	693	–	20	–
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	–	–	–	–	–
Fercredit S.p.A.	–	–	–	22	–
Altre parti correlate	**2.410**	**56.036**	**–**	**18**	**–**
Gruppo Poste Italiane	2.410	–	–	–	–
Gruppo CDDPP	–	56.036	–	–	–
Gruppo Enel	–	–	–	18	–
Gruppo Eni	–	–	–	–	–
TOTALE	**64.993**	**2.213.852**	**120.566**	**27.695**	**18**

1) Relativamente ai rapporti con le partecipate dal MEF di cui all'elenco allegato, le singole società partecipate del MEF, vanno considerate all'interno del proprio Gruppo di appartenenza e sommate con le altre parti correlate presenti nel medesimo Gruppo. Ad esempio eventuali rapporti con TERNA dovranno essere sommati ad altri rapporti con società dello stesso Gruppo, all'interno della voce: Gruppo Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDDPP)

42. GARANZIE

valori in migliaia di euro

Garanzie	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
1. RISCHI		
1.1 Fidejussioni	230.313	207.146
Totale 1	**230.313**	**207.146**
2. ALTRI		
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	4.712.151	4.687.208
Totale 2	**4.712.151**	**4.687.208**

La voce "Rischi" si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate da RFI verso le Amministrazioni Pubbliche (Ministero dell'Ambiente, Regioni e Province) interessate all'attraversamento delle linee AV/AC.

La voce "Fidejussioni rilasciate a favore della Società" si riferisce principalmente alle garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane nell'interesse di RFI a favore di terzi (Erario per crediti IVA, Società GSE per energia, etc.) ed alle garanzie prestate a favore della Società dai *General Contractor*, enti appaltanti e fornitori.

43. IMPEGNI FINANZIARI DI TERZI

Si espone di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2020, 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 2020:

valori in migliaia di euro

	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	*Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare*	*Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi*
Al 31 Dicembre 2019	130.689.243	80.775.465	7.125.770	80.261.439	*42.788.008*	*514.026*
Al 31 dicembre 2020	139.549.838	86.522.867	4.803.235	84.167.789	*48.223.736*	*2.355.078*
Delta	8.860.595	5.747.402	(2.322.535)	3.906.350	*5.435.728*	*1.841.052*

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2020 ammontano a circa 139 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi di Bilancio che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento *ad hoc*, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2019, le risorse disponibili registrano un incremento di 8.860.595 mila euro, dovuto ai nuovi finanziamenti disposti a favore della Società nel corso del 2020, ivi comprese quelle arrecate con la Legge di Bilancio 2021. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2020 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 86.522.867 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Leggi di Bilancio che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2020 a 84.167.789 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2019, registrano un incremento di 3.906.530 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2020 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 4.803.235 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 di Bilancio e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

44. 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 2020.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 125 della Legge n. 124/2017 con riferimento all'anno 2020:

Soggetto Erogante	Descrizione	2020
MEF	Contributi c/impianti	4.732.879.397,28
MIT	Contributi c/impianti	724.446.300,15
Presidenza del Consiglio dei Ministri	Contributi c/impianti	80.922.521,77
UE	Contributi c/impianti	122.702.711,03
Enti Locali	Contributi c/impianti	192.349.432,67
Altri	Contributi c/esercizio	16.378.698,03
MIT	Contributi c/impianti	277.100.000,00
MEF	Contributi c/esercizio	1.015.556.791,00
MIT Cap 1274 - incentivazione trasporto merci / Cap. 7302	Contributi c/esercizio	101.002.809,02
CSEA	Contributi passanti*	168.848.214,29
Fondimpresa	Aiuti alla formazione (art.31)	1.041.331,93

(*) si specifica che i beneficiari ultimi dei contributi passanti (MIT cap. 1274, cap. 7302 – CSEA) sono le imprese ferroviarie.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 126 della Legge 124/2017 con riferimento all'anno 2020:

Soggetto beneficiario	Descrizione	2020
Fondazione Fs Italiane	Contributo	5.424.000
Associazione Nazionale DLF	Contributo	1.319.422
Comuni	Convenzioni	310.000
ART, Fondazione Politecnico, I.G.I. e Ass.per la Protezione dalle Corrosioni Elettr.	Quote associative	988.822

45. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Febbraio

Aggiornamento del Modello Organizzativo 231 e Nomina del Dirigente Preposto

In data 2 febbraio 2021 è stato approvato nel Consiglio di Amministrazione l'aggiornamento del Modello Organizzativo 231 della società, avvenuto nel corso del 2020.

La revisione ha interessato la Parte Generale del Modello ridefinendo la metodologia adottata per l'aggiornamento del documento a valle della ridefinizione delle responsabilità conseguente alla istituzione della struttura organizzativa *Compliance*, nonché la Parte Speciale del documento in coerenza con i nuovi reati presupposto introdotti dal legislatore.

Contestualmente il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la nomina del dott. Andrea Pascucci, Responsabile della Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo, quale "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" ai sensi della L. 262/2005.

Approvazione Linee di indirizzo sui Centri di Mobilità

In data 11 febbraio 2021 il sindaco metropolitano di Bologna ha approvato il documento che delinea i criteri di progettazione e realizzazione dei Centri di Mobilità, le nuove "porte" di accesso al territorio previste dal Piano Urbano della Mobilità sostenibile-PUMS in corrispondenza delle stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano, di cui 22 di proprietà di RFI.

Sentenza del Consiglio di Stato n. 1262 verso la Delibera ART n. 70/2014

In data 12 febbraio 2021 è stata pubblicata la sentenza del Consiglio di Stato con la cui sono stati dichiarati inammissibili i ricorsi per revocazione proposti da Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., dall'ART e da Trenitalia S.p.A. Con tale sentenza viene confermata la sentenza n. 6108/2019 resa dal Consiglio di Stato che ha statuito come il valore unitario del canone di accesso all'infrastruttura determinato ai sensi della Delibera ART n. 70/14 non ricomprendesse pienamente la remunerazione del capitale investito nella sua componente del capitale di rischio. L'Autorità è dunque tenuta ad avviare un procedimento regolatorio finalizzato alla determinazione delle somme oggetto di recupero in favore di RFI. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto riportato nel paragrafo Passività e Attività potenziali.

Il Gruppo FS ha sottoscritto nuove importanti intese con le Organizzazioni Sindacali

Il 18 febbraio 2021 Agens e il Gruppo FS hanno sottoscritto alcune importanti intese con le Organizzazioni Sindacali. In particolare è stato siglato l'Accordo relativo al CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 16 dicembre 2016 e sono stati convenuti alcuni interventi sull'istituto dello *smart working* e del *welfare*. Le Parti hanno inoltre firmato un Protocollo per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari, con il quale il Gruppo riafferma i principi che contraddistinguono un'economia sana sostenuta dalla qualità del lavoro quali la legalità, la trasparenza, la sostenibilità, la salute e la sicurezza sui luoghi di lavoro.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il Bilancio della società chiuso al 31 dicembre 2020, evidenzia un utile netto di euro 38.291.246,19.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile netto dell'esercizio 2020 per il 5% pari a euro 1.914.562,31 a riserva legale e per la parte restante, pari ad euro 36.376.683,88, ad utili portati a nuovo.

Roma, 8 marzo 2021

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 8/3/2021
RFI-DAFC-DIP\A0011\P\2021\0000008

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dirigente Preposto
alla redazione dei documenti contabili societari

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. AL 31 DICEMBRE 2020

I sottoscritti Vera Fiorani ed Andrea Pascucci, rispettivamente "Amministratore Delegato" e "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., tenuto conto di quanto previsto dall'art. 22 dello Statuto sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nonché di quanto precisato nel successivo punto 2, attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2020.

1. Al riguardo si precisa che la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e 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 e che da tale valutazione *non sono emersi aspetti di rilievo.*

2. 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;

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 segue 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 - P. I.V.A. 1008810581 - R.E.A. 756561

Informazione pubblica

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 della Società 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 della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 8 marzo 2021

Vera Fiorani

Amministratore Delegato

Andrea Pascucci

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Informazione pubblica

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 2020

Signori azionisti,

il Collegio riferisce in merito all'attività di vigilanza che è stata svolta nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020. A tale riguardo, si fa presente che il Collegio, nella sua attuale composizione, è subentrato a quello precedente a seguito della nomina disposta dall'Assemblea dei soci tenutasi il 29 dicembre 2020.

Il progetto di Bilancio della Società per l'anno 2020, 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 l'8 marzo 2021 e messo a disposizione del Collegio nel corso della stessa riunione.

L'Assemblea per l'approvazione del bilancio è stata indetta, in prima convocazione, per il 7 aprile 2021.

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 2020 dal Collegio.

1

L'attuale composizione del Collegio sindacale è la seguente:

- Dott. Mauro D'Amico – Presidente (già Presidente del precedente Collegio sindacale);
- Prof. Lorenzo Stanghellini - Componente effettivo (nominato il 29 dicembre 2020);
- Dott.ssa Silvia Razzolini - Componente effettivo (nominata il 29 dicembre 2020).

L'anno 2020 è stato profondamente inciso dall'emergenza sanitaria conseguente alla diffusione in Italia del virus COVID-19 (c.d. "coronavirus"). Tale accadimento ha coinvolto, e continua a coinvolgere, ogni settore del Paese e, quindi, in realtà si è di fronte anche ad un'emergenza economica, finanziaria e sociale. Ovviamente, siffatta situazione non ha mancato di ripercuotersi anche sul mercato dei trasporti, con significative flessioni nei volumi dei passeggeri e delle merci trasportate e con l'incremento di alcuni costi, fra cui quelli da sostenere per la messa in sicurezza delle stazioni e per la loro sanificazione, i cui effetti sono stati solo parzialmente compensati dal pur pronto e imponente intervento dello Stato, volto a favorire la continuità del servizio. La società ha fronteggiato tempestivamente ed efficacemente gli effetti della pandemia adottando idonee misure, anche organizzative, per garantire la continuità delle attività, soprattutto sotto il profilo degli investimenti, assicurando al contempo adeguati presidi a tutela della salute.
L'attuale situazione è connotata quindi da incertezza. La sua evoluzione, nonché le conseguenti misure, anche normative, che potranno essere adottate per contrastare le emergenze, saranno ovviamente soggette di volta in volta a valutazioni da parte della Società al fine di assumere le decisioni più idonee per garantire una gestione operativa della rete infrastrutturale coerente al contesto.

2

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 2020:

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 otto 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 dodici riunioni del Consiglio di Amministrazione e a otto riunioni del Comitato. Tutte le riunioni si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle stesse, il Collegio ha avuto modo di approfondire specifici temi inerenti alla gestione e all'organizzazione di RFI;
c. ha preso visione della relazione dell'Organismo di Vigilanza, dalla quale non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del Modello Organizzativo ex decreto legislativo n. 231/01;
d. ha preso visione delle relazioni della Direzione Audit ed esaminato le periodiche informative sugli esiti dell'attività di controllo trasmesse al

Presidente del Collegio. Da tali documenti si evince che la Società ha proceduto costantemente e attivamente alla verifica del rispetto delle procedure aziendali, intervenendo tempestivamente laddove siano state riscontrate azioni suscettibili di correzione e miglioramento, anche attraverso l'adozione di idonei strumenti di monitoraggio;

e. ha preso atto che le operazioni con le parti correlate sono state regolate applicando criteri analoghi a quelli che sarebbero stati ragionevolmente applicati sul mercato ed eseguite nell'interesse della Società, come risulta indicato nella sezione delle note esplicative al bilancio che descrive in dettaglio tali operazioni (punto 41);

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, datata 2/3/2021, rilasciata nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione dell'8 marzo 2021. A tale riguardo non ha particolari osservazioni da riferire;

i. è stato periodicamente informato dagli amministratori, ai sensi dell'art. 2381, comma 5, nel rispetto delle previsioni statutarie, sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione. Anche in considerazione di ciò, può ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate nel corso delle riunioni del Consiglio di amministrazione

sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono manifestatamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

j. ha incontrato più volte la Società incaricata della revisione legale dei conti per il consueto scambio di informazioni in merito all'attività svolta e non ha rilevato elementi di criticità;

k. ha verificato l'indipendenza della suddetta Società, tenuto conto anche della specifica attestazione dalla medesima rilasciata in data 23 marzo 2021;

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 il proprio parere sull'aggiornamento 2021 del Piano triennale Internal Audit, nel corso della riunione consiliare del 19 novembre 2020;

o. ha espresso il proprio parere in ordine al compenso dell'Amministratore delegato, ai sensi dell'art. 2389, terzo comma, del Codice Civile nella seduta consiliare del 29 dicembre 2020.

Il Collegio ritiene di evidenziare di seguito, sinteticamente, gli eventi che hanno avuto maggior impatto sulla Società nel corso del 2020 e le operazioni di maggiore rilievo poste in essere dalla stessa nel corso dello stesso esercizio, facendo rinvio, per una esaustiva trattazione e per maggiori dettagli, alla Relazione sulla gestione:

- **Incidente ferroviario di Lodi** - Il 6 febbraio 2020, il treno Frecciarossa AV 9595 Milano-Salerno è deragliato nei pressi di Ospedaletto Lodigiano, in provincia di Lodi, causando il decesso di due macchinisti ed il ferimento di circa 30 passeggeri;

- **Decreto Milleproroghe 2020** - Il decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante "Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica" (cd. Decreto Milleproroghe), convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, all'articolo 13, comma 5-octies, prevede il trasferimento a RFI delle nuove linee regionali a scartamento ordinario, interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un collegamento con le città metropolitane per le quali non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame. La nuova linea ferroviaria regionale Bari-Bitritto, rientrando nella fattispecie prevista dalla norma, ha formato oggetto di apposita intesa tra MIT e Regione Puglia, al fine del trasferimento della predetta linea al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

- **Secondo Lotto Costruttivo Tratta Brescia-Verona** - Il CIPE, con delibera n. 68/2019, ha autorizzato la realizzazione delle opere di competenza del General Contractor del Secondo lotto costruttivo del «Lotto funzionale Brescia Est-Verona (Escluso nodo di Verona)», della Tratta Brescia-Verona, della Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, il cui valore ammonta a 607 milioni di euro;

- **Sottoscrizione Memorandum tra Regione Piemonte – Gruppo Torinese Trasporti (GTT) – RFI** - A marzo 2020, la Regione Piemonte, GTT e RFI hanno sottoscritto un Memorandum che affida a RFI lo svolgimento delle funzioni essenziali riguardanti la ferrovia Canavesana;

- **Nodo AV/AC di Verona Ovest** - Il CIPE, con delibera n.69/2019, ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare

6

della «Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, Tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest», il cui limite di spesa è pari a 375,85 milioni di euro;

- **Decreto Rilancio** - Il decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, recante "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19" (cd. Decreto Rilancio), convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, con specifico riferimento al trasporto ferroviario, all'art. 196, ha previsto misure in favore di RFI.

- **Accordo transattivo per la realizzazione del Passante Ferroviario AV e della Nuova Stazione AV del Nodo di Firenze** - Il 27 maggio 2020 l'Amministratore Delegato di RFI e l'Amministratore Delegato della società controllata Infrarail S.r.l. hanno sottoscritto l'Accordo Quadro transattivo con l'Amministrazione Straordinaria del gruppo Condotte al fine del riavvio delle attività per la realizzazione del Passante Ferroviario Alta Velocità e della Nuova Stazione AV del Nodo di Firenze;

- **Secondo Lotto funzionale Hirpinia - Orsara** - Con ordinanza n.47 del 18 giugno 2020 il Commissario ha approvato, in linea tecnica, il progetto definitivo del 2° lotto funzionale Hirpinia - Orsara. Con ordinanza n.50 del 30 ottobre 2020 è intervenuta anche l'approvazione in linea economica, per un costo complessivo pari a 1.535 milioni di euro, a seguito della conclusione dell'iter autorizzativo dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021 Parte Investimenti, in cui sono state contrattualizzate le risorse per l'integrale copertura dell'intervento;

- **Decreto Semplificazioni** - Il decreto legge 16 luglio 2020, n. 76 "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale" (cd

7

Decreto Semplificazioni), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ha disposto, mediante l'adozione di regimi derogatori, semplificazioni in materia di contratti pubblici e previsto norme per rispondere con efficacia e celerità all'esigenza di interventi per il sostegno e il rilancio del sistema economico produttivo conseguente all'emergenza sanitaria;

- **Subentro di RFI nella gestione della linea Canavesana** - Il 10 luglio 2020, RFI ha sottoscritto con GTT e Regione Piemonte un accordo per disciplinare il subentro da parte di RFI nella gestione della ferrovia Canavesana. La rete, di proprietà della Regione Piemonte, comprende le linee ferroviarie Torino-Ceres e Canavesana, inclusi i raccordi e gli impianti relativi alle suddette tratte ferroviarie o necessari alla loro gestione;

- **DPCM del 7 agosto 2020** - Con tale Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sono state prorogate al 7 ottobre 2020 le misure precauzionali finalizzate al contrasto e al contenimento della diffusione del virus COVID-19, contenute nel DPCM del 7 agosto 2020. In particolare, al Decreto sono state allegate le nuove "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico";

- **Subentro di RFI nella gestione della linea Udine-Cividale** - Il 6 agosto 2020 la Regione Friuli-Venezia Giulia, FUC (Società Ferrovie Udine Cividale S.r.l.) e RFI hanno sottoscritto un accordo per disciplinare il subentro da parte di RFI nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale della linea Udine-Cividale;

8

- **Ferrovie regionali in concessione a Ferrovie Sud Est** - Il 18 agosto RFI, Regione Puglia e FSE (Ferrovie del Sud Est S.r.l.) hanno sottoscritto un accordo per affidare a RFI lo svolgimento delle funzioni essenziali di cui al D.Lgs. n. 112/2015, relativamente alle infrastrutture ferroviarie regionali in concessione a FSE S.r.l.;

- **Raddoppio Orsara – Bovino** - Con ordinanza n. 48 del 18 settembre 2020, il Commissario ha approvato il progetto definitivo del Raddoppio Orsara – Bovino, con un limite di spesa di 561,6 milioni di euro;

- **Nodo AV/AC di Verona Est** - Con delibera n.11/2020, il CIPE ha autorizzato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare della «Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano-Venezia. Tratta Verona-Padova. Nodo AV/AC di Verona Est», il cui limite di spesa è di 379,96 milioni di euro;

- **Installazione ERTMS sulla linea "Direttissima" Firenze – Roma** - A fine dicembre, si sono conclusi gli interventi finalizzati all'attivazione, nel tratto fra Rovezzano e Arezzo Sud, dell'European Railway Traffic Management System (ERTMS), il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni, e ha attivato un nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM). Tale upgrade tecnologico, che aggiunge questo tratto di rete agli oltre 700 chilometri di linea AV già attrezzati con la tecnologia ERTMS, ha interessato una linea che giornalmente registra il passaggio di treni alta velocità e che riveste una importanza strategica per la mobilità ferroviaria, essendo tra le linee più trafficate d'Italia;

- **Nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale della Società** - Il 29 dicembre 2020, l'Assemblea degli Azionisti di RFI ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione e il nuovo Collegio Sindacale. La composizione del nuovo Consiglio di

Amministrazione è la seguente: Anna Masutti, Presidente, e Enrico Corali, Vera Fiorani, Silvio Martuccelli, Giuseppe Antonio Taini, Consiglieri. Nella stessa data, successivamente, il Consiglio di Amministrazione ha nominato Vera Fiorani quale Amministratore delegato, che in conformità alle politiche di gruppo ha assunto anche la carica di direttore generale.

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, nel rispetto dei principi di autonomia ed indipendenza del Gestore dell'Infrastruttura di cui al decreto legislativo 112/2015.

Relativamente al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, 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 2020.

Per quanto riguarda i fatti intervenuti oltre la chiusura dell'esercizio, nella relazione sono stati evidenziati i seguenti accadimenti:

- **Aggiornamento del Modello Organizzativo 231 e Nomina del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari"** - In data 2 febbraio 2021, il Consiglio di Amministrazione:
  - ha approvato l'aggiornamento del Modello Organizzativo 231 della società, avvenuto nel corso del 2020. La revisione ha interessato la Parte Generale del Modello in conseguenza della istituzione della struttura organizzativa *Compliance*, che ha comportato la revisione della metodologia adottata per l'aggiornamento del documento per la ridefinizione delle responsabilità, nonché la Parte Speciale del documento in conseguenza dei nuovi reati presupposto introdotti dal legislatore;
  - ha nominato il dott. Andrea Pascucci, Responsabile della Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo, a "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" ai sensi della legge n. 262/2005;
- **Approvazione Linee di indirizzo sui Centri di Mobilità** - Il sindaco della Città Metropolitana di Bologna, l'11 febbraio 2021, ha approvato il documento che delinea i criteri di progettazione e realizzazione dei Centri di Mobilità, le nuove "porte" di accesso al territorio del Piano Urbano della Mobilità sostenibile-PUMS, in corrispondenza delle stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano, di cui 22 sono di proprietà di RFI;
- **Sentenza del Consiglio di Stato n. 1262 sulla Delibera ART n.**

70/2014 - Il Consiglio di Stato, in data 12 febbraio 2021, ha dichiarato inammissibili i ricorsi per revocazione proposti da Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., dall'ART e da Trenitalia S.p.A.. Tale sentenza conferma la sentenza n. 6108/2019 del Consiglio di Stato che ha statuito come il valore unitario del canone di accesso all'infrastruttura determinato ai sensi della Delibera ART n. 70/14 non ricomprendesse pienamente la remunerazione del capitale investito nella sua componente del capitale di rischio;

- **Intese con le Organizzazioni Sindacali sottoscritte dal Gruppo FS** - Il 18 febbraio 2021, nell'ambito delle intese raggiunte con le Organizzazioni Sindacali, è stato siglato l'Accordo relativo al CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 16 dicembre 2016 e sono stati convenuti alcuni interventi sull'istituto dello smart working e del welfare. Inoltre, è stato firmato un Protocollo per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari, per riaffermare i principi distintivi di un'economia sana che si fonda sulla qualità del lavoro' quali la legalità, la trasparenza, la sostenibilità, la salute e la sicurezza sui luoghi di lavoro.

Nelle note esplicative risultano adeguatamente indicati i criteri di redazione del Bilancio ed i fondamentali Principi Contabili applicati. 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 38.291.246 e si riassume nei seguenti valori:

valori in euro

Attività	43.693.287.106
Passività	(10.031.207.882)

12

Patrimonio netto (escluso l'utile di esercizio)	33.623.787.978
Utile dell'esercizio	**38.291.246**

Il Conto Economico presenta in sintesi i seguenti valori:

valori in euro

Totale ricavi operativi	2.491.514.177
Totale Costi operativi	(2.158.755.358)
Ammortamenti	(90.141.561)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(44.513.422)
Accantonamenti	(127.000.000)
Risultato operativo (EBIT)	**71.103.836**
Proventi e oneri finanziari	(32.812.416)
Risultato prima delle imposte	**38.291.420**
Imposte sul reddito	(174)
Utile dell'esercizio	**38.291.246**

L'utile di esercizio è pari ad euro 38.291.246,19, al netto delle imposte, e il Consiglio di Amministrazione propone di destinarlo per euro 1.914.562,31, pari al 5%, a riserva legale e per la restante parte, pari ad euro 36.376.683,88, ad utili portati a nuovo. Su tale conclusione il Collegio, anche in considerazione della situazione generale, concorda.

13

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 2020, datata 8 marzo 2021, tenuto anche conto della relazione rilasciata il 23 marzo 2021 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 31.12.2020, esprimendo parere favorevole in ordine alla proposta di destinazione dell'utile, pari ad euro 38.291.246,19.

Roma, 23 marzo 2021

Per il Collegio Sindacale

Il Presidente

(Dott. Mauro D'Amico)

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020

(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.

23 marzo 2021

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 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 2020, 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 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Direzione e coordinamento

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. non si estende a tali dati.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Limited, società di diritto inglese

Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Trento
Treviso Udine Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA

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 2020, 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 2020 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 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 23 marzo 2021

KPMG S.p.A.

Gabriele de Gennaro
Socio