

2018

# Relazione Finanziaria Annuale





2018

# Relazione Finanziaria Annuale







# INDICE

## 01

---

<b>LETTERA DEL PRESIDENTE</b> .....	04
-------------------------------------	----

## 02

---

<b>GRUPPO IN SINTESI</b> .....	12
--------------------------------	----

## 03

---

<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE</b> .....	22
---------------------------------------	----

Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie ...	24
Modello di <i>business</i> .....	28
Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari ....	30
<i>Performance</i> economiche e finanziarie del Gruppo .....	51
<i>Performance</i> economiche e finanziarie dei settori ....	60
<i>Performance</i> economiche e finanziarie di Ferrovie dello Stato Italiane SpA .....	70
Investimenti .....	74
Attività di ricerca, sviluppo e innovazione .....	82
Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie ....	84
Dialogo con gli <i>stakeholder</i> .....	104
Impegno per uno sviluppo sostenibile .....	105
Principali eventi dell'esercizio .....	136
Fattori di rischio .....	144
Sicurezza nel viaggio .....	152
Altre informazioni .....	153
Azioni proprie della Capogruppo .....	158
Rapporti con parti correlate .....	158
Evoluzione prevedibile della gestione .....	158

## 04

---

<b>BILANCIO CONSOLIDATO GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE AL 31 DICEMBRE 2018</b> .....	164
--	-----

Prospetti contabili consolidati .....	166
Note esplicative al Bilancio consolidato .....	174
Allegati .....	287

## 05

---

<b>BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA AL 31 DICEMBRE 2018</b> .....	312
---	-----

Prospetti contabili .....	314
Note esplicative al Bilancio d'esercizio .....	322
Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA .....	391



01

**Lettera  
del Presidente**











# LETTERA DEL PRESIDENTE

*Signor Azionista,*

l'esercizio 2018 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, che a partire dal 18 gennaio ha visto l'ingresso di Anas nel perimetro di consolidamento, si è chiuso con risultati economici molto positivi e una solida situazione finanziaria e patrimoniale, frutto dell'impegno quotidiano dei nostri 82.944 dipendenti, a ciascuno dei quali, come Consiglio di Amministrazione, vogliamo esprimere un sentito ringraziamento.

Rinviano all'ampia informativa contenuta nella Relazione sulla Gestione e nelle note al bilancio, soprattutto per quanto riguarda l'andamento e i risultati dei settori operativi del Gruppo, presentiamo sinteticamente alcune considerazioni su cinque aspetti chiave:

- i risultati economico-finanziari;
- gli investimenti realizzati;
- il nuovo Piano Industriale;
- il percorso di miglioramento del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
- l'impegno per la sostenibilità.

## I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI

Il Gruppo ha conseguito ricavi per 12,1 miliardi di euro (+30% rispetto al 2017), con un incremento complessivo di 2,8 miliardi di euro (di cui 2,4 attribuibili all'ingresso di Anas), e livelli molto positivi di EBITDA (pari a 2,5 miliardi di euro) e di EBIT (pari a 0,7 miliardi). Il risultato netto, pari a 559 milioni di euro si incrementa del 32% rispetto al dato 2017, calcolato al netto delle componenti positive non ricorrenti generate dal nuovo regime tariffario regolato dell'energia elettrica per la trazione ferroviaria.

L'incremento dei mezzi propri (41,8 miliardi di euro a fine 2018, +8%) e il miglioramento della posizione finanziaria netta (6,7 miliardi di euro, -8,5%) hanno consentito di ridurre il rapporto di indebitamento al 16% (-3%). Il mercato finanziario ha riconosciuto la solidità della nostra crescita e ci ha confermato la sua fiducia: il nostro programma Euro Medium Term Notes ha visto confermati i *rating* e ci consente di affrontare in modo sostenibile i futuri piani di investimento.

## GLI INVESTIMENTI

Grazie anche al supporto del Governo, delle Regioni e delle altre Istituzioni di riferimento – e in controtendenza rispetto a un contesto di generale rallentamento per l'Europa e per il nostro Paese – il Gruppo è stato capace di accrescere il volume degli investimenti realizzati, imprimendo nella seconda parte dell'anno una forte accelerazione che ha permesso di chiudere l'anno con 7,5 miliardi di euro di investimenti tecnici (+34% rispetto al 2017, +9% escludendo gli investimenti di Anas).

Il 64% degli investimenti ha riguardato l'infrastruttura ferroviaria (di cui il 98% sulla rete convenzionale e il 2% sulla rete AV), il 19% le infrastrutture stradali (Anas), il 15% il trasporto di passeggeri (13%) e di merci (2%), la quota residua gli altri servizi.

Nel complesso, gli investimenti realizzati nel 2018 collocano il Gruppo FS Italiane al primo posto per volume di investimenti in Italia e hanno contribuito a un indotto di oltre 110.000 posti di lavoro nel territorio nazionale (stimati secondo i parametri ISTAT, al netto dei dipendenti del Gruppo).

## IL NUOVO PIANO INDUSTRIALE

Sin dall'insediamento, il 30 luglio 2018, questo Consiglio di Amministrazione ha sentito la responsabilità di mobilitare e orientare tutte le risorse e le eccellenti competenze tecniche e manageriali del Gruppo, nei vari settori di attività, alla soddisfazione dei bisogni dei nostri clienti e utenti e al potenziamento della connettività e dell'integrazione del sistema Italia.

Come principale azienda di mobilità integrata del Paese, abbiamo assunto un ruolo centrale nello sviluppo dell'ecosistema della mobilità nell'era post-digitale, con la diffusione di nuove tecnologie particolarmente innovative (spesso abilitate da una componente digitale), importanti modifiche degli assetti regolatori e di mercato a livello nazionale ed europeo (ad esempio, l'entrata in vigore del c.d. "Quarto Pacchetto Ferroviario") e l'accresciuta sensibilità dei regolatori, dei

consumatori e del mondo finanziario rispetto ai temi dello sviluppo sostenibile, dell'economia circolare e della lotta alle emissioni e ai cambiamenti climatici.

Forti del primato del trasporto su ferro rispetto alle altre modalità di trasporto in termini di emissioni, energia consumata e sicurezza di viaggio, vogliamo ridurre significativamente le quote, ancora ben superiori all'80%, di persone che viaggiano in automobile e di merci trasportate su gomma, attraverso l'affermarsi della soddisfazione dei clienti determinata dalla nostra affidabilità.

Nel trasporto passeggeri, in particolare, siamo convinti dell'assoluta priorità di rispondere ai bisogni di *comfort* e sicurezza dei quasi 2 milioni di pendolari che ogni giorno scelgono i nostri treni. Il 2018 ha visto i rinnovi dei contratti di servizio regionali con Veneto, Liguria, Sicilia, Lazio e Umbria, che si aggiungono a quelli siglati in precedenza con altre Regioni, e abbiamo finalmente contribuito a imprimere un deciso cambio di passo agli investimenti in Lombardia. Tra le iniziative che dimostrano il cambio di paradigma: il lancio a novembre 2018 della prima esperienza in Europa di servizio di *customer care* per i clienti dei treni regionali (520 colleghi coinvolti in tutto il Paese), l'avvio degli investimenti per il miglioramento della connettività a bordo treno, nonché l'introduzione di un sistema di incentivazione per il *management* incentrato sulla puntualità reale e sulla qualità dei servizi. Nel 2019 siamo confidenti di poter raccogliere i primi frutti del nostro rinnovato impegno e della fiducia dei nostri interlocutori istituzionali. Tra le altre cose, vedremo l'entrata in esercizio dei treni regionali *Rock* e *Pop*, per i quali - nella seconda parte del 2018 - abbiamo concordato con i nostri fornitori una significativa accelerazione rispetto al piano di consegne originariamente previsto.

Nel settore dei trasporti e della logistica, continueremo a supportare la realizzazione delle iniziative di sistema - anche di tipo infrastrutturale e regolatorio - che potranno rendere affidabile e competitivo il trasporto su ferro, attraendo quote modali significative. Il 2018 ha segnato il pieno raggiungimento dell'obiettivo di concentrare in un unico complesso industriale, il Polo Mercitalia, tutte le società del Gruppo FS Italiane operanti nel mercato europeo della logistica. Per la realizzazione dell'atteso e storico *turnaround*, stiamo supportando lo straordinario impegno profuso dai colleghi con l'accelerazione del piano di investimenti, sia nel materiale rotabile che nelle più evolute tecnologie digitali che possano favorire la risposta ai bisogni dei clienti e sopperire, almeno in parte, alle attuali carenze del trasporto su ferro in Europa. Nelle ultime settimane del 2018 abbiamo definito le fondamentali linee strategiche di sviluppo del Gruppo FS Italiane e le principali società controllate hanno coerentemente aggiornato i propri piani d'impresa. Nei prossimi mesi, anche alla luce dell'evoluzione delle operazioni in cui è coinvolto il Gruppo e ad esito del consueto percorso di condivisione istituzionale, presenteremo ai nostri *stakeholder* il nuovo Piano Industriale.

## IL PERCORSO DI MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

In considerazione del ruolo che il Gruppo FS Italiane ricopre per l'economia del Paese, abbiamo stimolato un ulteriore miglioramento del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

Oltre a supportare il rafforzamento dei presidi di *Internal Audit* nelle società del Gruppo, favorendo interventi mirati di consolidamento dell'organico e l'affinamento di metodologie di lavoro e di *reporting* condivise, abbiamo promosso l'applicazione di specifici meccanismi di contrasto alla corruzione, integrati nelle procedure aziendali esistenti. In particolare, in FS SpA, nel primo anno di applicazione, abbiamo reso operativi strumenti di prevenzione specifici sui processi maggiormente esposti al rischio di corruzione: "Acquisti e Appalti", "Conferimento di incarichi di consulenza", "Iniziativa di sviluppo del *business* nei mercati internazionali", "Quote associative, sponsorizzazioni, *co-marketing*, erogazioni liberali e omaggi" e "Risorse Umane".

Nel corso dell'anno 2018, inoltre: abbiamo definito il *Framework* di *Risk Management* del Gruppo FS Italiane, stabilendo gli ambiti, le responsabilità, le metodologie e gli strumenti a supporto delle decisioni di *business* secondo un'ottica *risk-based*; abbiamo avviato il percorso di adesione al "Regime di adempimento collaborativo" in ambito fiscale (c.d. "*tax co-operative compliance*") con l'Amministrazione Finanziaria, che sarà finalizzato entro il 2019, con lo scopo fra l'altro di gestire, prevenire e ridurre il rischio fiscale insito nell'attività di impresa; con l'emanazione del Codice di *Internal Dealing*, che ha affiancato il regolamento sull'*Insider Trading*, abbiamo completato la normativa interna del Gruppo a presidio dei rischi di abusi di mercato connessi ai nostri *bond* quotati; abbiamo recepito le nuove disposizioni del GDPR sulla *privacy*: le società del Gruppo hanno nominato un proprio *Data Protection Officer*, a presidio non soltanto del puntuale rispetto delle prescrizioni di legge, ma anche per tutelare i diritti dei tantissimi cittadini - basti pensare agli oltre 7 milioni di clienti titolari delle CarteFreccia di Trenitalia - che affidano alle società del Gruppo i loro dati personali e sensibili.

Nel 2018 abbiamo anche approvato e diffuso una nuova versione del Codice Etico, disponibile sul nostro sito, molto più chiara nel richiamare i valori, profondamente radicati nel Gruppo FS Italiane e nei nostri dipendenti, che siamo



chiamati ad affermare e a realizzare con ogni nostro comportamento.

### L'IMPEGNO PER LA SOSTENIBILITÀ

Con un'accelerazione nella tempistica di predisposizione del *reporting* di sostenibilità - che, unitamente all'affinamento della struttura e dei contenuti, ci rende particolarmente orgogliosi - il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato congiuntamente - per la prima volta in una medesima seduta - il progetto di Relazione finanziaria annuale e il Rapporto di sostenibilità, a sottolineare anche formalmente l'importante collegamento che esiste tra i due documenti. Rimarcando l'impegno di tutte le società del Gruppo, con una piena condivisione dei principi del *Global Compact* e degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) delle Nazioni Unite, tra le molte iniziative del 2018 vogliamo ricordare la concessione di spazi nelle nostre stazioni per progetti non *profit* di carattere sociale, culturale e ambientale, che hanno interessato 491 stazioni (+11% rispetto al 2017), per un totale di spazi concessi pari a 118.000 mq. Tra i vari progetti, spicca la rete sociale degli *Help Center* (18 sedi attive nel 2018, il 61% al Centro-Sud) che eroga complessivamente oltre 400.000 interventi di aiuto all'anno. Grazie alle attività svolte nella seconda parte del 2018, sono pronti ad aprire i nuovi *Help Center* di Rovereto e Viareggio, portando a 20 la consistenza della rete.

La sostenibilità sociale di FS SpA si estrinseca anche nell'attenzione di tutte le società del Gruppo ai propri dipendenti, con molti dati positivi, tra i quali l'incremento del numero di dipendenti ben proporzionato rispetto ai volumi di attività (+8.508 unità, di cui 1.698 non da acquisizioni societarie), l'ingresso di molti *under 30* (saliti dall'6% al 13% della popolazione aziendale), l'assegnazione, per il 5° anno consecutivo, del premio di *Best Employer of Choice* per i neolaureati italiani, la riduzione degli infortuni (-10,4%), l'aggiornamento professionale (oltre 570.000 giornate di formazione nelle principali società del gruppo, +30% rispetto al 2017). Le molteplici azioni sul tema della diversità di genere hanno contribuito positivamente al miglioramento dei dati sulla presenza femminile, sia a livello di complessiva popolazione aziendale (16,6%, +1,4%), sia nei ruoli dirigenziali (18,1%, +0,9%).

Convinti che la transizione verso modelli sostenibili sia già iniziata, come dimostra anche lo sviluppo della finanza etica e *green* che ci ha visto premiati in occasione dell'emissione nel 2017 del nostro primo *green bond*, nelle prime settimane del 2019 abbiamo lanciato, insieme ad altre grandi aziende europee, il *Corporate Forum for Sustainable Finance*, con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo sempre maggiore di strumenti finanziari verdi ed etici, che sappiano premiare la sostenibilità dei modelli di *business*.

\* \* \*

Come mostrano i dati e le informazioni contenuti nel progetto di Relazione finanziaria annuale che sottoponiamo all'Assemblea, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è solido, vitale e ben amministrato.

In piena sintonia con l'Azionista, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le altre controparti istituzionali, continuiamo nel nostro impegno per la realizzazione dei necessari miglioramenti al sistema italiano della mobilità e per l'affermazione di Ferrovie dello Stato Italiane quale grande operatore di mobilità integrata nel contesto europeo.

**Il Presidente**  
Gianluigi Vittorio Castelli

**ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA**

<b>Consiglio di Amministrazione</b>	<b>Nominati dal 1° gennaio 2018<sup>1</sup></b>	<b>Nominati dal 30 luglio 2018</b>
Presidente	Gioia Maria Ghezzi	Gianluigi Vittorio Castelli
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Renato Mazzoncini <sup>2</sup>	Gianfranco Battisti
Consiglieri	Francesca Moraci <sup>3</sup>	Francesca Moraci <sup>3</sup>
	Giovanni Azzone	Andrea Mentasti
	Simonetta Giordani	Flavio Nogara
	Federico Lovadina	Cristina Pronello
	Vanda Ternau <sup>4</sup>	Vanda Ternau <sup>4</sup>

<b>Collegio sindacale</b>	<b>Nominati dal 4 luglio 2016</b>
Presidente	Carmine di Nuzzo
Sindaci effettivi	Susanna Masi
	Roberto Ascoli
Sindaci supplenti	Paolo Castaldi
	Cinzia Simeone

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

Angelo Canale

**Dirigente Preposto alla Redazione dei Documenti Contabili Societari**

Roberto Mannozi

**Società di Revisione Legale**

KPMG SpA (per il periodo 2014-2022)

<sup>1</sup> Per delibera assembleare assunta il 29 dicembre 2017.<sup>2</sup> Nominato nella carica dal Consiglio di Amministrazione del 10 gennaio 2018.<sup>3</sup> Dimissionaria dal 25 luglio 2018. In data 30 luglio 2018 nominata nuovamente membro del Consiglio di Amministrazione.<sup>4</sup> Dimissionaria dal 25 luglio 2018. In data 30 luglio 2018 nominata nuovamente membro del Consiglio di Amministrazione.





02

**Gruppo in sintesi**







## GRUPPO IN SINTESI

### RELAZIONE FINANZIARIA DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

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

### DISCLAIMER

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







## LEGENDA E GLOSSARIO

### Indicatori alternativi di performance (non gaap measures)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## TERMINI DI USO RICORRENTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**ERTMS (European Rail Traffic Management System):** sistema di integrazione funzionale 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 e possono essere realizzati mediante RSC (Ripetizione Segnali Continua) e RSDC (Ripetizione Segnali Digitale Continua).

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

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

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

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

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

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

**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.

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

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

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

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

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

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

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



## IL FUTURO SI FONDA SU UNA GRANDE STORIA

### 1905

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

### 1976

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

### 1927

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

### 1989

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

### 1936

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

### 1992

Le Ferrovie dello Stato diventano Società per Azioni.

### 1953

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

### 1999

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



---

## 2005

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

---

## 2008

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

---

## 2009

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

---

## 2011

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

---

## 2015

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

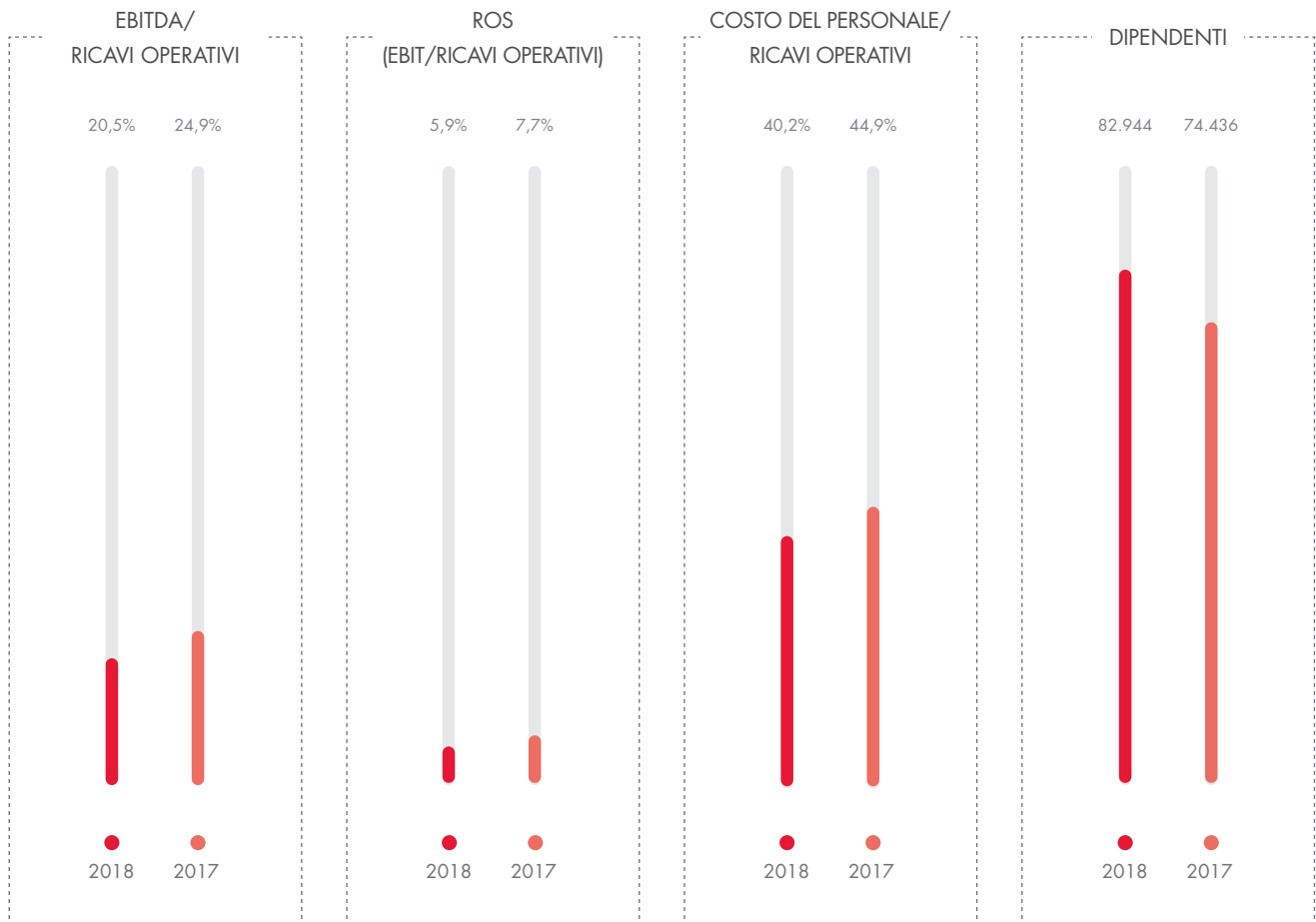
---

## 2018

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



RISULTATI CONSOLIDATI





valori in milioni di euro

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari	2018	2017	variazione	%
Ricavi operativi	12.078	9.293	2.785	30,0
Costi operativi	(9.602)	(6.982)	(2.620)	(37,6)
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.476	2.313	163	7,0
Risultato operativo (EBIT)	714	718	(4)	(0,6)
Risultato netto	559	552	7	1,3
	31.12.2018	31.12.2017	variazione	%
Capitale investito netto (CIN)	48.418	45.954	2.464	5,4
Mezzi propri (MP)	41.763	38.681	3.082	8,0
Posizione finanziaria netta (PFN)	6.655	7.273	(618)	(8,5)
PFN/MP	0,16	0,19		
Investimenti dell'esercizio	5.871	5.407	464	8,6
Flusso di cassa complessivo generato/assorbito nell'esercizio	(38)	(503)	465	92,4



2018

# Relazione sulla Gestione







# RELAZIONE SULLA GESTIONE E INFORMAZIONI NON FINANZIARIE

## LA RELAZIONE SULLA GESTIONE DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

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

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

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è soggetto all'applicazione del Decreto Legislativo n. 254 ("Decreto") che ha dato attuazione alla Direttiva 2014/95/UE, recante modifiche alla Direttiva 2013/34/UE per quanto riguarda la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario (c.d. *non financial information*) da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni.

Nel rispetto di quanto stabilito dal suddetto Decreto, il Gruppo, come già per l'esercizio precedente, primo di applicazione della normativa in questione, ha deciso di includere la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (nel seguito anche DNF) nella presente Relazione sulla Gestione, anche in considerazione della stessa natura delle informazioni ivi riportate (definite anche come "pre-finanziarie").

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

Al fine di garantire la comparabilità, le informazioni quantitative riguardano (ove disponibili) il triennio 2016-2018. Eventuali differenze rispetto alla precedente DNF sono dovute al perfezionamento dei metodi di rilevazione adottati.

Il perimetro di rendicontazione è stato definito in funzione della materialità economico-finanziaria di Gruppo, valutando gli impatti (reali o potenziali) relativi alle tematiche previste dal Decreto e considerando, tra l'altro, la natura del *business* e le dimensioni delle società (perimetro di Primo livello). Sono stati considerati, inoltre, anche aspetti qualitativi in materia di informativa non finanziaria (come previsto dagli *Standard* di rendicontazione adottati) che hanno comportato un'estensione del perimetro di Primo livello anche ad altre società consolidate con il metodo integrale.

L'identificazione delle informazioni rilevanti è stata effettuata prendendo in considerazione i diversi ambiti previsti dal Decreto, le attività del Gruppo e i conseguenti impatti. Inoltre, sono stati considerati i risultati dell'analisi di materialità e il documento "Orientamenti sulla comunicazione delle informazioni di carattere non finanziario" definito dalla Commissione Europea, pubblicati sulla GUCE del 5 luglio 2017, nonché il Regolamento di attuazione del D.Lgs. 254/2016 emanato dalla Consob in data 18 gennaio 2018.

L'analisi di materialità ha l'obiettivo di individuare quegli aspetti ritenuti maggiormente rilevanti per il Gruppo, e percepiti di maggior interesse da parte degli *stakeholder*, che ne possono potenzialmente influenzare aspettative e decisioni. Il Gruppo ha aggiornato il processo di Materialità utilizzando, per l'analisi del punto di vista degli *stakeholder* esterni (*peers*, altri *competitors* dei settori industriali in cui opera il Gruppo, *social network*, media tradizionali, normativa volontaria e cogente), strumenti informatici basati sull'intelligenza artificiale e, per l'analisi delle priorità del *business*, *survey* al *management* e l'esame di *policy* e documentazione interna.

Di seguito le tematiche che sono risultate maggiormente rilevanti:



## SICUREZZA DELLE PERSONE



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

## ENERGIA, CAMBIAMENTO CLIMATICO E QUALITÀ DELL'ARIA



Contrasto al cambiamento climatico, riduzione delle emissioni, promozione dell'uso efficiente delle risorse energetiche e delle fonti rinnovabili

## QUALITÀ DEL SERVIZIO



Attenzione alla qualità del servizio resa e percepita, anche attraverso l'implementazione di una logica organizzativa centrata sui clienti

## VALORE DEI DIPENDENTI



Impegno per il più alto livello di salute e sicurezza per i dipendenti; promozione del benessere psicofisico dei dipendenti; *talent attraction* e *retention*; promozione del merito

## INTERMODALITÀ



Promozione del trasporto intermodale, della mobilità alternativa e collettiva

## ECONOMIA CIRCOLARE



Uso responsabile delle materie prime, attenzione ai consumi idrici, ai rifiuti e alla prevenzione dell'inquinamento del suolo e delle acque

## DIRITTI UMANI E FILIERA RESPONSABILE



Rispetto dei principi fondamentali dei diritti umani, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile

## PRIVACY E SICUREZZA DEI DATI



Sicurezza delle informazioni dei clienti, lotta al terrorismo informatico, sicurezza delle reti

## ETICA E INTEGRITÀ NEL BUSINESS



Contrasto a qualsiasi forma di corruzione e concussione, garanzia di integrità/trasparenza nella gestione del *business*

## INNOVAZIONE E DIGITALIZZAZIONE



Promozione dell'innovazione, della ricerca e sviluppo volti al miglioramento continuo dei servizi

Le suddette tematiche e le relative politiche<sup>5</sup> di attuazione sono state rendicontate nella presente relazione, coerentemente con quanto stabilito dal Decreto e dagli *Standard* di rendicontazione adottati.

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

<sup>5</sup> Si sottolinea che, laddove il Gruppo potrebbe non avere ancora adottato *policy* relative agli ambiti richiamati dal D.Lgs. n. 254/2016, perché non se ne è ancora registrata l'esigenza, si riserva comunque di adottarle nel medio-lungo termine. A questo proposito, si precisa che all'interno del documento, con il termine *Policy*, si fa riferimento a documentazione formalizzata e approvata, mentre con il termine "politica" si fa riferimento a pratiche o prassi.

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

Ambiti del D.Lgs.	Relazione finanziaria annuale	Rapporto di sostenibilità	GRI - CORE
	Riferimento	Riferimento	
Art. 3 c.1 lett. a Modello aziendale e governance	Lettera del Presidente Modello di <i>business</i> Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari <i>Performance</i> economiche e finanziarie del Gruppo-Tabella del valore economico direttamente generato e di quello distribuito L'impegno per uno sviluppo sostenibile: - Approccio, impegni e politiche	<i>Content index</i> Il Gruppo e la sostenibilità - Coinvolgimento degli <i>stakeholder</i> Sistema di controllo interno e gestione rischi - Sistemi di gestione	102-1 - 102-7 102-11 102-13 102-14 102-16 102-18 201-1
Art. 3 c.1 lett. b Politiche	Relazione sulla Gestione e Informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica L'impegno per uno sviluppo sostenibile: - Approccio, impegni e politiche - Sostenibilità ambientale - Esperienza del viaggio - Catena di fornitura sostenibile - Capitale umano - Impegno per la comunità Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo	Il Gruppo e la sostenibilità - Coinvolgimento degli <i>stakeholder</i> <i>Content index</i>	102-9 102-10 102-12 103-2 103-3 102-40 - 102-44 102-45 - 102-56
Art. 3 c.1 lett. c Modello di gestione dei rischi	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - sistema di controllo interno e gestione dei rischi Fattori di rischio		
Art. 3 c.2 lett. a, c Risorse energetiche e risorse idriche	Sostenibilità ambientale	Tabelle indicatori di <i>performance</i>	103-2 103-3 302-1 303-1
Art. 3 c.2 lett. b, c Emissioni di gas ad effetto serra	Sostenibilità ambientale	Tabelle indicatori di <i>performance</i>	103-2 103-3 305-1 305-2
Art. 3 c.2 lett. d, c Gestione del personale	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	Tabelle indicatori di <i>performance</i> <i>Content index</i>	102-8 103-2 103-3 401-1 402-1 403-2 404-1 405-1 406-1
Art. 3 c.2 lett. e Diritti umani	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Fattori di rischio	<i>Content index</i>	103-2 103-3 411-1 412-3





Ambiti del D.Lgs.	Relazione finanziaria annuale	Rapporto di sostenibilità	GRI - CORE
	Riferimento	Riferimento	
Art. 3 c.2 lett. f Trasparenza e lotta alla corruzione	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Fattori di rischio		103-2 103-3 205-2 415-1
Art. 3 c.1 lett. c Catena di fornitura	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile	<i>Content index</i>	103-2 103-3 204-1 308-2 407-1 408-1 409-1 414-1
Art. 3 c.2 lett. d, c Comunità	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Impegno per la comunità	<i>Content index</i>	103-2 103-3
Art. 3 c.3 Metodologia e principi	Relazione sulla Gestione e Informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica Informazioni		102-46 102-47 102-48 102-49 102-54 102-56
Art. 10 c.1 lett. a Politiche in materia di diversità	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	<i>Content index</i>	103-2 103-3 405-1

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

Altre tematiche materiali	Relazione finanziaria annuale	Rapporto di sostenibilità	GRI - CORE
	Riferimento	Riferimento	
Qualità del servizio	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Esperienza del viaggio		103-2 103-3
Sicurezza delle persone	Sicurezza del viaggio		103-2 103-3 416-1
Scarichi e rifiuti e altri impatti ambientali	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	Tabelle indicatori di <i>performance</i>	103-2 103-3 301-1 306-2 307-1
Comportamenti anti-competitivi	Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), Altre informazioni		206-1
Privacy dei clienti	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi	<i>Content index</i>	418-1

La tabella GRI (GRI *Content Index*) con riferimento all'opzione "in accordance core", prevista dagli *Standard* di riferimento, è riportata come allegato al Rapporto di Sostenibilità del Gruppo. I riferimenti indicati nella tabella rimandano ai paragrafi della presente Relazione, e per alcuni approfondimenti, al Rapporto di Sostenibilità 2018, come evidenziato nella tabella di Raccordo sopra riportata. Inoltre, si segnala che, ai fini della compliance con il Decreto e con i GRI *Standard*, sono effettuati dei rimandi anche all'allegato del Rapporto di Sostenibilità "Tabelle indicatori di performance". Infine si segnala che, ai sensi dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267/2018, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha incaricato come revisore designato KPMG SpA, attuale revisore legale, per lo svolgimento dell'attività di *limited assurance* sulla DNF. La relazione rilasciata da KPMG SpA è allegata al presente documento.

## **DNF** MODELLO DI BUSINESS

Il modello di *business* del Gruppo FS Italiane intende valorizzare diversi capitali (finanziario, produttivo, umano, intellettuale, naturale, sociale/relazionale)<sup>6</sup> organizzando attività e processi per creare valore, nel medio e lungo termine, per tutti gli *stakeholder*.

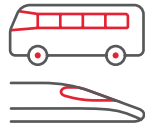
Come negli altri settori delle *public utilities*, le attività del Gruppo sono soggette a specifica regolazione da parte di *authority* indipendenti nazionali e internazionali, a tutela del corretto funzionamento del mercato e dei diritti dei clienti.



<sup>6</sup> Secondo il framework dell'IIRC – International Integrated Reporting Council.



## MODELLO DI BUSINESS

**CAPITALE FINANZIARIO****CAPITALE FISICO****CAPITALE UMANO E RELAZIONALE****CAPITALE INTELLETTUALE E ORGANIZZATIVO****CAPITALE NATURALE****INPUT**

Insieme delle risorse necessarie per finanziare le nostre attività:

- › capitale azionario
- › capitale di debito (obbligazioni, *green bond*, prestiti bancari)
- › contributi pubblici (Contratto di Programma, Fondi UE, ecc.)

Insieme dei beni materiali necessari per erogare servizi di qualità:

- › infrastruttura ferroviaria
- › infrastruttura stradale
- › treni
- › autobus

insieme delle competenze, capacità ed esperienze delle nostre persone e insieme delle relazioni instaurate con tutti gli *stakeholder*

Insieme degli *asset* immateriali che contribuiscono alla creazione di valore:

- › brevetti, diritti, ecc.
- › marchi
- › procedure organizzative
- › sistemi IT

Insieme delle risorse naturali gestite (rinnovabili e non):

- › energia
- › suolo
- › acqua
- › materiali

**ATTIVITÀ**

- › pianificazione, valutazione e gestione degli investimenti
- › *debt capital market*
- › finanza di progetto
- › finanza agevolata

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

- › selezione e gestione del personale
- › formazione e sviluppo
- › *people care*
- › salute e sicurezza
- › relazioni con passeggeri, clienti, fornitori
- › relazioni con le istituzioni

- › innovazione
- › organizzazione e amministrazione
- › pianificazione e controllo
- › *risk management*
- › internazionalizzazione

- › *energy management*
- › sistemi di gestione ambientale

**RISULTATI**

- › servizi regionali
- › servizi alta velocità
- › servizi intermodali
- › servizi di logistica integrata
- › nuove infrastrutture
- › servizi internazionali
- › servizi di ingegneria

**IMPATTI**

- › sicurezza delle persone
- › *performance* economica
- › impatti ambientali
- › *customer satisfaction*
- › attrattività e soddisfazione
- › puntualità e regolarità del servizio
- › competenze e progresso tecnologico
- › creazione di valore e competitività per il Paese

**INNOVAZIONE**

(I) servizi effettuati in piena autonomia commerciale e senza contributi pubblici

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



**DNF** RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO E GLI ASSETTI PROPRIETARI**Premessa**

Il presente paragrafo della Relazione sulla Gestione descrive i principali lineamenti della *Corporate Governance* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito Gruppo FS Italiane) definiti dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito anche FS SpA), assolvendo peraltro agli specifici obblighi informativi previsti ai sensi dell'articolo 123bis del D.Lgs. 58/1998 - Testo Unico della Finanza (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari) avuto riguardo alle informazioni richieste dal comma 2 lettera b<sup>7</sup>. All'interno del paragrafo sono, inoltre, fornite le informazioni richieste dalla Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013 "in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'economia e delle finanze" con riferimento alla richiesta rivolta agli Emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati, di illustrare e motivare nella "Relazione sulla Corporate Governance e nel bilancio" le politiche di remunerazione adottate per gli Amministratori con deleghe, sulla base delle raccomandazioni del Dipartimento del Tesoro.

**Profilo**

La struttura del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane deriva da un processo di societizzazione (avviato nel 2000) che ha portato all'attuale assetto multisocietario con una Capogruppo, FS SpA, il cui oggetto sociale, anche all'esito dell'ingresso nel Gruppo della partecipazione in Anas con effetto dal 10 gennaio 2018, è:

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

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

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

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

La struttura di *Corporate Governance* di FS SpA e delle principali controllate è articolata secondo il sistema tradizionale: l'Assemblea dei Soci nomina un Consiglio di Amministrazione, cui compete la gestione (il CdA di FS SpA è attualmente composto da sette amministratori) e un Collegio Sindacale, cui competono i controlli (il Collegio di FS SpA è composto da tre sindaci effettivi e due supplenti). L'Assemblea nomina, inoltre, una società di revisione (attualmente KPMG SpA), con funzioni di revisione legale dei conti. Ad integrazione del sistema di Governance, alle sedute del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale presenza il Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria, a norma dell'art. 12 della legge n. 259/1958.

<sup>7</sup> FS SpA è un Ente emittente obbligazioni quotate su mercati regolamentati dell'Unione Europea, avente l'Italia come Stato membro d'origine. Di conseguenza, è soggetta ai connessi obblighi normativi in Italia e nel paese di collocazione del prestito. Per converso, FS SpA non ha emesso azioni alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione: si avvale, pertanto, della facoltà prevista dal comma 5 dell'art. 123 bis di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, salvo, appunto, quelle previste dalla lettera b del comma 2 ossia le principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria.

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

Al 31 dicembre 2018, il capitale sociale di FS SpA ammontava a 39.204.173.802,00 di euro interamente versati. Si fornisce, di seguito, una rappresentazione grafica della struttura di *Governance* di FS SpA riferita alla data del 31 dicembre 2018.



**ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI**

SOCIETÀ DI REVISIONE

**KPMG SpA**

COLLEGIO SINDACALE

**Carmine di Nuzzo**  
Presidente

**Roberto Ascoli**  
**Susanna Masi**  
Sindaci effettivi

**Paolo Castaldi**  
**Cinzia Simeone**  
Sindaci supplenti

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE<sup>I</sup>

**Gianluigi Vittorio Castelli<sup>I</sup>**  
Presidente

**Flavio Nogara**  
Consigliere

**Andrea Mentasti**  
Consigliere

**Cristina Pronello**  
Consigliere

COMITATO PER LA REMUNERAZIONE E LE NOMINE<sup>III</sup>

**Francesca Moraci**  
Presidente

**Flavio Nogara**  
**Vanda Ternau**

COMITATO *AUDIT*, CONTROLLO RISCHI E GOVERNANCE<sup>III</sup>

**Vanda Ternau**  
Presidente

**Flavio Nogara**  
**Cristina Pronello**

DIREZIONE CENTRALE INTERNAL *AUDIT*

**Gianfranco Cariola**

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

**Roberto Mannozi**

MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA

**Angelo Canale**

**Cristiana Rondoni**  
Sostituto

ORGANISMO DI VIGILANZA 231

**Carlo Piergallini**  
Presidente

**Gianfranco Cariola**  
**Gustavo Olivieri**






**Gianfranco Battisti<sup>(I)</sup>**

Amministratore Delegato e Direttore Generale

**Marcello  
Torregrossa**  
Segretario CdA

**Federica Moraci**  
Consigliere

**Vanda Ternau**  
Consigliere

**DIRETTORI CENTRALI<sup>(IV)</sup>**
**Francesco Parlato**

DC Affari Istituzionali e Regolatori

**Roberto Mannozi**

 DC Amministrazione, Bilancio, Fiscale e Controllo<sup>(V)</sup>
**Angelo Bonerba<sup>(VII)</sup>**

 DC Media<sup>(V)</sup>
**Grazia Maria Rita Pofi<sup>(VI)</sup>**

Relazioni Esterne

**Stefano Pierini**

 DC Finanza, Investor Relations e Patrimonio<sup>(VIII)</sup>
**Elisabetta Scosceria**

DC General Counsel, Affari Societari e Compliance

**Alessandro La Rocca**

DC Innovazione e Sistemi Informativi

**Filippo Scotti D'Albertis<sup>(IX)</sup>**

FS International

**Franco Fiumara**

DC Protezione Aziendale

**Riccardo Pozzi**

DC Risorse Umane e Organizzazione

**Fabrizio Favara**

 DC Strategie Pianificazione e Sostenibilità<sup>(X)</sup>
**Giovanni Conti**

 Chief Risk Officer<sup>(X)</sup>

(I) Composizione così definita con delibera assembleare del 30 luglio 2018. Riguardo alla composizione precedente a tale data si rinvia al paragrafo descritto di cui infra.

(II) Nominato come Amministratore Delegato e Direttore Generale rispettivamente con delibera del Consiglio di Amministrazione del 31 luglio 2018 e 2 agosto 2018.

(III) Composizione così definita con delibera del Consiglio di Amministrazione del 31 luglio 2018.

(IV) Con DOr. n. 35/AD del 19 novembre 2018 la titolarità della DC di Governance Partecipazioni Estere viene attribuita ad interim all'AD e DG; Barbara Morgante lascia il Gruppo. Con DOr. n. 43/AD del 31 dicembre 2018: la DC Governance partecipazioni Estere è soppressa.

(V) Con DOr. n. 320/AD del 31 ottobre 2018: la DC Amministrazione, Bilancio e Fiscale cambia denominazione in DC Amministrazione, Bilancio, Fiscale e Controllo: la DC Strategia, Pianificazione, Controllo e Sostenibilità cambia denominazione in DC Strategie, Pianificazione e Sostenibilità

(VI) Con DOr. n. 24/AD del 26 settembre 2018: è istituita la DC Media, la relativa titolarità è assunta ad interim dall'AD e DG; è istituita la struttura macro Relazioni Esterne, la relativa titolarità è attribuita a Grazia Maria Rita Pofi.

(VII) Con DOr. n. 29/AD del 31 ottobre 2018 e decorrenza 1° novembre 2018: la titolarità della DC Media è attribuita a Angelo Bonerba.

(VIII) Con DOr. n. 2/AD del 9 marzo 2018: la DC Finanza e Patrimonio cambia denominazione in DC Finanza, Investor Relations e Patrimonio.

(IX) Con DOr. n. 9/AD del 7 giugno 2018: la DC Mercati Internazionali cambia denominazione in FS International, la relativa titolarità a Filippo Scotti D'Albertis.

(X) Con DOr. n. 5/AD del 6 aprile 2018: la direzione centrale Risk Management/CRO cambia denominazione in Chief Risk Officer.



## ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea degli Azionisti di FS SpA è costituita dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze. Nel 2018 si è riunita 3 volte (in sede straordinaria).

## CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DI FS SPA

### Composizione e nomina

Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto, il Consiglio di Amministrazione (di seguito anche CdA) è composto da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di nove componenti, nominati dall'Assemblea degli Azionisti. L'assunzione della carica di amministratore di FS SpA è subordinata al possesso di specifici requisiti di professionalità e onorabilità, nei termini previsti in espressa previsione statutaria (art. 10.6) anche con riferimento a quanto indicato dall'azionista MEF. La medesima disposizione statutaria consente inoltre, che gli Amministratori cui siano state delegate in modo continuativo, ai sensi dell'art. 2381, comma 2, codice civile, attribuzioni gestionali proprie del CdA possano rivestire la carica di Amministratore in non più di due ulteriori Consigli in società per azioni (non si considerano gli incarichi nelle società controllate o collegate); mentre per gli Amministratori cui non siano state delegate le attribuzioni di cui sopra è previsto che gli stessi possano rivestire la carica di Amministratore in non più di cinque ulteriori Consigli in società per azioni. Lo statuto prevede altresì che la composizione del Consiglio di Amministrazione deve garantire l'equilibrio tra i generi in attuazione della normativa applicabile, nel rispetto dei termini da essa previsti.

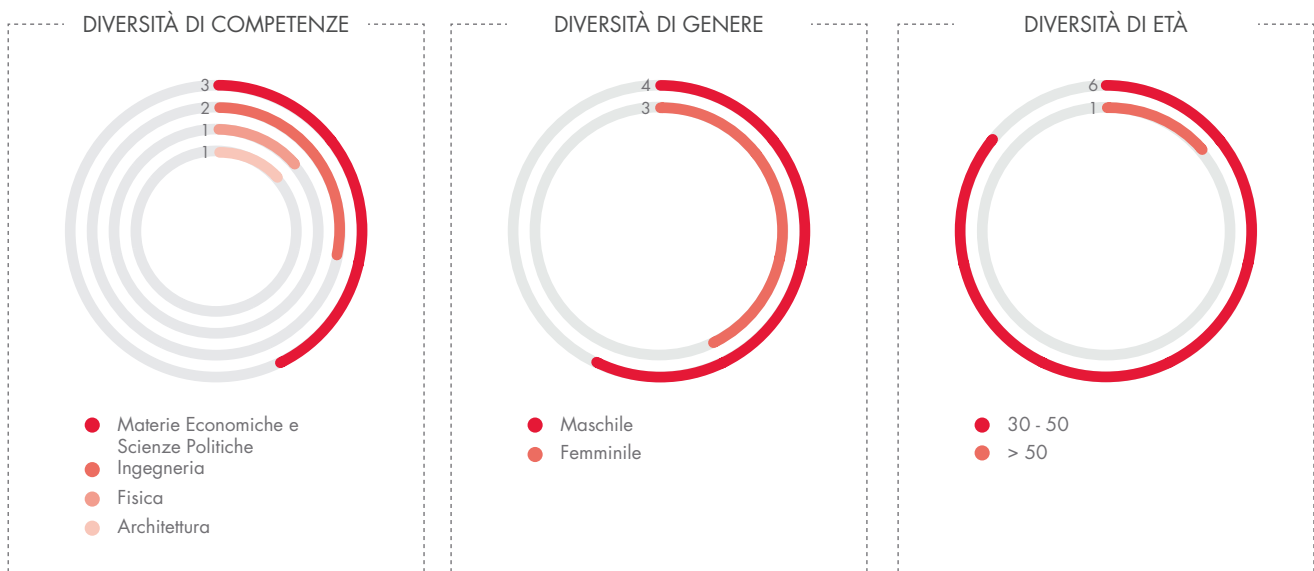
L'assemblea del 29 dicembre 2017, definendo in sette il numero degli Amministratori, ha nominato, quali componenti dell'Organo amministrativo Gioia Maria Ghezzi (con funzioni di Presidente), Renato Mazzoncini, Giovanni Azzone, Simonetta Giordani, Federico Lovadina, Francesca Moraci, Vanda Ternau, con decorrenza dal 1° gennaio 2018 e con un mandato della durata di tre esercizi e comunque sino alla data dell'assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio 2020.

Vanda Ternau e Francesca Moraci, il 25 luglio 2018, hanno rassegnato le proprie dimissioni dall'incarico di Consigliere di Amministrazione di FS.

L'Assemblea del 30 luglio 2018 - a seguito della revoca dei Consiglieri rimasti in carica - definendo sempre in sette il numero degli Amministratori, ha nominato quali componenti dell'Organo amministrativo - per il mandato 2018, 2019 e 2020 e comunque sino alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio 2020 - Gianluigi Vittorio Castelli (con funzioni di Presidente), Gianfranco Battisti, Andrea Mentasti, Francesca Moraci, Flavio Nogara, Cristina Pronello, Vanda Ternau.

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

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



Cinque dei componenti del Consiglio di Amministrazione di FS SpA sono non esecutivi e indipendenti, secondo quanto valutato dallo stesso Consiglio di Amministrazione, sulla base delle dichiarazioni ed informazioni rese dagli interessati e prendendo a riferimento - pur in assenza di qualsiasi obbligo formale - quanto previsto dal Codice di Autodisciplina delle società quotate approvato da Borsa Italiana.

## **Ruoli e funzioni**

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

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

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

Il CdA di FS SpA viene convocato e presieduto dal Presidente e si riunisce di norma una volta al mese e, comunque, tutte le volte che lo giudichi necessario il Presidente o l'Amministratore Delegato o quando ne sia fatta motivata richiesta scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio Sindacale. Nel corso del 2018 si è riunito 18 volte.

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

Il CdA, in particolare:

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

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

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

## **Comitati Consiliari**

FS SpA limita ai casi necessari la costituzione di comitati con funzioni consultive o di proposta all'interno del CdA. La stessa si è pertanto dotata di due comitati, il Comitato *Audit*, Controllo Rischi e *Governance* ed il Comitato per la Remunerazione e le Nomine - la cui istituzione è stata confermata, da ultimo, con la richiamata delibera del CdA del



31 luglio 2018<sup>8</sup>. Composizione, funzionamento e compiti di detti comitati sono disciplinati in appositi regolamenti approvati dal CdA.

- **Comitato Audit, Controllo Rischi e Governance**

I componenti di tale Comitato, come definiti nella richiamata delibera del CdA del 31 luglio 2018, sono: Vanda Ternau (Presidente), Flavio Nogara e Cristina Pronello<sup>9</sup>; tutti consiglieri non esecutivi e indipendenti. Tale Comitato ha il compito di supportare, con attività propositive e consultive, le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, nonché quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche; nonché le valutazioni relative alla dimensione/composizione del Consiglio stesso, alla della Società e del Gruppo e alla responsabilità sociale d'impresa.

- **Comitato per la Remunerazione e le Nomine**

I componenti di tale Comitato sono Francesca Moraci (Presidente), Flavio Nogara e Vanda Ternau, tutti consiglieri non esecutivi e indipendenti<sup>10</sup>. Tale Comitato ha compiti di natura propositiva e consultiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione con riferimento, tra l'altro a: criteri e procedure per la nomina dei dirigenti con responsabilità strategiche, e degli organi di amministrazione e controllo delle società controllate direttamente da FS SpA; cooptazione dei consiglieri di FS SpA; linee guida e criteri in tema di politica retributiva, nonché sui sistemi di incentivazione; remunerazione di Amministratore Delegato e Presidente di FS SpA (qualora a quest'ultimo siano attribuite deleghe operative).

## **Remunerazione degli Amministratori**

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

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

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

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

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

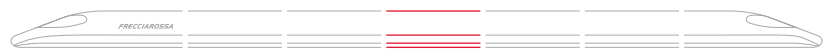
La tabella che segue, note incluse, dettaglia le componenti retributive complessive per le figure del Presidente e dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane<sup>11</sup>:

<sup>8</sup> Vedi nota a pagina 22

<sup>9</sup> Vedi nota a pagina 22

<sup>10</sup> Vedi nota a pagina 22

<sup>11</sup> Le componenti retributive per gli attuali Presidente e Amministratore Delegato e Direttore Generale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono state determinate in continuità con quanto già definito per gli stessi ruoli nel precedente mandato.



### Presidente del Consiglio di Amministrazione<sup>12</sup>

### Emolumenti annuali mandato come Presidente

Compenso fisso: emolumento carica	50.000
Componente variabile	

### Amministratore Delegato e Direttore Generale<sup>13</sup>

### Emolumenti annuali mandato come AD

Compenso fisso: emolumento carica	65.000
Componente variabile	25.000

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

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

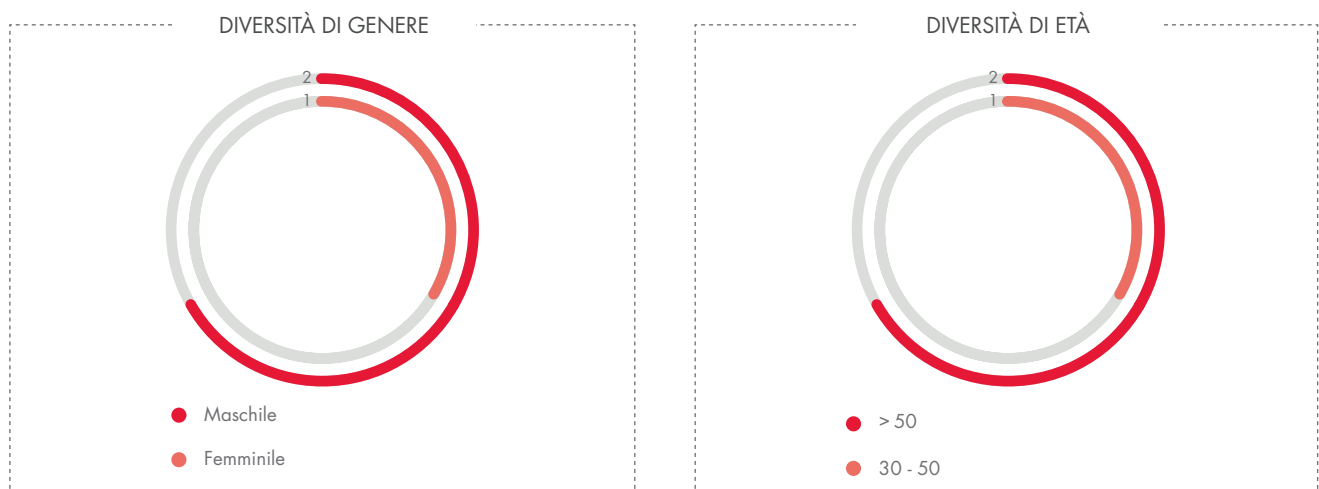
Ferrovie dello Stato Italiane, inoltre, in ossequio alla Direttiva MEF del 16 marzo 2017 che ha previsto procedure da utilizzare per i rinnovi degli organi sociali nelle società controllate indirettamente dal MEF, comunica, prima di procedere alla nomina dei componenti di tali organi, l'esito dell'istruttoria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

### Collegio Sindacale

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

Per il mandato 2016-2017-2018, sono sindaci effettivi Carmine Di Nuzzo (Presidente), Roberto Ascoli e Susanna Masi; sono sindaci supplenti, Cinzia Simeone e Paolo Castaldi. Ciò sulla base delle delibere dell'Assemblea del 4 luglio 2016 e dell'Assemblea del 29 luglio 2016.

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



<sup>12</sup> Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti al Presidente ai sensi dell'art. 2389, comprensivi dell'emolumento riportato nella tabella di cui sopra, sono pari a 238.000,00 euro, cui si aggiunge un importo massimo pari a 5.000,00 euro mensili per la disponibilità di un alloggio ad uso foresteria.

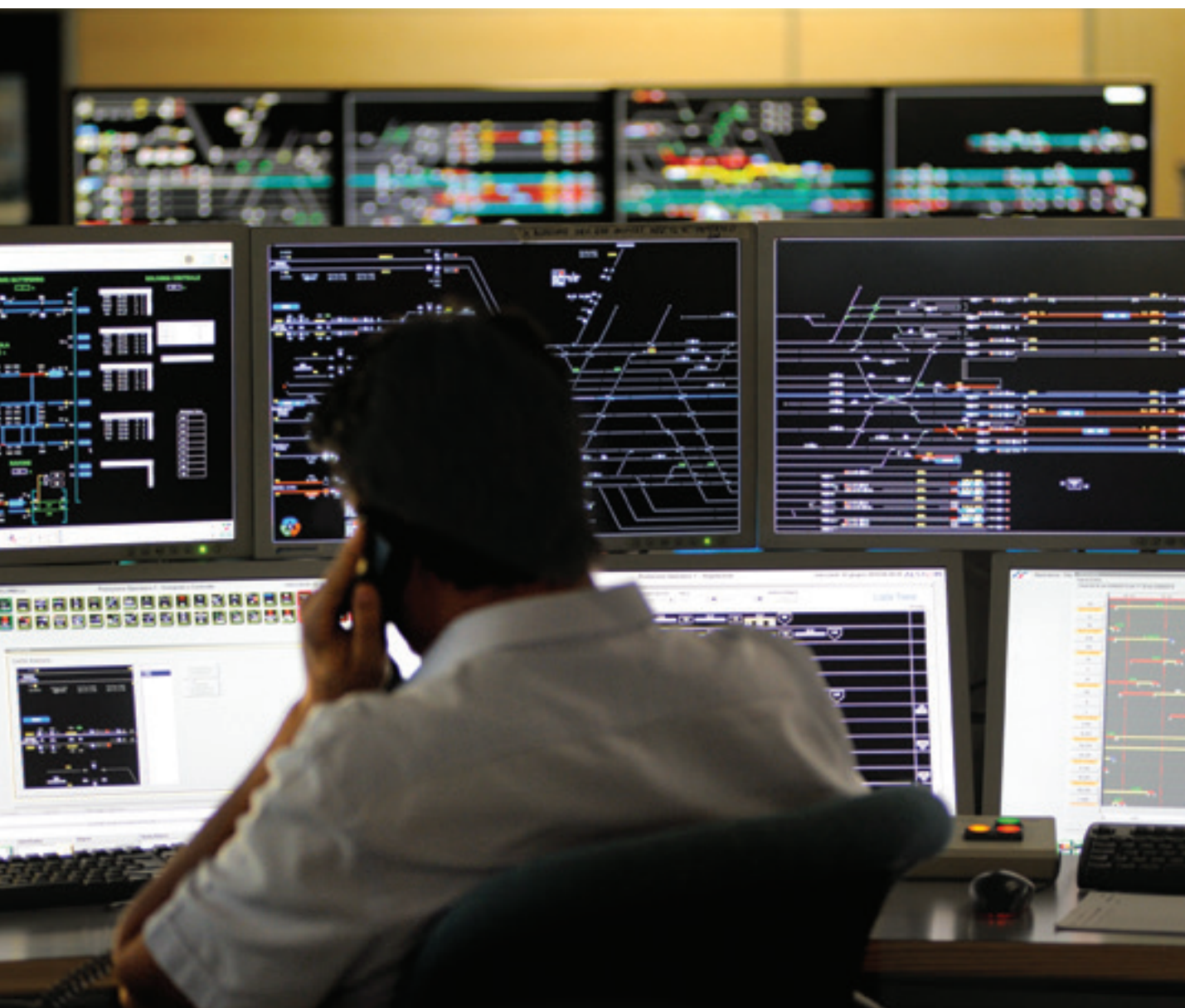
<sup>13</sup> Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti all'Amministratore Delegato e Direttore Generale sono pari a 770.000,00 euro, comprensivi dell'emolumento riportato nella tabella di cui sopra e, per la posizione di DG, di 580.000,00 euro come parte fissa e 100.000,00 euro come parte variabile (quest'ultima da corrispondere al conseguimento del 100% di predefiniti obiettivi annuali aziendali oggettivi e specifici, definiti dal CdA di FS SpA su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine).

Quanto alle competenze, un sindaco è dipendente del Ministero e gli altri due vantano solida esperienza nel mondo professionale, anche - per uno di questi ultimi due - con incarico presso la Pubblica Amministrazione. I due sindaci supplenti sono entrambi dipendenti del Ministero. Tutti i sindaci (effettivi e supplenti) sono laureati in Economia e Commercio ed iscritti nel Registro dei revisori legali dei conti.

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

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

Nel 2018, il Collegio di FS SpA si è riunito 14 volte e i Sindaci hanno assistito a 3 riunioni assembleari e a 18 sedute del CdA.







## Il sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi

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

FS SpA utilizza il CoSO Report quale *framework* di riferimento, internazionalmente riconosciuto, per l'implementazione, l'analisi e la valutazione del SCIGR.

### Il SCIGR si articola nei seguenti 3 livelli di controllo:

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

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

### Internal Audit

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

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

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

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

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

- verificare l'operatività e l'adeguatezza del SCIGR, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e di fornire valutazioni e raccomandazioni al fine di promuoverne l'efficienza e l'efficacia;
- fornire supporto specialistico al management in materia di SCIGR al fine di favorire l'efficacia, l'efficienza e l'integrazione dei controlli nei processi aziendali e promuovere il costante miglioramento della *governance* e del *risk management*.

Sono oggetto di *Internal Audit* tutte le funzioni, unità, processi e/o sottoprocessi, sistemi informatici aziendali, con riferimento

ai rischi e conseguenti obiettivi di:

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

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

### **Risk Management**

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

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

Nel corso dell'anno 2018 si è concluso il processo di definizione del *Framework* di *Risk Management* del Gruppo FS Italiane che definisce ambiti, responsabilità, metodologie e strumenti per una gestione efficace del processo di identificazione, valutazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei rischi aziendali attuali e prospettici a supporto delle decisioni di *business* in un'ottica *risk based*. L'adozione di un *Framework* unico a livello di Gruppo consente di:

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

### **Compliance**

La Struttura organizzativa *Compliance*, istituita con Disposizione Organizzativa n. 133/AD del 2 maggio 2016, monitora la normativa e le *best practices* nazionali ed internazionali a cui il sistema delle regole aziendali e di Gruppo deve essere conforme, assicurando e fornendo alle strutture interessate indicazioni circa il corretto orientamento giuridico delle iniziative e degli indirizzi perseguiti da FS SpA. Assicura inoltre, in presenza di significative evoluzioni della normativa e delle *best practices* e con il supporto delle competenti strutture aziendali, la valutazione del rischio legale e delle opportunità conseguenti all'introduzione di nuove disposizioni di legge e regolamentari, nonché delle conseguenti implicazioni organizzative, strategiche e di *business*; verifica l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e procedure aziendali e di Gruppo alla normativa di formulando proposte di adeguamento ai fini del loro corretto orientamento giuridico.

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

L'introduzione della figura del Dirigente Preposto, istituita su base volontaria nel 2007, è diventata nel 2013 a tutti gli effetti obbligatoria *ex lege*, ricadendo a pieno nell'ambito di applicazione dell'art. 154 *bis* del TUF, a seguito dell'emissione di prestiti obbligazionari quotati sul mercato irlandese (Programma EMTN *Euro Medium Term Notes*) in conseguenza della quale FS SpA

ha assunto la configurazione di Ente di interesse Pubblico (EIP), di cui all'art. 16 del D.Lgs. 39/2010, in quanto società "Emittente Strumenti finanziari quotati".

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

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

Lo Statuto prevede inoltre che il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari debba possedere i requisiti di onorabilità previsti per gli amministratori e che venga scelto secondo criteri di professionalità e competenza tra i dirigenti che abbiano maturato un'esperienza complessiva di almeno tre anni nell'area amministrativa presso imprese o società di consulenza o studi professionali.

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

In considerazione della complessità organizzativa ed operativa del Gruppo FS Italiane, con lo scopo di ottenere un rafforzamento e una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il CdA di FS SpA ritenne opportuno, fin dall'inizio, promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali società controllate. Attualmente i Dirigenti Preposti sono nominati nelle seguenti società: RFI SpA, Trenitalia SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, Busitalia-Sita Nord Srl, Ferservizi SpA e da novembre 2018 in Fercredit SpA. Risultano inoltre nominati anche il Dirigente Preposto in Anas SpA e nelle sue controllate Anas International Enterprise SpA (AIE), Quadrilatero Marche Umbria SpA, Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus SpA (SITAF).

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

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

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

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

Il Modello negli ultimi esercizi, è stato innovato nell'ottica dell'ulteriore allineamento alle *best practice* delle società quotate, per i seguenti aspetti, in fase di implementazione progressiva sulle diverse controllate:

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

Il processo di controllo sull'informativa finanziaria prevede le seguenti fasi: definizione del perimetro delle società/processi in c.d. ambito 262; mappatura dei processi; *risk & control assessment*; emanazione/revisione delle procedure; autocertificazione dell'adeguatezza ed operatività dei controlli a cura dei *Control Owner/Process Owner* (meccanismo di *Self Assessment*);



test indipendenti; valutazione carenze e gestione dei piani di azione; rilascio delle Attestazioni.

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

L'individuazione delle società è effettuata:

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

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

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

Nella fase di risk & control assessment, contestualmente alla redazione della PAC, viene effettuata dallo *staff* del Dirigente Preposto, di concerto con i *Process Owner*, la valutazione dei rischi 262 che insistono sul processo mappato sulla base di una metodologia quali - quantitativa legata ai parametri di impatto e probabilità, ed a fronte di tali rischi sono individuati e valutati, in termini di adeguatezza, i controlli esistenti a copertura di detti rischi (alla data della presente Relazione i controlli totali mappati nelle procedure societarie sono circa 4500), e definite eventuali necessità di integrazione o miglioramento del disegno dei controlli. In questa fase sono anche individuati i c.d. "controlli chiave" e "super chiave" delle procedure - in coerenza con la valutazione dei rischi sottostanti - la cui assenza o mancata operatività potrebbe comportare un più rilevante rischio di errata informativa finanziaria. La valutazione dei rischi viene aggiornata con periodicità almeno annuale, a valle della pubblicazione dei bilanci.

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

Le PAC possono avere rilievo di Gruppo, ed in tal caso sono emanate dal DP di FS SpA, o rilievo aziendale e sono quindi emanate dallo stesso DP di FS SpA, per la Capogruppo, e dai DP o Responsabili amministrativi per le altre società in c.d. ambito 262, oltre ad essere validate dai *Process Owner* di competenza. Sulle procedure societarie viene effettuata, prima dell'emanazione, un'attività di *quality assurance* da parte dello *staff* del DP di Capogruppo per verificarne la coerenza e conformità agli *standard* di Gruppo con il rilascio finale del visto di *quality assurance* da parte del DP di Capogruppo.

Alla data della presente Relazione risultano emanate, all'interno del Gruppo FS Italiane, circa 330 PAC, societarie e di Gruppo. Le PAC sono comunicate alle principali funzioni aziendali/società controllate, al Vertice aziendale ed a tutti gli organi di controllo, oltre ad essere pubblicate sul portale di Gruppo.

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

Questo meccanismo prevede, dunque, il coinvolgimento costante dei vari livelli aziendali attraverso adeguati flussi informativi, tali da rendere sempre più affidabile il processo di risalita delle informazioni e dei dati che affluiscono all'informativa finanziaria. Il processo di *Self Assessment* consente, poi, di mantenere continuamente aggiornato il sistema delle procedure amministrativo - contabili.

Nella fase di Test Indipendenti vengono verificati il disegno e l'effettiva applicazione dei controlli, in base a *standard* e metodologie di *audit*. Il processo dei *Test Indipendenti*, svolto sotto il coordinamento dello *staff* del DP di Capogruppo, si compone delle seguenti sotto-fasi: 1) predisposizione di un piano periodico di verifiche per il Gruppo con l'individuazione delle tempistiche e dei *team* incaricati; 2) definizione delle modalità di esecuzione dei *test (script di test)*; 3) esecuzione delle verifiche e formalizzazione degli esiti; 4) analisi e valutazione delle criticità emerse. Anche sugli *script di test*, viene di norma effettuata un'attività di *quality assurance* dallo *staff* del DP di Capogruppo, per verificarne la conformità agli *standard* di Gruppo. Le attività di *test* sono svolte, oltre che con risorse proprie dei DP, con il supporto delle funzioni



*Audit* e con risorse della società Ferservizi SpA (con cui la Capogruppo stipula apposito contratto di *service*); si tiene inoltre conto anche dell'esito dei *test* svolti sui controlli 262 dalla Società di Revisione Legale dei Conti, nell'ambito del più ampio processo di revisione.

La fase di gestione dei piani di azione consiste nella individuazione delle azioni necessarie alla risoluzione delle carenze emerse in tutte le altre fasi del processo 262, nella definizione dei soggetti responsabili della loro implementazione e dei tempi di realizzazione. L'attività prevede un monitoraggio continuo della realizzazione delle azioni di miglioramento definite. Le azioni di rimedio vengono definite dalle strutture a *staff* dei Dirigenti Preposti con le competenti strutture aziendali.

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

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

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

Il processo inerente alla *compliance* alla legge 262/2005 fin qui descritto è svolto con il supporto del sistema informativo di Gruppo MEGA – Hopex.

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

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

Si evidenzia inoltre che, a seguito della decisione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA di aderire al "Regime di adempimento collaborativo" in ambito fiscale (c.d. "*tax co-operative compliance*"), con la finalità di prevenire e ridurre il rischio fiscale insito nell'attività di impresa, con DOr n. 1/DCRUO-DCABF del 1° marzo 2018 sono state modificate le responsabilità e l'articolazione organizzativa della struttura macro Fiscale all'interno della quale è stata istituita, alle dirette dipendenze del *Tax Director*, la struttura macro *Tax Compliance*. In un'ottica di economia ed efficienza di processo, il Gruppo FS Italiane ha scelto di dotarsi, nell'ambito del più complesso *Tax Control Framework*, di un modello di controllo sulla rilevazione, misurazione e gestione del rischio fiscale che, pur nella sua autonomia giuridica e funzionale, è previsto si poggi sul Modello 262, così beneficiando dei presidi e dei processi già efficacemente implementati ai fini della Legge 262/2005, opportunamente integrati a garanzia del corretto assolvimento dell'obbligazione tributaria.

Si evidenzia infine, ad integrazione del Modello di *compliance* alla legge 262/2005 sopra descritto e, più in generale, allo scopo di potenziare il sistema di controllo interno del Gruppo, l'attivazione dei Modelli di Gruppo "*SoD - Segregation of Duties*" ed "*ITGC - Information Technology General Controls*". Il Modello *SoD* ha la finalità di attivare il controllo operativo sui processi, con particolare attenzione a quelli che concorrono alla formazione dell'informativa finanziaria, in modo da garantire che le responsabilità siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o allocazioni operative che concentrino attività critiche su un unico soggetto. Il Modello *SoD* ha inoltre la finalità di abilitare una visione omogenea e coerente dell'intero sistema autorizzativo per la gestione dei ruoli e delle utenze nei sistemi informativi. Il Modello *ITGC* ha l'obiettivo di definire i controlli interni sui processi IT finalizzati ad assicurare

il continuo e corretto funzionamento dei sistemi applicativi aziendali sui quali vengono processati i dati che confluiscono nell'informativa finanziaria. Gli *IT General Controls* includono i controlli sulle fasi di sviluppo e manutenzione dei sistemi applicativi, di acquisto del *software*, di sicurezza degli accessi logici, ecc. Le funzioni IT societarie – per le principali controllate del Gruppo ove è implementato il Modello *ITGC* - rilasciano annualmente ai Dirigenti Preposti/Responsabili Amministrativi apposite attestazioni *IT* sul funzionamento dei sistemi a supporto dell'informativa finanziaria.

### **Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione**

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

- la Direzione Centrale Strategie, Pianificazione e Sostenibilità (DCSPS), in un'ottica di generazione di valore - economico, ambientale e sociale - per tutti gli *stakeholder*, assicura la definizione delle strategie di Gruppo e il relativo processo di pianificazione, monitoraggio e controllo strategico, nonché il relativo processo di pianificazione e controllo investimenti e l'ottimizzazione e lo sviluppo del portafoglio dei *business* del Gruppo.; in particolare, la DCSPS assicura: l'elaborazione del Piano Industriale della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane attraverso il coordinamento e il supporto nel processo di sviluppo e consolidamento delle proposte/Piani delle singole strutture/ società del Gruppo, per la successiva verifica e validazione da parte dell'Amministratore Delegato, e ne monitora l'attuazione;
- la Direzione Centrale Amministrazione, Bilancio, Fiscale e Controllo (di seguito DCABFC), assicura il sistema di Programmazione e Controllo di Gestione del Gruppo attraverso il processo di implementazione operativa delle strategie (processo di *budget*) e quello di consuntivazione e analisi dei risultati; in particolare, la DCABFC assicura: l'elaborazione del *budget* della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane definendo le linee guida inerenti lo svolgimento del processo di *budget* annuale e di controllo di gestione per il Gruppo e supportando le controllate nell'elaborazione dei relativi *budget*, e ne monitora l'attuazione;

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

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

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

### **Società di Revisione legale dei conti**

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

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

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

Alle sedute del CdA e del Collegio Sindacale presenzia il Magistrato Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA, a norma dell'art. 12 della legge n. 259/195.

Nell'adunanza del 14-15 aprile 2015 la Corte dei Conti ha conferito le funzioni di Magistrato Delegato al controllo





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

## ULTERIORI INFORMAZIONI DI GOVERNO SOCIETARIO

### Il Codice Etico

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

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

### Trattamento delle informazioni societarie

Il trattamento delle informazioni societarie all'interno del Gruppo FS avviene in conformità a quanto disposto dal Regolamento UE 569 del 2014 (*Market Abuse Regulation*) volto al contrasto dei fenomeni di abusi di mercato. Nel corso del 2018 è proseguita l'attività inerente al trattamento delle informazioni societarie, iniziata nel 2016 con l'adozione da parte del Consiglio di Amministrazione di FS SpA nella seduta del 27 maggio 2016 del "*Regolamento per la gestione interna e la comunicazione all'esterno delle informazioni privilegiate e per il trattamento delle informazioni riservate*" (*Regolamento Insider*) e successivamente aggiornato e modificato nella seduta del 13 settembre 2017. Il Regolamento *Insider* è finalizzato ad evitare che vengano diffusi dati e informazioni di natura privilegiata e/o riservata riguardanti il Gruppo in modo intempestivo o prematuro al fine di prevenire il rischio che sull'azienda ricadano responsabilità, in seguito a comportamenti adottati da soggetti interni o ad essa correlati, che possano rappresentare fattispecie di reato previste dalla normativa vigente. Il Regolamento *Insider* definisce, pertanto, i principi, gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità sul trattamento e la gestione delle informazioni privilegiate e riservate del Gruppo. I soggetti quali gli amministratori, i sindaci e i dipendenti di FS SpA e delle sue controllate, i consulenti, nonché tutti coloro che per ragioni di ufficio o professionali hanno accesso regolarmente oppure occasionalmente ad informazioni di natura privilegiata/riservata (c.d. *insider*) devono osservare gli obblighi comportamentali riportati nel Regolamento. Sempre nell'ottica del contrasto ai fenomeni di abusi di mercato, il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane ha approvato nella seduta del 17 aprile 2018 il "*Codice di comportamento per l'identificazione dei soggetti Internal Dealing e per la comunicazione delle operazioni da essi effettuate sugli strumenti finanziari di FS*" (*Codice Internal Dealing*). Il Codice *Internal Dealing* definisce in particolare i principi, gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità dei Soggetti Rilevanti ai fini dello stesso, ossia i membri del Consiglio di Amministrazione, i Sindaci Effettivi ed i Responsabili di Direzione Centrale di FS, nonché tutti gli altri soggetti che, previamente individuati dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS, abbiano regolare accesso ad informazioni privilegiate concernenti, direttamente o indirettamente, FS e detengano il potere di adottare decisioni di gestione che possano incidere sull'evoluzione futura e sulle prospettive della Società. Analoghi obblighi ricadono anche sulle c.d. Persone Strettamente Legate ai soggetti di cui sopra.

Il Codice *Internal Dealing* è stato infine recepito con Disposizione di Gruppo a firma dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale n. 254/AD del 17 maggio 2018.

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

La Disposizione di Gruppo n. 209/P del 9 giugno 2016, che ha sostituito le precedenti in materia a partire dal 2002, prevede che le società del Gruppo FS Italiane adottino Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo idonei a prevenire i comportamenti illeciti previsti dal D.Lgs. 231/2001 e istituiscano un Organismo con il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei Modelli e di proporre l'aggiornamento.

La citata DdG prevede che gli Organismi di Vigilanza abbiano, di norma, forma collegiale<sup>14</sup> e siano composti da un Presidente esterno, dotato di alte e specifiche competenze nella materia, da un dirigente della funzione *internal audit* e da un soggetto esterno al Gruppo con competenze giuridiche, o, in alternativa, da un componente del Collegio Sindacale. Al fine di garantire l'indipendenza degli Organismi, i loro componenti non possono avere incarichi analoghi presso società controllate o controllanti né essere legati da interessi o rapporti economici rilevanti alla società o alle controllate o controllanti.

L'Organismo di Vigilanza di FS SpA è composto da due membri esterni, uno dei quali in qualità di Presidente, e da un membro interno, rappresentato dal responsabile della Direzione Centrale *Audit* di FS SpA.

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

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

Ad ulteriore consolidamento di tale impegno, sempre nel 2017 la Capogruppo FS SpA si è dotata, su base volontaria, di un *Framework* Unico Anticorruzione, articolato sul Modello 231 (per le ipotesi di corruzione – anche tra privati – di induzione indebita a dare o promettere utilità e concussione) e sull'*Anti Bribery&Corruption management system* ("ABC system", approvato dal CdA di FS SpA il 19 dicembre 2017) predisposto in attuazione delle "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione" (approvate dal CdA di FS SpA il 13 settembre 2017) che costituiscono anch'esse parte integrante del *Framework* e che contengono i criteri direttivi per la realizzazione di un efficace sistema anticorruzione in FS SpA.

L'ABC system riguarda un concetto di corruzione c.d. in senso "ampio" - che comprende, oltre alle fattispecie di reato di corruzione attiva e passiva, diretta e indiretta, nei rapporti con esponenti della P.A. e nei rapporti con privati, situazioni di mala gestio – e, per il primo anno di applicazione (2018), ha previsto un set di strumenti di prevenzione specifici sui seguenti processi, considerati dalla normativa e dalle *best practices* di riferimento come maggiormente esposti al rischio di corruzione: "Acquisti e Appalti", "Conferimento di incarichi di consulenza", "Iniziative di sviluppo del business nei mercati internazionali", "Quote associative, sponsorizzazioni, co-marketing, erogazioni liberali e omaggi" e "Risorse Umane".

L'ABC system prevede, tra le principali linee di intervento, una continua attività di comunicazione e formazione, a cui si è dato avvio nel 2018 attraverso sessioni specifiche sul *Framework* e l'ABC system.

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

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

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

<sup>14</sup> La DdG n. 209/P del 9 giugno 2016 prevede che le società del Gruppo "di piccole dimensioni", caratterizzate da minore complessità organizzativa e/o dimensionale, possono istituire un Organismo monocratico, composto da un soggetto esterno al Gruppo dotato di alte e specifiche competenze nella materia.

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

È in fase di ultimazione l'elaborazione di una procedura per la gestione delle segnalazioni, volta a disciplinare la ricezione, l'analisi e il trattamento delle segnalazioni, da chiunque inviate o trasmesse, su fatti e comportamenti ritenuti illeciti o irregolari, in quanto contrari alla legge o alla normativa interna – ivi compresi il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001<sup>15</sup> e l'ABC system - ed ai principi etici del Gruppo FS Italiane, concernenti vicende operative ed organizzative di FS e/o di Società controllate.

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

### **Parti Correlate**

Il Dirigente Preposto di FS SpA ha emanato una Procedura amministrativo - contabile di Gruppo per le Operazioni con Parti Correlate per le quali è obbligatorio fornire informativa in bilancio. La suindicata procedura, e le altre - procedure societarie successivamente emanate sullo schema della Capogruppo, chiariscono altresì che tutte le operazioni con Parti Correlate di FS SpA e delle sue controllate debbano essere attuate secondo criteri di correttezza sostanziale e procedurale; inoltre le procedure prevedono che le operazioni debbano essere sempre regolarmente contrattualizzate e che i contratti debbano prevedere le modalità di determinazione del prezzo dell'operazione e l'esplicita valutazione circa la sua congruità economica rispetto ai valori di mercato di operazioni similari, ovvero in caso contrario l'esplicita dichiarazione di condizioni diverse rispetto a quelle di mercato (e deve esserne fornita la motivazione). Le procedure prevedono infine che le operazioni infragruppo debbano effettuarsi sulla base di valutazioni di reciproca convenienza economica e le condizioni da applicare devono essere definite tenuto presente l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo FS Italiane.

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

### **Comitati non Consiliari**

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

Il Comitato Etico, è un organismo con ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme del Codice Etico del Gruppo FS Italiane, istituito con delibera consiliare del 23 dicembre 2005, e modificato con delibera consiliare del 28 febbraio 2018, diffusa con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 5/AD del 13 giugno 2018. Il Comitato Etico ha il compito di chiarire mediante pareri consultivi il significato e l'applicazione del Codice Etico; esaminare le segnalazioni e le notizie ricevute, promuovendo le verifiche più opportune; supportare le competenti strutture aziendali nella definizione di iniziative comunicative e/o formative del personale in materia; proporre eventuali necessità di modifiche/integrazioni del Codice Etico.

I compiti del Comitato Etico sono declinati all'interno del Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Il Comitato Investimenti di Gruppo, istituito con Disposizione di Gruppo n. 89/AD dell'8 febbraio 2007 e successivamente modificato con le Disposizioni di Gruppo n. 120/AD del 10 novembre 2008 e n. 186/AD del 24 dicembre 2014 per il presidio strategico del processo degli investimenti/disinvestimenti, è un organo consultivo dell'Amministratore Delegato che fornisce indirizzi in materia di investimenti e disinvestimenti, orientando il processo di pianificazione del Gruppo FS Italiane, formula il parere di conformità (strategica ed economico-finanziaria) del Piano degli Investimenti e dei Disinvestimenti di Gruppo (con esclusione di quelli inclusi nel Contratto di Programma-Parte Investimenti),

<sup>15</sup> Nelle more dell'emanazione della procedura per la gestione delle segnalazioni, vigono gli obblighi di segnalazione vigenti nei confronti dell'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. n. 231/2001, esplicitati nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalla Società, aventi ad oggetto violazioni o elusioni fraudolente delle regole previste dal Modello stesso.



valida l'elenco degli investimenti e disinvestimenti rilevanti individuati dalla Direzione Centrale Strategie, Pianificazione e Sostenibilità sulla base delle proposte delle Società del Gruppo, segue l'evoluzione del relativo Piano di Gruppo e propone eventuali azioni correttive nella sua esecuzione. Con specifico riferimento a FS SpA, il Comitato valida l'elenco dei programmi/progetti di investimento/disinvestimento a rilevanza societaria e monitora l'evoluzione del Piano aziendale degli Investimenti e dei Disinvestimenti.

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

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

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

Il Comitato Compliance Antitrust istituito con Disposizione di Gruppo n. 236 del 30 agosto 2017 a seguito della scelta da parte del Gruppo FS Italiane di prevedere l'adozione, l'implementazione ed il costante aggiornamento di un "Programma di Compliance Antitrust"; a tale Comitato è affidato il compito di definire le linee guida ed indirizzare gli obiettivi e le evoluzioni del progetto "Compliance Program Antitrust Gruppo FS", secondo le proposte formulate da uno specifico Tavolo Tecnico. Il Comitato viene periodicamente informato dello stato di applicazione della disciplina in materia di tutela della concorrenza e di pratiche commerciali scorrette all'interno delle società del Gruppo FS Italiane, dell'andamento di eventuali procedimenti in corso e delle evoluzioni normative intervenute nel settore; garantisce altresì, tramite l'Amministratore Delegato e Direttore Generale, un flusso informativo periodico verso il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Il Comitato Iniziative Estero, istituito con Disposizione di Gruppo n. 206/AD del 5 maggio 2016 e la cui composizione è stata aggiornata con Disposizione di Gruppo n. 224/AD del 20 aprile 2017, per il presidio strategico delle iniziative di sviluppo all'estero di interesse di Gruppo.

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

Il Comitato di Sostenibilità, istituito con Disposizione di Gruppo n. 211/AD del 1° luglio 2016, per garantire l'integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie economico-finanziarie del Gruppo nonché la promozione dei principi e dei valori dello sviluppo sostenibile, nel rispetto delle esigenze e delle aspettative degli *stakeholder*.

Il Comitato attuazione Quarto Pacchetto Ferroviario istituito con DdG n. 244/AD del 24 gennaio 2018, in considerazione della rilevanza della normativa europea – Legge di delegazione europea 2016-2017 - rispetto alle attività del Gruppo, con il compito di valutare nel dettaglio la nuova normativa e i riflessi sulle attività del Gruppo FS Italiane, di monitorare l'evoluzione dell'attività di recepimento delle direttive negli altri Stati membri dell'UE e di coordinare la predisposizione delle posizioni del Gruppo FS Italiane in funzione all'adozione dei testi legislativi di recepimento nazionale.

Il Comitato Guida 231 istituito con CO n. 536/AD del 28 febbraio 2018 con il compito di indirizzare i lavori e valutare le proposte del "Team 231" (già istituito nel 2017 allo scopo di fornire in via permanente supporto tecnico

specialistico alla Società per le attività di aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di FS SpA definito ai sensi e per gli effetti del D.Lgs. n. 231/2001) e di garantire un flusso informativo periodico verso l'Amministratore Delegato e Direttore Generale, l'Organismo di Vigilanza e altri Organi di Controllo.

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

### Politiche sui Diritti Umani

Il Gruppo FS Italiane si impegna a garantire il rispetto dei diritti umani nelle sue attività, operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite, e nei rapporti con fornitori e business partner, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile. Rifiuta qualsiasi forma di lavoro irregolare e promuove politiche rivolte al benessere psicofisico del personale. Le informazioni di dettaglio nel seguito riportate rispondono anche a quanto richiesto dal D.Lgs. 254/2016 in materia di *disclosure* sui Diritti umani (art. 3 comma 2 lettera e)).

In coerenza con quanto sopra, il Gruppo, nell'agosto del 2017, ha aderito al *network del Global Compact* (di seguito anche GC) dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare *business* 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Tali principi integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nel Codice Etico (che guida il Gruppo nei rapporti con tutti gli *stakeholder*), nel modello 231 e nelle "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione e *Anti Bribery&Corruption management system*".

In particolare, il Gruppo, con l'adesione al *Global Compact*, si è formalmente impegnato a:

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

Il Gruppo, in quanto membro dell'UIC (Union Internationale des chemin de fer) ha anche sottoscritto, nel 2011, la "*UIC declaration on Sustainable Mobility and Transport*", impegnandosi a promuovere comportamenti responsabili in linea con i dieci principi del GC.

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

- l'utilizzo di clausole contrattuali *standard* sul rispetto dei diritti umani, tra cui la sottoscrizione del Codice Etico del Gruppo, inserite nei contratti stipulati con i fornitori del Gruppo, e l'introduzione<sup>16</sup> di un criterio premiale relativo al profilo di sostenibilità del fornitore;
- la promozione di un percorso di miglioramento della gestione della *supply chain* grazie alla partecipazione ai tavoli di lavoro nell'ambito di *Railsponsible*, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario;
- la tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità o con ridotta mobilità. Il Gruppo dispone, in 280 stazioni, di un servizio di assistenza per assicurare ai viaggiatori con disabilità fisiche, sensoriali o motorie che ne compromettano la mobilità in modo temporaneo o permanente, il diritto a spostarsi in modo agevole. Punto di riferimento per l'organizzazione del servizio è costituito dalle Sale Blu presenti in 14 principali stazioni italiane;
- il coinvolgimento delle associazioni di persone con ridotta mobilità, sia per rendere accessibili le nuove App del Gruppo, sia per testare i nuovi convogli. Inoltre, sono stati organizzati corsi di formazione per il personale di bordo sulle tematiche relative all'accoglienza e al supporto dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta;
- la tutela dei diritti delle persone disagiate che trovano riparo nelle stazioni ferroviarie. Da anni è attivo un progetto di solidarietà realizzato in collaborazione con enti locali e terzo settore attraverso la concessione in comodato d'uso gratuito di locali, all'interno o nei pressi delle stazioni ferroviarie, ad associazioni ed enti che si occupano di marginalità ed emergenza sociale<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> RFI SpA, a partire dal secondo semestre 2017, ha avviato l'introduzione nelle gare di un criterio premiale, che include, tra gli elementi di valutazione, il rispetto dei diritti umani (lotta contro lavoro minorile e lavoro forzato, lotta contro discriminazione, sostegno dei diritti fondamentali dell'uomo); è in atto il progetto di Gruppo "*Supply Chain Sustainable Management*" che ne prevede, tra le altre cose, l'estensione a tutte le società.

<sup>17</sup> Per approfondimenti si veda paragrafo "Impegno per uno sviluppo sostenibile - Impegno per la comunità".







## PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DEL GRUPPO

### Premessa

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

Inoltre, per consentire una migliore comprensione dei commenti sull'andamento economico dell'esercizio in corso e delle variazioni registrate rispetto al precedente, si riportano nel seguito le principali operazioni straordinarie societarie che hanno sensibilmente inciso sui valori in esame. Tali operazioni, non rappresentando discontinuità nel *business* del Gruppo FS Italiane né un ingresso in nuovi settori operativi<sup>18</sup>, non hanno determinato la necessità di predisporre prospetti *pro forma* negli schemi riclassificati che seguono.

In dettaglio:

- a far data dal 18 gennaio 2018 (data del trasferimento azionario ed acquisizione dell'effettivo controllo a seguito del parere positivo dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) la società Anas SpA, così come le sue controllate, è stata inclusa nel conto economico di Gruppo; pertanto l'esercizio in esame comprende, contrariamente al 2017, gli effetti economici di tale acquisizione. In dettaglio, il suddetto trasferimento si è perfezionato attraverso la sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale per 2,86 miliardi di euro da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF). L'inserimento definitivo dei valori del gruppo Anas nel perimetro di consolidamento si è potuto realizzare una volta conclusa: i) l'analisi sul valore del conferimento in applicazione dei principi contabili del Gruppo; ii) la transizione da parte del gruppo Anas ai principi contabili IFRS, riflessa nella Relazione finanziaria annuale della società, deliberata dal CdA della società il 25 giugno 2018 e approvata dal socio FS SpA nell'Assemblea del 10 settembre 2018;
- il 14 settembre 2017 (data del *closing* formale dell'operazione) la TrainOSE SA è entrata a far parte del Gruppo FS Italiane (100% controllata da Ferrovie dello Stato Italiane SpA) influenzando di fatto gli *economics* del solo ultimo trimestre del 2017. L'intero esercizio 2018 vede, invece, il pieno contributo della società al *business* del Trasporto ferroviario del Gruppo FS Italiane.

Parziali impatti sulle variazioni sono stati determinati, infine, anche dalle società: Trenitalia c2c Ltd (consolidata a partire da febbraio 2017), Busitalia Simet SpA (entrata a far parte del business gomma a partire dal 7 aprile 2017),



<sup>18</sup> Anas SpA ha integrato la gestione delle infrastrutture strategiche italiane che il Gruppo FS Italiane gestisce, affiancando a quella ferroviaria quella stradale-autostradale (entrambe nel settore operativo "Infrastruttura").

Qbuzz BV e Qbuzz Mobility Services BV (acquisite invece il 31 agosto 2017).

Gli impatti complessivi delle operazioni societarie rispetto alle principali voci economiche del Gruppo sono nel seguito evidenziati:

valori in milioni di euro

	2018	Variazione rispetto al 2017	di cui effetti da operazioni societarie*	di cui effetti da gruppo Anas
Ricavi operativi	12.078	2.785	2.567	2.319
Costi operativi	(9.602)	(2.622)	(2.282)	(2.036)
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.476	163	285	283
Risultato operativo (EBIT)	714	(4)	54	80
Risultato netto di esercizio	559	7	61	85

\* Tale normalizzazione, come precedentemente evidenziato, riporta essenzialmente i "contributi" delle operazioni straordinarie ai principali indicatori economici dell'esercizio (le società i cui dati economici sono riportati nella colonna sono: Trenitalia c2c Ltd, Trenitalia UK Ltd, Busitalia Simet SpA, Qbuzz BV, Qbuzz Mobility Services BV, TrainOSE SA, Nugo SpA, Anas SpA e sue controllate, Cremonesi Workshop Srl, Terminal Alptransit Srl, Trenitalia Logistic France).

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione	%
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>12.078</b>	<b>9.293</b>	<b>2.785</b>	<b>30,0</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.566	8.993	2.573	28,6
Altri proventi	512	300	212	70,7
<b>COSTI OPERATIVI</b>	<b>(9.602)</b>	<b>(6.980)</b>	<b>(2.622)</b>	<b>(37,6)</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>2.476</b>	<b>2.313</b>	<b>163</b>	<b>7,0</b>
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.762)	(1.595)	(167)	(10,5)
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>714</b>	<b>718</b>	<b>(4)</b>	<b>(0,6)</b>
Saldo della gestione finanziaria	(97)	(100)	3	3,0
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>617</b>	<b>618</b>	<b>(1)</b>	<b>(0,2)</b>
Imposte sul reddito	(58)	(64)	6	9,4
<b>RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE</b>	<b>559</b>	<b>554</b>	<b>5</b>	<b>0,9</b>
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		(2)	2	100,0
<b>RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO</b>	<b>559</b>	<b>552</b>	<b>7</b>	<b>1,3</b>
Risultato netto di gruppo	540	542	(2)	(0,4)
Risultato netto di terzi	19	10	9	90,0

Venendo quindi all'analisi dell'andamento complessivo del Gruppo FS Italiane, al fine di comprendere l'andamento operativo del *business*, e necessario precisare che nel comparare il risultato dell'esercizio 2018 con il risultato dell'esercizio 2017, bisogna tenere in considerazione – oltre agli effetti rilevanti che discendono dalle operazioni straordinarie sintetizzate in precedenza, frutto comunque di scelte strategiche del *management* incluse nei piani industriali di volta in volta approvati – anche gli effetti che sono derivati per effetto di disposizioni normative entrate in vigore a fine 2017, come di seguito commentato.

In dettaglio è infatti doveroso ricordare che l'esercizio comparato 2017 è stato caratterizzato, e significativamente influenzato nei numeri, dall'applicazione dei dettami previsti nella Legge n. 167 del 20 novembre 2017 che ha introdotto significative modifiche al quadro normativo previgente in materia di Regime Tariffario Speciale (RTS) per l'approvvigionamento dell'energia elettrica di trazione, svincolando il conteggio dei consumi dalla natura di servizio di trasporto, per collegarlo invece alla tipologia di infrastruttura su cui i servizi sono resi. L'esercizio 2017, considerando i soli conguagli riferiti agli esercizi 2015-2016, ha infatti beneficiato di una riduzione di costi dell'energia pari a 143 milioni di euro che si è riflessa direttamente sulla crescita dell'EBITDA per 128 milioni di euro, al netto di quanto riaddebitato alle imprese ferroviarie terze non appartenenti al Gruppo FS Italiane. Volendo quindi comparare l'andamento operativo del *business* di Gruppo frutto delle sole leve gestionali del *management*, è necessario "normalizzare" il risultato dell'esercizio 2017 che, al netto degli effetti normativi sopra citati, si sarebbe attestato a 424 milioni di euro.

Venendo alle analisi riferite alle principali grandezze economico-finanziarie dell'esercizio 2018, quest'ultimo, anche per effetto di quanto appena sopra riportato, vede una crescita dei **Ricavi operativi** di 2.785 milioni di euro ed il conseguimento di un **Utile Netto** pari a 559 milioni di euro.

Il citato incremento dei **Ricavi operativi** è, al netto delle operazioni societarie ampiamente descritte (+2.567 milioni di euro), principalmente conseguenza della crescita dei Ricavi da servizi di trasporto che, nell'esercizio, fanno segnare un ulteriore incremento di 287 milioni di euro.

Analizzando in dettaglio l'incremento dei **Ricavi da servizi di trasporto** (+4,0%), è da segnalare sia il positivo contributo del servizio di trasporto passeggeri su ferro, che fa registrare complessivamente un incremento pari a 152 milioni di euro, che l'apporto della crescita di periodo del servizio passeggeri su gomma, anch'esso pari a 152 milioni di euro. Di segno negativo, per effetto dell'accresciuta complessità e rischiosità del settore, è il *business* merci che evidenzia un decremento del fatturato pari a 18 milioni di euro. Risulta pari ad 1 milione di euro, invece, l'apporto del settore navigazione.

All'interno del servizio passeggeri su ferro si sono poi registrati andamenti diversi a seconda delle tipologie di *business*. Di assoluto rilievo le *performance* del servizio *Short Haul* (+167 milioni di euro), in miglioramento sia in ambito nazionale, con Trenitalia SpA a guidare la crescita con +59 milioni di euro, che in ambito internazionale grazie all'apporto del gruppo Netinera Deutschland (+13 milioni di euro) e delle società acquisite per effetto delle operazioni straordinarie citate (+93 milioni di euro di cui: Trenitalia c2c Ltd per 27 milioni di euro e TrainOSE SA per 66 milioni di euro). La crescita dei ricavi relativi alla componente del trasporto locale in Italia deriva di fatto dall'impegno, con costi ad esso connessi, che il Gruppo FS Italiane, attraverso la sua controllata Trenitalia SpA, ha assunto nei rinnovati contratti con le Regioni, avviando un'intensa attività che, mettendo il cliente al centro delle priorità strategiche, ha come obiettivo il generale miglioramento del servizio offerto in termini di puntualità, *comfort*, pulizia e sicurezza del viaggio.

Il servizio di trasporto passeggeri su ferro *Long Haul* fa complessivamente registrare una sostanziale tenuta del fatturato (-15 milioni di euro; 0,6%) con un miglioramento nella sua componente universale (+14 milioni di euro) cui si contrappone una lieve flessione del segmento a mercato (-29 milioni di euro). La crescita della componente universale è ascrivibile alla variazione dei corrispettivi del Contratto di Servizio della media lunga percorrenza che, per perseguire l'obiettivo di equilibrio economico-finanziario, crescono di 16 milioni di euro per controbilanciare l'incremento dei costi di pedaggio previsti dal nuovo sistema tariffario e gli accordi con il committente pubblico, che ha richiesto significativi impegni nell'arco della durata del contratto per assicurare un più elevato livello di qualità dei servizi, del *comfort* e della puntualità nel viaggio.

Come accennato in precedenza, anche i ricavi derivanti dal servizio di trasporto su gomma fanno registrare, nell'esercizio, un significativo incremento, pari a 152 milioni di euro, ascrivibile in gran parte all'ingresso nel Gruppo della società olandese Qbuzz BV (+139 milioni di euro). In ambito nazionale si cominciano a raccogliere i frutti delle azioni messe in atto per ridurre l'evasione tariffaria sia a bordo degli autobus che alle fermate.

In diminuzione invece, come già accennato, i ricavi per servizi di trasporto merci e logistica, per un importo pari a circa 18 milioni di euro.



I **Ricavi da servizi di infrastruttura** accolgono l'ingresso del gruppo Anas, cui è ascrivibile la quasi totalità della variazione (2.144 milioni di euro sui 2.161 complessivi). La restante parte della variazione riflette sostanzialmente l'aumento dei ricavi da pedaggio dell'infrastruttura ferroviaria per effetto dell'adeguamento ISTAT dei prezzi e dell'incremento dei volumi della produzione.

Determinante, nella crescita complessiva dei Ricavi operativi, è il contributo anche degli **Altri proventi** su cui hanno inciso le più volte menzionate operazioni "societarie" per 126 milioni di euro rispetto alla variazione complessiva di 212 milioni di euro. La restante parte residuale accoglie perlopiù gli effetti di fenomeni di natura non ricorrente quali ad esempio l'esdebitazione seguita alla chiusura della procedura di concordato della società Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici Srl (+63 milioni di euro) ed altre poste, come le penalità attive tra le quali quelle del *performance* regime e degli indennizzi assicurativi.

I **Costi operativi** dell'esercizio 2018 si attestano a 9.602 milioni di euro, in aumento di 2.622 milioni di euro (+37,6%) rispetto al 2017 (6.980 milioni di euro); di seguito i dettagli:

- aumento dei costi netti riferiti al personale per 675 milioni di euro, di cui 561 milioni sono conseguenti alla variazione dell'area di consolidamento sopra dettagliata. La quasi totalità del residuo incremento è ascrivibile alla crescita dell'organico e agli effetti derivanti dagli adeguamenti salariali legati ai meccanismi contrattuali;
- aumento complessivo degli altri costi (1.947 milioni di euro) che, al netto delle operazioni societarie (+1.721 milioni di euro), sono stati interessati dall'aumento dei costi per l'acquisto dell'energia elettrica di trazione che crescono, nel compararli con il 2017, di 187 milioni di euro. Tale crescita è condizionata dal fatto che lo scorso esercizio beneficiava della sopravvenienza attiva per il conguaglio tariffario (anni 2015-2016) conseguente all'applicazione del citato disposto normativo della Legge n. 167/2017. La residua crescita dei costi è legata ai consumi di materiali per le opere nella componente non capitalizzabile (manutenzione ordinaria).

Ad eccezione dei costi riferiti al personale dipendente legati ad aspetti contrattuali, il *trend* evidenziato dai costi operativi nel corso del 2018 è stato caratterizzato da una progressiva riduzione nel secondo semestre per effetto delle politiche di *saving poste* in essere dal Vertice aziendale.

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)**, per effetto della dinamica dei ricavi e costi operativi sopra descritti, si attesta nel periodo a 2.476 milioni di euro, con una variazione positiva di 163 milioni di euro, pari al +7%.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a 714 milioni di euro, restando sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente. In dettaglio la crescita registrata a livello di EBITDA è stata controbilanciata dai maggiori ammortamenti, strettamente correlati ai rilevanti passaggi in esercizio degli investimenti significativi operati nel Gruppo, e svalutazioni, rispettivamente per 193 milioni di euro e 3 milioni di euro, cui si contrappongono minori accantonamenti per 29 milioni di euro. Tale ultima voce fondamentalmente accoglie l'andamento della parte straordinaria del Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione.

Il **Saldo della gestione finanziaria**, che mostra un saldo netto negativo di 97 milioni di euro di oneri, resta sostanzialmente in linea con l'esercizio comparato per effetto della crescita proporzionale sia dei proventi finanziari (+48 milioni di euro, di cui 18 derivanti dagli utili riferiti alle società contabilizzate con il metodo del patrimonio netto) che degli oneri finanziari (+45 milioni di euro).

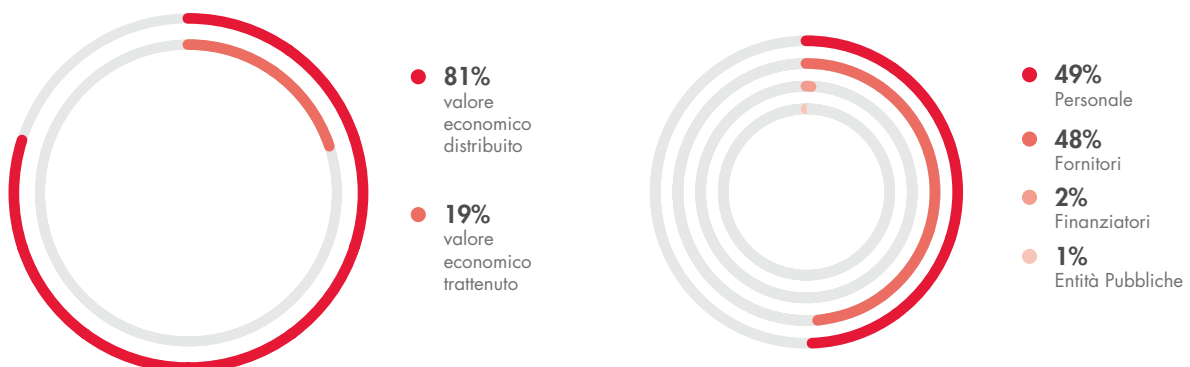
Le **Imposte sul reddito** ammontano a 58 milioni di euro, con una variazione in diminuzione pari a 6 milioni di euro legata fondamentalmente alla dinamica delle imposte correnti (+7 milioni di euro), delle imposte differite/anticipate (-19 milioni di euro) e delle rettifiche relative ad esercizi precedenti (+6 milioni di euro).

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



valori in milioni di euro

<b>Tabella del valore economico direttamente generato e di quello distribuito</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO</b>	<b>12.202</b> <b>100%</b>	<b>9.369</b> <b>100%</b>	<b>9.004</b> <b>100%</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.566	8.993	7.908
Proventi diversi	636	376	1.096
<b>VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO</b>	<b>9.883</b> <b>81%</b>	<b>7.202</b> <b>77%</b>	<b>6.837</b> <b>76%</b>
Costi operativi per materie e servizi	4.685	2.754	2.623
Costo del personale	4.853	4.178	3.951
Pagamenti ai finanziatori	221	176	170
Pagamenti ad entità pubbliche	124	94	93
<b>VALORE ECONOMICO TRATTENUTO</b>	<b>2.319</b> <b>19%</b>	<b>2.167</b> <b>23%</b>	<b>2.167</b> <b>24%</b>
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	1.762	1.595	1.401
Altri costi diversi e imposte	(2)	20	(6)
<b>RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO</b>	<b>559</b>	<b>552</b>	<b>772</b>



Si precisa infine che il valore non distribuito dal Gruppo (circa 2,3 miliardi di euro nel 2018, 2,2 miliardi di euro nel 2017 e nel 2016), è trattenuto sostanzialmente sotto forma di investimenti in autofinanziamento e accantonamenti a riserve, per essere reinvestito a garanzia della continuità e della sostenibilità del *business* nel medio – lungo periodo e quindi indirettamente, nel caso del Gruppo FS, a ulteriore beneficio di parte degli *stakeholder* (come i dipendenti e la collettività, ad esempio mediante la crescita nella qualità dei servizi tra cui quello universale).

**STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO RICLASSIFICATO**

valori in milioni di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
<b>ATTIVITÀ</b>			
Capitale circolante netto gestionale	(324)	402	(726)
Altre attività nette	2.378	1.173	1.204
<b>CAPITALE CIRCOLANTE</b>	<b>2.054</b>	<b>1.575</b>	<b>479</b>
Capitale immobilizzato netto	50.986	47.279	3.706
Altri fondi	(4.622)	(2.902)	(1.720)
Attività nette possedute per la vendita		2	(2)
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>48.418</b>	<b>45.954</b>	<b>2.464</b>
<b>COPERTURE</b>			
Posizione finanziaria netta a breve	(555)	(65)	(490)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	7.210	7.338	(128)
<b>POSIZIONE FINANZIARIA NETTA</b>	<b>6.655</b>	<b>7.273</b>	<b>(618)</b>
<b>MEZZI PROPRI</b>	<b>41.763</b>	<b>38.681</b>	<b>3.082</b>
<b>COPERTURE</b>	<b>48.418</b>	<b>45.954</b>	<b>2.464</b>

Il **Capitale investito netto** di Gruppo, pari a 48.418 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2018 di 2.464 milioni di euro per effetto dell'incremento del **Capitale immobilizzato netto** (+3.706 milioni di euro), del **capitale circolante** (+479 milioni di euro), compensati dall'incremento degli **Altri fondi** (-1.720 milioni di euro) e dal minimo decremento delle **Attività nette possedute per la vendita** (-2 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a -324 milioni di euro, presenta una variazione in diminuzione di 726 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente ed è il risultato di variazioni contrapposte principalmente riferite a:

- gli effetti dell'ingresso del gruppo Anas che sulla posta incidono complessivamente per -533 milioni di euro. In dettaglio: i) maggiori debiti/crediti commerciali per -909 milioni di euro; ii) apporto di rimanenze ed attività da contratto per +103 milioni di euro; iii) maggiori acconti a fornitori per +273 milioni di euro;
- minori crediti relativi al Contratto di Servizio (CdS) verso le Regioni (-127 milioni di euro) e al Contratto di Servizio verso il MEF (-280 milioni di euro). Tale ultima variazione è dovuta sostanzialmente all'incasso dei crediti per corrispettivi da Contratto di Servizio della media e lunga percorrenza, riferibili ai crediti fatturati per l'anno 2017;
- minori crediti commerciali relativi al trasporto passeggeri su ferro, per 11,3 milioni di euro, e al trasporto merci, per 9,2 milioni di euro;
- maggiori rimanenze (+98 milioni di euro), principalmente riferibili alla produzione delle officine nazionali di Bari,



- Pontassieve e di Bologna per la costruzione di cuori, deviatori e altre apparecchiature relative all'infrastruttura ferroviaria;
- i maggiori acconti registrati verso i fornitori del servizio elettrico (+57 milioni di euro).

Le **Altre attività nette** registrano, invece, un incremento pari a 1.204 milioni di euro che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato:

- di maggiori crediti netti iscritti verso il MEF, il MIT e altri Enti/Amministrazioni dello Stato (+2.473 milioni di euro), quale effetto della rilevazione per competenza dei nuovi contributi, al netto degli incassi, e della variazione degli acconti di periodo allocati ai progetti avviati;
- di maggiori debiti legati alla variazione dell'area di consolidamento per l'ingresso di Anas SpA già precedentemente commentate (-633 milioni di euro), riferibili principalmente a debiti per contributi su opere da completare a favore di società concessionarie autostradali relativi a finanziamenti ricevuti dai ministeri;
- del decremento dei crediti netti IVA (-592 milioni di euro), ascrivibile ai rimborsi IVA riferiti agli anni 2016 e 2017.

Il **Capitale immobilizzato netto** presenta un incremento di 3.706 milioni di euro attribuibile principalmente al citato ingresso nell'area di consolidamento del gruppo Anas e precisamente: i) all'iscrizione del valore novato della concessione di Anas SpA per 1.391 milioni di euro, definita sulla base del nuovo Contratto di Programma 2016-2020 che rappresenta la definizione di un nuovo assetto concessorio per la stessa società, e all'iscrizione di investimenti nel rapporto di concessione gestito da Sitaf SpA per 1.124 milioni di euro ed afferenti alle concessioni delle sue tratte autostradali; ii) all'aumento della voce immobilizzazione in corso e acconti, prevalentemente riconducibile a miglioramenti della rete viaria (+354 milioni di euro); iii) maggiori partecipazioni per 512 milioni di euro in società collegate e altre società.

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in aumento pari a 1.720 milioni di euro ascrivibile quasi interamente alla variazione dell'area di consolidamento ed in particolare alla registrazione del fondo rischi strade in contenzioso (+1.548 milioni di euro), a cui si aggiungono le variazioni registrate dalle passività per imposte differite (+250 milioni di euro).

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento netto di 6.655 milioni di euro e registra nel corso dell'anno un decremento di 618 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017. Tale variazione è essenzialmente correlata all'effetto netto:

- dell'apporto del gruppo Anas che sulla posta incide per 531 milioni di euro. In dettaglio la variazione si riferisce prevalentemente a: i) apporto di disponibilità liquide (+371 milioni di euro); ii) incremento del valore dei diritti concessori, comprensivo dei valori riferiti all'ex Fondo Centrale di Garanzia (+397 milioni di euro), riferibile essenzialmente ad Anas SpA e alle sue controllate, per la produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o Enti di riferimento in ottemperanza a quanto previsto dagli IFRS per le attività in concessione interamente contribuite, e; iii) maggiori debiti finanziari verso Cassa Depositi e Prestiti (-178 milioni di euro);
- della diminuzione del conto corrente di tesoreria (-267 milioni di euro), nel quale conferiscono i versamenti effettuati dal MEF per il Contratto di Programma per l'infrastruttura ferroviaria;
- dell'aumento dei finanziamenti da banche (-287 milioni di euro) riconducibile all'effetto contrapposto dell'incremento della provvista a breve e dei rimborsi per prestiti destinati all'acquisto di materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale;
- della riduzione dei prestiti obbligazionari (+407 milioni di euro) riferibile sostanzialmente al rimborso del prestito obbligazionario Eurofima per 612 milioni di euro, a cui si contrappongono la sottoscrizione a marzo 2018 del titolo obbligazionario a tasso variabile dell'ammontare di 200 milioni di euro e durata pari a 12 anni a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* quotato presso l'*Irish Stock Exchange*.

I **Mezzi propri** passano da 38.681 milioni di euro a 41.763 milioni di euro, con una variazione positiva per 3.082 milioni di euro, per effetto principalmente:

- dell'incremento dell'utile del periodo pari a 559 milioni di euro;
- dell'incremento del capitale sociale del Gruppo (+2.864 milioni di euro) a seguito del conferimento da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze dell'intera partecipazione detenuta in Anas SpA;
- dei dividendi distribuiti relativi all'esercizio 2017 pari a 150 milioni di euro e 9 milioni di euro ai Terzi;
- della variazione positiva dei debiti per derivati per complessivi 19 milioni di euro.

## PROSPETTO DI RACCORDO AL 31.12.2018 E AL 31.12.2017

valori in milioni di euro

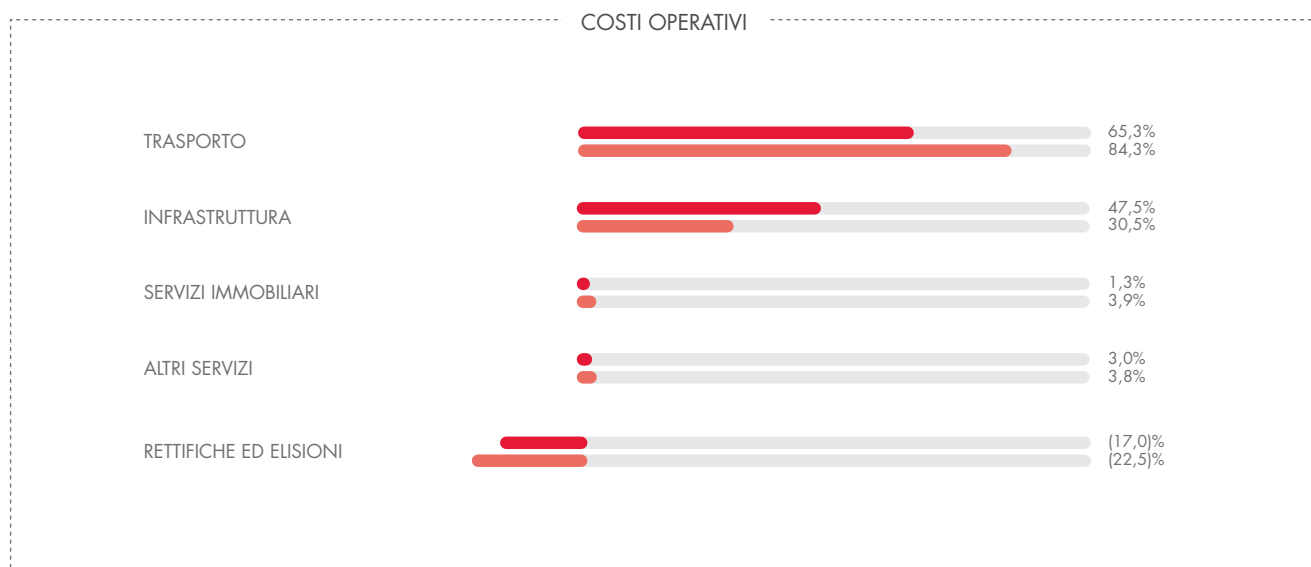
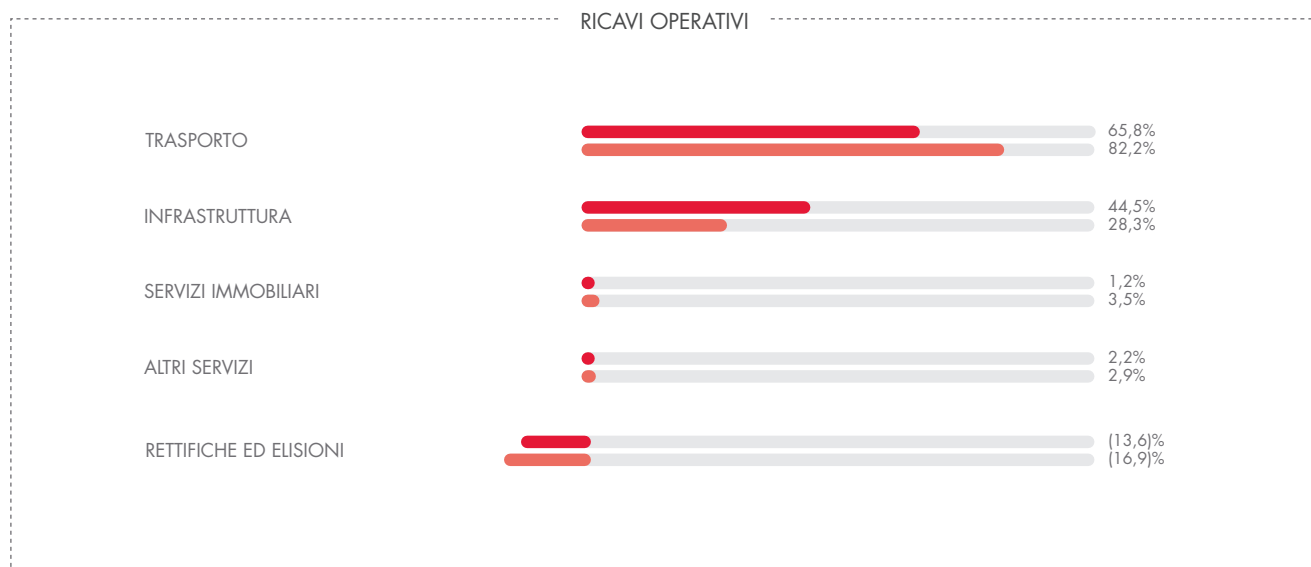
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
	31.12.2018		31.12.2017	
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane SpA	39.633	62	36.867	231
Utili (perdite) di esercizio delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) di esercizio e di quelli precedenti	1.995	344	2.179	556
- elisione svalutazione partecipazioni	467	381	98	22
- storno dividendi	(4)	(154)	(4)	(161)
<b>TOTALE</b>	<b>2.458</b>	<b>571</b>	<b>2.273</b>	<b>417</b>
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	76	31	46	10
- storno utili infragruppo	(533)	(41)	(497)	(41)
- storno imposte da consolidato fiscale	33	(92)	125	(86)
- altre	24	9	30	11
<b>TOTALE</b>	<b>(400)</b>	<b>(93)</b>	<b>(296)</b>	<b>(106)</b>
- Riserve da valutazione	(437)		(467)	
- Riserva per differenze di traduzione			3	
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>41.254</b>	<b>540</b>	<b>38.380</b>	<b>542</b>
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	424		240	
- Utile di competenza dei terzi	19	19	10	10
<b>PATRIMONIO NETTO DEI TERZI</b>	<b>443</b>	<b>19</b>	<b>250</b>	<b>10</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO</b>	<b>41.697</b>	<b>559</b>	<b>38.630</b>	<b>552</b>





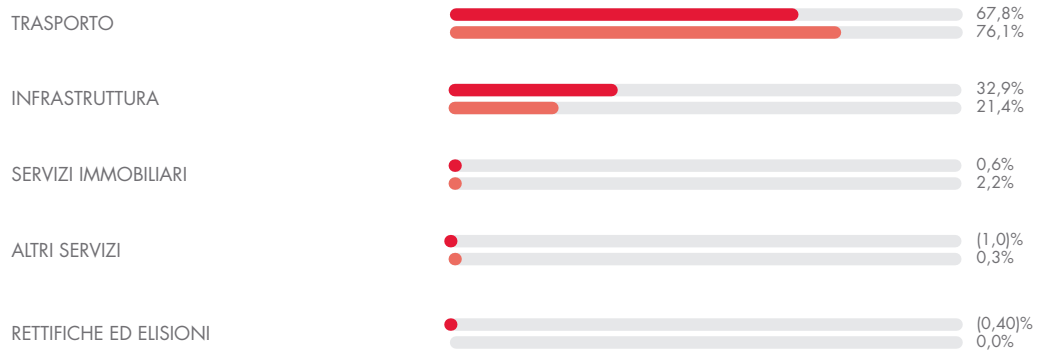
## PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DEI SETTORI

Di seguito, l'analisi dell'andamento gestionale del Gruppo FS Italiane viene commentata con riferimento alle *performance* dei quattro settori operativi che caratterizzano il suo *business* (Trasporto, Infrastruttura, Servizi Immobiliari e Altri Servizi) che, nella rappresentazione grafica sottostante, sono sintetizzate con riguardo alle rispettive quote percentuali, 2018 e 2017, di Ricavi e Costi operativi, EBITDA, Risultato netto e Capitale investito netto.

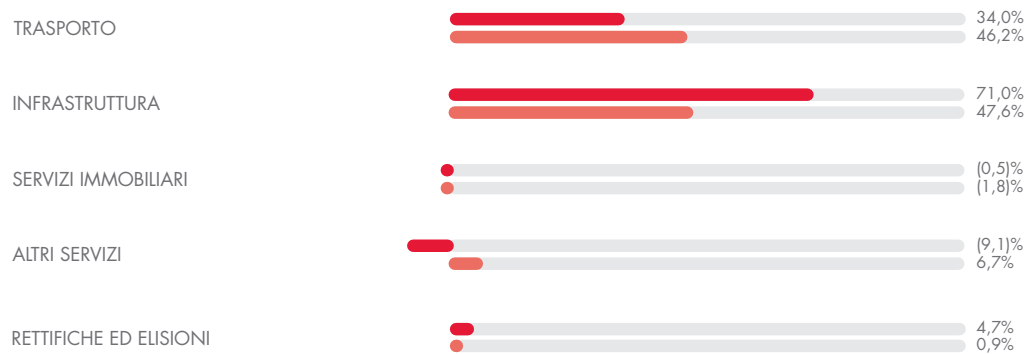


● 2018 ● 2017

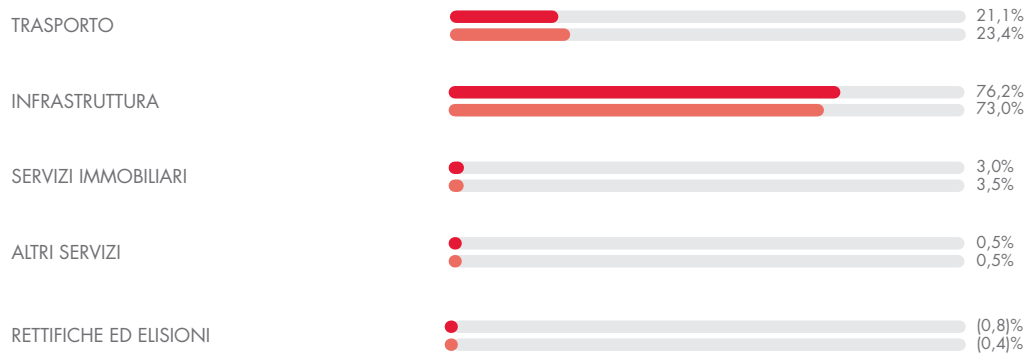
EBITDA



RISULTATO NETTO



CAPITALE INVESTITO NETTO



## SETTORE TRASPORTO

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

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

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

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

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.689	7.414	275	3,7
Altri proventi	259	228	31	13,6
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>7.948</b>	<b>7.642</b>	<b>306</b>	<b>4,0</b>
<b>COSTI OPERATIVI</b>	<b>(6.269)</b>	<b>(5.882)</b>	<b>(387)</b>	<b>(6,6)</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.679</b>	<b>1.760</b>	<b>(81)</b>	<b>(4,6)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>336</b>	<b>412</b>	<b>(76)</b>	<b>(18,4)</b>
<b>RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)</b>	<b>190</b>	<b>255</b>	<b>(65)</b>	<b>(25,5)</b>

	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>10.213</b>	<b>10.767</b>	<b>(554)</b>

Il settore Trasporto chiude il 2018 con un **Risultato netto del periodo** positivo per 190 milioni di euro.

I **Ricavi operativi** del settore ammontano a 7.948 milioni di euro e registrano un significativo aumento (+306 milioni di euro) rispetto al 2017, attribuibile quasi integralmente alla crescita dei servizi di trasporto (+272 milioni di euro) sia nella componente organica dei *business* del Gruppo sia in relazione alla piena manifestazione degli effetti economici delle società entrate progressivamente nel perimetro di consolidamento durante il 2017.

In particolare, con riferimento all'incremento dei ricavi operativi di 306 milioni di euro, si evidenzia:

- il buon andamento dei servizi nazionali *Short Haul* che ha contribuito alla crescita del settore dovuta, prevalentemente, all'aumento dei corrispettivi previsti dai nuovi Contratti di Servizio, aumento necessario a garantire l'equilibrio economico nell'arco temporale di durata dei CdS stessi anche in relazione alla crescita dei costi (es.: pedaggio) e agli impegni

presi dal Gruppo FS Italiane nel migliorare la qualità, il *comfort* e la puntualità dei servizi offerti. In particolare, la sottoscrizione dei nuovi contratti con le Regioni Veneto, Liguria, Sicilia, Puglia e Lazio ha contribuito alla crescita di periodo, contrariamente al 2017 impattato invece negativamente da talune poste rettificative correlate alla chiusura di contratti in scadenza nel precedente esercizio;

- i maggiori ricavi emergenti dalla piena manifestazione delle citate acquisizioni;
- l'effetto positivo della sopravvenienza da stralcio dei debiti di FSE Srl registrata a valle della chiusura della procedura concorsuale sancita dal Decreto del Tribunale Ordinario di Bari del 09 aprile 2018 che ha fissato la data dell'omologa del Concordato Preventivo in data 6 giugno 2018 (+38 milioni di euro).

L'EBITDA del settore Trasporto si attesta nel 2018 a un valore positivo di 1.679 milioni di euro facendo registrare un decremento di 81 milioni di euro rispetto al medesimo periodo del 2017 quasi integralmente ascrivibile alla presenza nell'esercizio comparato dalla citata sopravvenienza attiva – riferita agli anni 2015-2016 – determinata dall'applicazione dei dettami previsti dalla Legge n. 167/2017 in materia di regolazione del sistema tariffario dell'Energia Elettrica per la Trazione.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a 336 milioni di euro in riduzione di 76 milioni di euro rispetto all'anno precedente. Al peggioramento registrato a livello di EBITDA si aggiunge un minor peso degli ammortamenti riconducibili a Trenitalia SpA in connessione all'andamento degli investimenti.

I **Proventi e oneri finanziari**, negativi per 91 milioni di euro, non presentano variazioni significative rispetto allo stesso periodo del 2017.

Le **Imposte sul reddito** del settore ammontano nel 2018 a un valore negativo di 55 milioni di euro sostanzialmente allineate allo scorso anno (+8 milioni di euro).

## FINANZIAMENTI E CONTRATTI CORRELATI DEL SETTORE TRASPORTO

### Finanziamento loco Mercitalia Rail

In data 10 aprile 2018, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla controllata Mercitalia Rail Srl un finanziamento *intercompany* per l'acquisto di 40 nuove locomotive elettriche. Il finanziamento ha un importo massimo di 114,4 milioni di euro e sarà erogato in più *tranche*. L'operazione si inquadra nell'ambito della complessiva delibera del Consiglio di Amministrazione di FS SpA, avvenuta il 26 ottobre 2017, per la concessione di due finanziamenti *intercompany* in favore delle società controllate Mercitalia Rail Srl e TX Logistik AG. Al 31 dicembre 2018, il finanziamento è utilizzato per 32,6 milioni.

### Finanziamenti Qbuzz

In data 23 novembre 2018, FS SpA ha concesso alla controllata olandese Qbuzz BV due finanziamenti *intercompany* per complessivi 105 milioni di euro, nell'ambito dei fabbisogni connessi alla concessione per il trasporto pubblico locale nell'area c.d. DAV, aggiudicata a Qbuzz BV in data 23 febbraio 2018. Il finanziamento, di importo pari a 20 milioni di euro, copre fabbisogni temporanei legati alle dinamiche dell'andamento riferito al capitale circolante mentre l'importo pari a 85 milioni di euro è destinato a finanziare temporaneamente gli *asset* (treni, bus elettrici, bus diesel) in attesa della sottoscrizione dei contratti di *leasing*.

### Finanziamento Unicredit Mercitalia Rail

In data 19 dicembre 2018, Unicredit ha concesso a Mercitalia Rail Srl un finanziamento di importo pari a 6,2 milioni di euro per l'equipaggiamento di 61 locomotive con il sistema ERTMS. Il finanziamento bancario segue una sovvenzione a fondo perduto - da parte della Commissione Europea, nell'ambito del bando CEF-T *Blending* 2017 - corrispondente al 50% dei costi previsti (12,3 milioni di euro) per il progetto.

### Operazioni di copertura dal rischio di tasso d'interesse per Trenitalia

Tra il 31 luglio e il 2 agosto 2018 sono state realizzate coperture dal rischio tasso di interesse per Trenitalia SpA attraverso 15 *Interest Rate Swap* e 7 *Interest Rate Cap* negoziati con 12 primari istituti bancari dotati di un *rating* di tipo "investment grade". Le coperture, per un valore nozionale di circa 2,2 miliardi di euro, hanno una durata fino a 3 anni ed efficacia a partire dal secondo semestre del 2018. Tali operazioni permetteranno alla società di fissare un costo medio *all-in* (compreso di *credit spread*) della porzione di debito coperta al massimo pari allo 0,60% per il triennio 2019-2021.



## SETTORE INFRASTRUTTURA

Nel Settore Infrastruttura opera principalmente Rete Ferroviaria Italiana SpA la cui *mission* prevede il ruolo principale di Gestore nazionale della infrastruttura ferroviaria. In qualità di Gestore della rete RFI SpA cura la manutenzione, l'utilizzo e lo sviluppo della rete stessa e dei relativi sistemi di sicurezza, oltre a gestire le attività di ricerca e sviluppo in ambito ferroviario nonché a garantire i servizi di collegamento via mare con le isole maggiori. Da gennaio 2018 è entrata a far parte del Settore, con un impatto certamente rilevante, la società Anas SpA che, con le sue controllate, gestisce la rete stradale e autostradale italiana di interesse nazionale.

In minore quota, legata ad aspetti dimensionali, contribuisce ai risultati del Settore Italferr SpA, la società di ingegneria del Gruppo. Le altre società che si occupano di infrastruttura all'interno del Gruppo, in via esclusiva o accessoria, sono: FSE Srl; Brenner Basis Tunnel SE; Tunnel Ferroviario del Brennero SpA (TFB); Tunnel Euralpin Lyon Turin SaS (TELT); Grandi Stazioni Rail SpA; Centostazioni Retail SpA e Metropark SpA.

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.017	2.496	2.521	101,0
Altri proventi	357	131	226	172,5
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>5.374</b>	<b>2.627</b>	<b>2.747</b>	<b>104,6</b>
<b>COSTI OPERATIVI</b>	<b>(4.557)</b>	<b>(2.132)</b>	<b>(2.425)</b>	<b>(113,7)</b>
EBITDA	817	495	322	65,1
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	455	295	160	54,2
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)	399	263	136	51,7

	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
CAPITALE INVESTITO NETTO	36.884	33.537	3.347

Il settore Infrastruttura chiude il periodo in esame con un **Risultato netto** positivo per 399 milioni di euro in significativo incremento (+136 milioni di euro) rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente.

I **Ricavi operativi** ammontano a 5.374 milioni di euro e fanno registrare una crescita rilevante rispetto ai valori del 2017 (incremento di 2.747 milioni di euro). Crescita attribuibile a ricavi emergenti per un importo pari a 2.420 milioni di euro, quasi tutti riconducibili all'ingresso nel perimetro di Gruppo della società Anas SpA e delle sue controllate. La parte restante della variazione è l'effetto di diverse partite:

- incremento dei ricavi di RFI SpA di 250 milioni di euro circa, composto principalmente da:
  - » maggiori ricavi da pedaggio (+72 milioni di euro) essenzialmente attribuibili all'adeguamento ISTAT dei prezzi e all'incremento dei volumi della produzione;
  - » maggiori ricavi per servizi alle Imprese Ferroviarie (+127 milioni di euro), derivanti prevalentemente dall'incremento dei ricavi per vendita di trazione elettrica (126 milioni di euro) e per servizi accessori alla circolazione (1 milione di euro);
  - » maggiori ricavi diversi (+28 milioni di euro) legati sostanzialmente all'incremento dei contributi da Contratto di Programma (pari a 40 milioni di euro), parzialmente compensato dall'accantonamento (12 milioni di euro) effettuato in seguito al disposto della Delibera ART n. 11/2019, emessa il 4 febbraio 2019;

- effetto positivo della quota attribuibile al settore Infrastruttura della sopra citata sopravvenienza da esdebitazione di FSE pari a 25 milioni di euro.

L'**EBITDA** del settore Infrastruttura si attesta, nel 2018, a un valore positivo di 817 milioni di euro e registra un incremento di 322 milioni di euro rispetto al 2017 sostanzialmente come conseguenza dall'entrata nel perimetro di consolidamento del gruppo Anas.

L'**EBIT** del settore si attesta, nel periodo in esame, a un valore positivo di 455 milioni di euro (in crescita di 160 milioni di euro rispetto al 2017) e risulta anch'esso influenzato dalla citata variazione dell'area di consolidamento.

I **Proventi e oneri finanziari**, negativi per 31 milioni di euro restano sostanzialmente allineati al 2017 (+4 milioni di euro).

Le **Imposte sul reddito** del settore ammontano nel 2018 ad un valore negativo di 25 milioni di euro in peggioramento (28 milioni di euro) rispetto allo scorso anno.

## FINANZIAMENTI E CONTRATTI CORRELATI DEL SETTORE INFRASTRUTTURA

### Finanziamento FSE

In data 19 dicembre 2018, FS SpA ha concesso alla sua controllata Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE Srl) un finanziamento, con rimborso previsto alla scadenza del Piano Concordatario, di importo massimo pari a 70 milioni di euro, per la copertura finanziaria di spese connesse al comparto infrastruttura.

### Finanziamento Italferr

In data 27 novembre 2018, FS SpA ha concesso ad Italferr SpA un finanziamento *intercompany* di importo pari a 15 milioni di euro, per l'acquisizione dell'80% del capitale sociale di Crew - Cremonesi Workshop Srl, società di progettazione architettonica e di ingegneria delle infrastrutture. Tale acquisizione ha lo scopo di incrementare le competenze e la specializzazione nella progettazione integrata di modelli con la metodologia *Building Information Modeling* (BIM).



## SETTORE SERVIZI IMMOBILIARI

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

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

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	140	303	(163)	(53,8)
Altri proventi		24	(24)	(100,0)
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>140</b>	<b>327</b>	<b>(187)</b>	<b>(57,2)</b>
<b>COSTI OPERATIVI</b>	<b>(125)</b>	<b>(275)</b>	<b>150</b>	<b>54,5</b>
<b>EBITDA</b>	<b>15</b>	<b>52</b>	<b>(37)</b>	<b>(71,2)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>(6)</b>	<b>22</b>	<b>(28)</b>	<b>(127,3)</b>
<b>RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)</b>	<b>(3)</b>	<b>(10)</b>	<b>7</b>	<b>(70,0)</b>

	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>1.458</b>	<b>1.622</b>	<b>(164)</b>

Il Settore Servizi Immobiliari chiude il 2018 con un **Risultato netto del periodo negativo** per 3 milioni di euro in miglioramento di 7 milioni di euro rispetto al medesimo periodo del 2017.





## SETTORE ALTRI SERVIZI

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

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	244	240	4	1,7
Altri proventi	17	32	(15)	(46,9)
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>261</b>	<b>272</b>	<b>(11)</b>	<b>(4,0)</b>
<b>COSTI OPERATIVI</b>	<b>(285)</b>	<b>(266)</b>	<b>(19)</b>	<b>(7,1)</b>
<b>EBITDA</b>	<b>(24)</b>	<b>6</b>	<b>(30)</b>	<b>&gt;200</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>(62)</b>	<b>(12)</b>	<b>(50)</b>	<b>&gt;200</b>
<b>RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)</b>	<b>(51)</b>	<b>136</b>	<b>(187)</b>	<b>&gt;200</b>

	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>231</b>	<b>231</b>	

Nel 2018 il settore Altri Servizi ha realizzato un **Risultato netto del periodo negativo** per 51 milioni di euro con un decremento rispetto al precedente esercizio di 187 milioni di euro.

I **Ricavi operativi**, pari a 261 milioni di euro, registrano una variazione in diminuzione di 11 milioni di euro, attribuibile in buona parte alla Capogruppo nella componente di prestazioni chieste a rimborso verso le proprie controllate.

L'**EBITDA** si attesta nel 2018 a un valore negativo di 24 milioni di euro in riduzione per 30 milioni di euro rispetto al precedente esercizio principalmente in relazione alla crescita più che proporzionale dei costi.

L'**EBIT** del settore si attesta nel periodo in esame a un valore negativo di 62 milioni di euro in peggioramento di 50 milioni di euro rispetto al 2017. Al peggioramento registrato a livello di EBITDA si aggiunge un maggior peso degli ammortamenti e della voce svalutazioni e accantonamenti (rispettivamente per +5 milioni di euro e +15 milioni di euro). Le svalutazioni, in particolare, per un importo pari a circa 19 milioni di euro, sono riconducibile alla società FS SpA.

Il **Saldo della gestione finanziaria** è negativo nel 2018 per 101 milioni di euro peggiorando di 130 milioni di euro rispetto al 2017 come conseguenza dell'*impairment* contabilizzato sulle partecipazioni, resosi necessario



a causa dei risultati negativi delle principali società operative del Polo Mercitalia (Mercitalia Rail Srl e TX Logistic AG, entrambe partecipate da MIL). Entrando nel merito delle perdite realizzate nel 2018 dalle società del Polo e degli scostamenti rispetto alle previsioni di *budget*, va osservato come essi siano riconducibili, in parte, a fattori del tutto occasionali che, come tali, non sono destinati ad avere impatto sulle previsioni dell'andamento futuro del *business* (in particolare la chiusura prolungata e incidentale di rilevanti direttrici e gli scioperi che hanno bloccato l'attività ferroviaria in alcuni importanti paesi europei e di conseguenza condizionato i trasporti internazionali) e, in parte, a fattori esogeni, quali la sfavorevole congiuntura economica, fermo restando una maggiore incidenza sulle *performance* del Polo della rischiosità strutturale tipica del settore (i ritardi negli investimenti infrastrutturali a supporto della circolazione delle merci su rotaia, destinati probabilmente a protrarsi nel tempo) che, invece, ha contribuito ad appesantire il profilo di rischio-rendimento del *business*.

Le **Imposte sul reddito** del settore ammontano nel 2018 a un valore positivo di 112 milioni di euro in peggioramento di 7 milioni di euro rispetto al valore del medesimo periodo dello scorso anno. Si ricorda che tale posta accoglie, nell'ambito delle attività tipiche della Capogruppo, gli effetti positivi derivanti dalla gestione del consolidato fiscale.

## FINANZIAMENTI E CONTRATTI CORRELATI DEL SETTORE ALTRI SERVIZI

### Emissione obbligazionaria – Serie 9 EMTN

In data 21 marzo 2018, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha collocato tramite *private placement*, un titolo obbligazionario a tasso variabile dell'ammontare di 200 milioni di euro e durata pari a 12 anni a valere sul Programma EMTN quotato presso l'*Irish Stock Exchange*. L'emissione (*rating* Fitch BBB e S&P's BBB) completa la copertura dei fabbisogni del Gruppo per il 2017 deliberati il 21 aprile 2017 dal Consiglio di Amministrazione di FS SpA. I proventi raccolti finanzieranno l'infrastruttura AV/AC di RFI SpA mediante la sottoscrizione di un *intercompany loan* tra FS SpA e RFI stessa a valere sui fondi dell'emissione, rispecchiandone nella sostanza caratteristiche e condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti.

### Firma Facility Agreement

In data 13 luglio 2018, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha firmato un nuovo *Facility Agreement* di tipo *revolving* e *committed* - ovvero una linea di credito rotativa con impegno irrevocabile delle banche - per complessivi 2 miliardi di euro e durata triennale. FS SpA ha aumentato con successo la disponibilità rispetto alla precedente linea di credito, scaduta il 22 maggio 2018, che aveva un importo massimo di 1,5 miliardi di euro. La nuova *Facility* è stata interamente sottoscritta da un pool di 11 primari istituti finanziari nazionali e internazionali, selezionati attraverso una gara indetta in aprile da FS SpA che vedeva concorrere 19 soggetti e mediante processo di sindacazione. I proventi della *Facility*, che è valida fino al 13 luglio 2021, potranno essere utilizzati per le molteplici attività del Gruppo FS Italiane. A valere sulla *Facility*, e rispecchiandone sostanzialmente le condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti, FS SpA ha concesso due linee di credito *intercompany* di durata pari a 3 anni, su base *revolving* e *committed* alle società controllate Trenitalia SpA (800 milioni di euro) e RFI SpA (400 milioni di euro). Il pool degli istituti finanziari è costituito da: BNP Paribas, Cassa Depositi e Prestiti, Credit Agricole Corporate and Investment Bank, ING Bank, Intesa Sanpaolo e UniCredit (tutti in qualità di *Underwriters*, *Mandated Lead Arrangers* e *Bookrunners*), Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, Bayerische Landesbank, Commerzbank Aktiengesellschaft e HSBC France (tutti in qualità di *Co-Lead Managers*) e Banco BPM (in qualità di *Participant*). Intesa Sanpaolo è anche Banca Agente.

### Performance Bond metro Riyadh

In data 27 settembre 2018, Saudi British Bank ha emesso un *performance bond* in favore di *ArRiyadh Development Authority*, in seguito all'aggiudicazione al *Flow Consortium* (costituito da FS, Ansaldo STS e Alstom) del contratto di *Operation & Maintenance* delle linee 3, 4, 5 e 6 della Metro di Riyadh. Il suddetto *performance bond* - con scadenza pari a 7 anni (rinnovabile per ulteriori 5 anni) e importo complessivo pari a 546,4 milioni di riyal sauditi - è stato controgarantito, per la quota di FS SpA, da HSBC. L'impegno di FS SpA è pari a circa 43,4 milioni di euro.

### Fitch - conferma rating

In data 5 ottobre 2018, l'agenzia *Fitch Ratings* ha rilasciato la valutazione annuale del profilo di credito di Ferrovie dello Stato Italiane SpA confermando l'*Issuer Default Rating* a "BBB". Fitch ha inoltre confermato il *rating* "BBB" al Programma di emissioni obbligazionarie EMTN da 4,5 miliardi di euro e ai relativi titoli emessi. L'agenzia ha modificato l'*outlook* da Stabile a Negativo, riflettendo l'analogia variazione avvenuta sull'*outlook* della Repubblica Italiana il 31 agosto 2018 e a cui il giudizio di FS SpA è strettamente correlato, secondo la metodologia utilizzata per la valutazione delle società *government-related*.



### Aggiornamento e ampliamento EMTN Programme 2018

In data 22 ottobre 2018, FS SpA ha concluso l'aggiornamento del proprio Programma di emissioni obbligazionarie denominato *Euro Medium Term Note Programme* (EMTN), quotato all'*Irish Stock Exchange* e riservato agli investitori istituzionali. In occasione di questo aggiornamento FS SpA ha ampliato il *plafond* massimo del Programma fino a 7 miliardi di euro, dagli iniziali 4,5 miliardi di euro, sottoscrivendo la documentazione con 26 banche *dealer*. Il Programma, aggiornato e ampliato, ha visto confermati gli attuali *rating* "BBB" da S&P e "BBB" da Fitch.

### S&P - conferma rating

In data 29 ottobre 2018, l'agenzia Standard and Poor's ha confermato il *rating* di Ferrovie dello Stato Italiane SpA a "BBB" e ha modificato l'*outlook* da Stabile a Negativo riflettendo l'analoga variazione avvenuta sull'*outlook* della Repubblica Italiana il 26 ottobre 2018, a cui il giudizio di FS SpA è strettamente correlato secondo la metodologia utilizzata per la valutazione delle *government related entity*.

### Green Bond Report

In data 6 dicembre 2018, FS SpA ha presentato agli investitori istituzionali il suo primo *Green Bond Report*. In base ai *green bond principles*, emanati dall'*International Capital Market Association* (ICMA), il documento contiene i principali risultati raggiunti nelle *performance* di sostenibilità, conseguiti con l'allocazione di tutti i proventi derivanti dal *green bond* inaugurale di FS SpA. Il *report* è arricchito dalla *third party opinion* di KPMG SpA, che evidenzia positivamente il rispetto da parte di FS SpA delle linee guida sia internazionali sia interne - come definite nel 2017 all'interno del proprio *Green Bond Framework* - oltre che l'applicazione della metodologia di calcolo e l'attribuzione delle risorse economiche per investimenti sostenibili.

### Corporate Forum For Sustainable Finance

In data 15 gennaio 2019 nasce il *Corporate Forum for Sustainable Finance*, costituito da 16 aziende europee (tra cui FS SpA) con l'obiettivo di creare una rete di informazioni e proposte finanziarie utili per lo sviluppo della finanza sostenibile. Le società fondatrici - attive in settori produttivi quali servizi di energia elettrica, infrastrutture, servizi di trasporto, servizi ambientali e immobili - desiderano contribuire allo sviluppo di strumenti quali obbligazioni, linee di credito e altri strumenti finanziari "green" che riconoscano la sostenibilità del modello di *business* dei loro emittenti.



**PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA**
**Conto economico**

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione	%
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>180</b>	<b>182</b>	<b>(2)</b>	<b>(1)</b>
Ricavi dalle vendite e prestazioni	165	169	(4)	(2)
Altri ricavi	15	13	2	15
<b>COSTI OPERATIVI</b>	<b>(237)</b>	<b>(201)</b>	<b>(36)</b>	<b>18</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>(57)</b>	<b>(19)</b>	<b>(38)</b>	<b>200</b>
Ammortamenti	(24)	(21)	(3)	14
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(16)	(4)	(12)	300
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>(97)</b>	<b>(44)</b>	<b>(53)</b>	<b>120</b>
Proventi e oneri finanziari	31	166	(135)	(81)
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>(66)</b>	<b>122</b>	<b>(188)</b>	<b>(154)</b>
Imposte sul reddito	128	109	19	17
<b>RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO</b>	<b>62</b>	<b>231</b>	<b>(169)</b>	<b>(73)</b>

Il **Risultato netto** dell'esercizio 2018 si attesta ad un valore positivo di 62 milioni di euro, con una riduzione rispetto all'esercizio precedente di 169 milioni di euro, attribuibile principalmente alla componente finanziaria (-135 milioni di euro) ed alla componente operativa (-53 milioni di euro).

La riduzione del **Margine operativo lordo** (EBITDA) è dovuta sia ad una riduzione dei Ricavi operativi (-2 milioni di euro) che ad un incremento dei Costi operativi (-36 milioni di euro), legati a quanto più chiaramente indicato nel seguito.

Il decremento dei **Ricavi operativi** è attribuibile prevalentemente alla "gestione immobiliare" (canoni di locazione, sfruttamento commerciale delle stazioni, *facilities* sulle Grandi Stazioni e vendita immobili e terreni di *trading*). L'incremento dei **Costi operativi** è dovuto principalmente ai maggiori "costi per servizi", in particolare dei costi per servizi immobiliari, utenze e *fee* (+1,3 milioni di euro), servizi amministrativi ed informatici (+2,9 milioni di euro), comunicazione esterna e pubblicità (+3,7 milioni di euro), consulenze (+4,4 milioni di euro) ed ai maggiori "costi del personale" per 20,5 milioni di euro determinati, sia da variazioni incrementative nelle consistenze media, che da accantonamenti previsti a fronte dei progetti di *change management*.

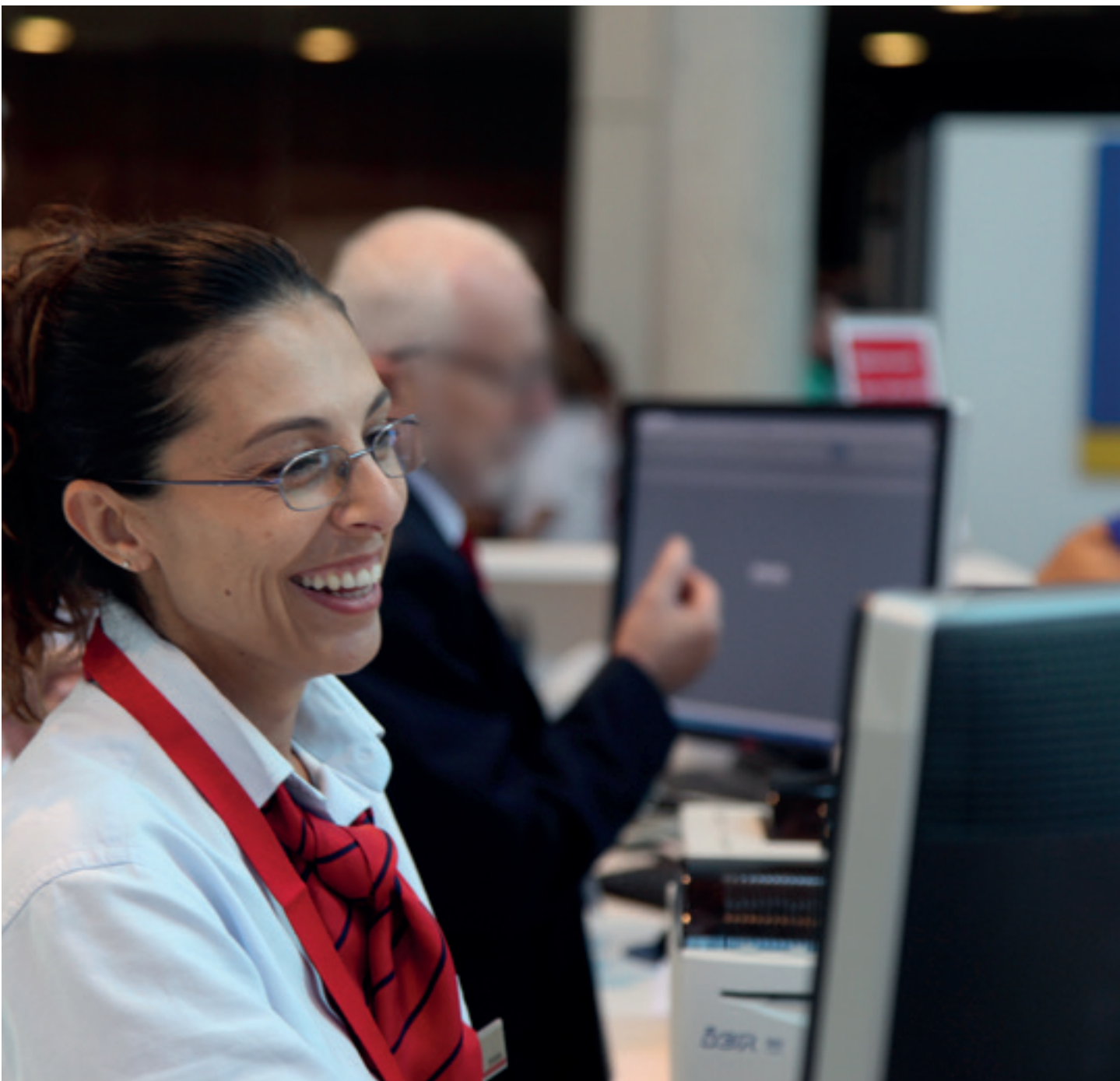
La riduzione del **Risultato operativo** (EBIT), oltre a quanto descritto in precedenza, è dovuta alle maggiori svalutazioni registrate sugli investimenti immobiliari, alle rettifiche di valore apportate sui crediti (anche a seguito dell'applicazione del nuovo principio IFRS 9) e sull'incremento degli ammortamenti di periodo.



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

- un decremento dei dividendi distribuiti dalle società del Gruppo (-8 milioni di euro), dovuto principalmente a Italferr SpA (-3 milioni di euro) e a Centostazioni SpA, fusa per incorporazione in Rete Ferroviaria Italiana SpA (-8 milioni di euro), a fronte dei maggiori dividendi distribuiti da Netinera Deutschland GmbH (+3 milioni di euro);
- la significativa svalutazione registrata sulle partecipazioni in Mercitalia Logistics SpA (+128 milioni di euro) a seguito dell'*Impairment test* necessario per riflettere i risultati negativi delle principali società operative del Polo.

Le **Imposte sul reddito** presentano un incremento complessivo di 19 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente ai minori proventi da consolidato fiscale (per 14 milioni di euro), iscritti a fronte delle perdite fiscali trasferite al Gruppo nel corso degli anni e utilizzate nell'esercizio, per le quali non è ritenuta probabile una successiva remunerazione, ed alla variazione positiva registrata nelle imposte anticipate e differite (per 34 milioni di euro).





**STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO**

valori in milioni di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
<b>ATTIVITÀ</b>			
Capitale circolante netto gestionale	389	444	(55)
Altre attività nette	77	151	(74)
<b>CAPITALE CIRCOLANTE</b>	<b>466</b>	<b>595</b>	<b>(129)</b>
Immobilizzazioni tecniche	549	553	(4)
Partecipazioni	38.072	35.273	2.799
<b>CAPITALE IMMOBILIZZATO NETTO</b>	<b>38.621</b>	<b>35.826</b>	<b>2.795</b>
TFR	(9)	(9)	
Altri fondi	(419)	(485)	66
<b>TFR E ALTRI FONDI</b>	<b>(428)</b>	<b>(494)</b>	<b>66</b>
<b>ATTIVITÀ NETTE DETENUTE PER LA VENDITA</b>	<b>22</b>		<b>22</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>38.681</b>	<b>35.927</b>	<b>2.754</b>
<b>COPERTURE</b>			
Posizione finanziaria netta a breve	(728)	(837)	109
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(220)	(101)	(119)
<b>POSIZIONE FINANZIARIA NETTA</b>	<b>(948)</b>	<b>(938)</b>	<b>(10)</b>
<b>MEZZI PROPRI</b>	<b>39.629</b>	<b>36.865</b>	<b>2.764</b>
<b>COPERTURE</b>	<b>38.681</b>	<b>35.927</b>	<b>2.754</b>

Il **Capitale investito netto**, pari a 38.681 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2018 di 2.754 milioni di euro per l'effetto combinato del decremento del **Capitale circolante** (129 milioni di euro), dell'incremento degli **altri fondi** (66 milioni di euro) e del **Capitale immobilizzato netto** (2.795 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, pari a 389 milioni di euro, subisce un decremento nel corso dell'esercizio di 55 milioni di euro attribuibile essenzialmente alla riduzione netta dei crediti e debiti di natura commerciale (36 milioni di euro) ed al decremento delle rimanenze per immobili e terreni di *trading* (18 milioni di euro), principalmente dovute alle svalutazioni effettuate nel periodo.

Le **Altre attività nette** subiscono un decremento di 74 milioni di euro, derivante dal decremento netto dei crediti e debiti IVA per 571 milioni di euro, dall'aumento netto degli altri crediti e debiti correnti per 487 milioni di euro e dall'aumento dell'iscrizione di imposte anticipate IRES ed IRAP per complessivi 10 milioni di euro.

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 38.621 milioni di euro e registra un incremento di 2.795 milioni di euro rispetto all'esercizio 2017 riconducibile all'incremento netto delle partecipazioni per: l'acquisto della partecipazione in Anas SpA (2.864 milioni di euro), la ricapitalizzazione di FSE Srl per 42 milioni di euro e la conversione in capitale sociale di una parte di finanziamenti precedentemente erogati per 32 milioni euro, il versamento di 10 milioni di euro alla società Nugo SpA per ripianamento perdite e ricostituzione di capitale e riserva, la costituzione di FS Technology SpA per 1 milione di euro, la riclassifica della partecipazione in Centostazioni Retail SpA alla voce Attività detenute per la vendita (22 milioni di euro), la svalutazione della partecipazione nella società Mercitalia Logistics SpA per 128 milioni di euro.

Il decremento degli **altri fondi** (66 milioni di euro) è imputabile principalmente al decremento delle passività per imposte differite (71 milioni di euro) ed ai maggiori accantonamenti al Fondo contenzioso verso terzi (6 milioni di euro).

La **Posizione finanziaria** netta registra una variazione positiva di 10 milioni di euro, con un incremento della liquidità netta che passa da un valore di 938 milioni di euro al 31 dicembre 2017 a 948 milioni di euro al 31 dicembre 2018. Tale variazione deriva principalmente dalle minori disponibilità liquide a seguito del pagamento dei dividendi effettuato a favore del MEF (150 milioni di euro), da apporti di capitale sociale (53 milioni di euro) come già descritto nel precedente capoverso "Capitale immobilizzato netto", cui si contrappone l'incasso, nel periodo, dei dividendi erogati dalle società controllate (142 milioni di euro).

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 2.764 milioni di euro dovuto essenzialmente all'utile complessivo registrato nell'esercizio (62 milioni di euro), all'aumento del capitale sociale per l'acquisto di Anas SpA (2.864 milioni di euro), ai dividendi versati al MEF (150 milioni di euro) in data 15 maggio 2018 e alla riserva costituita a seguito della prima adozione dell'IFRS 9, al netto degli effetti fiscali (11 milioni di euro).

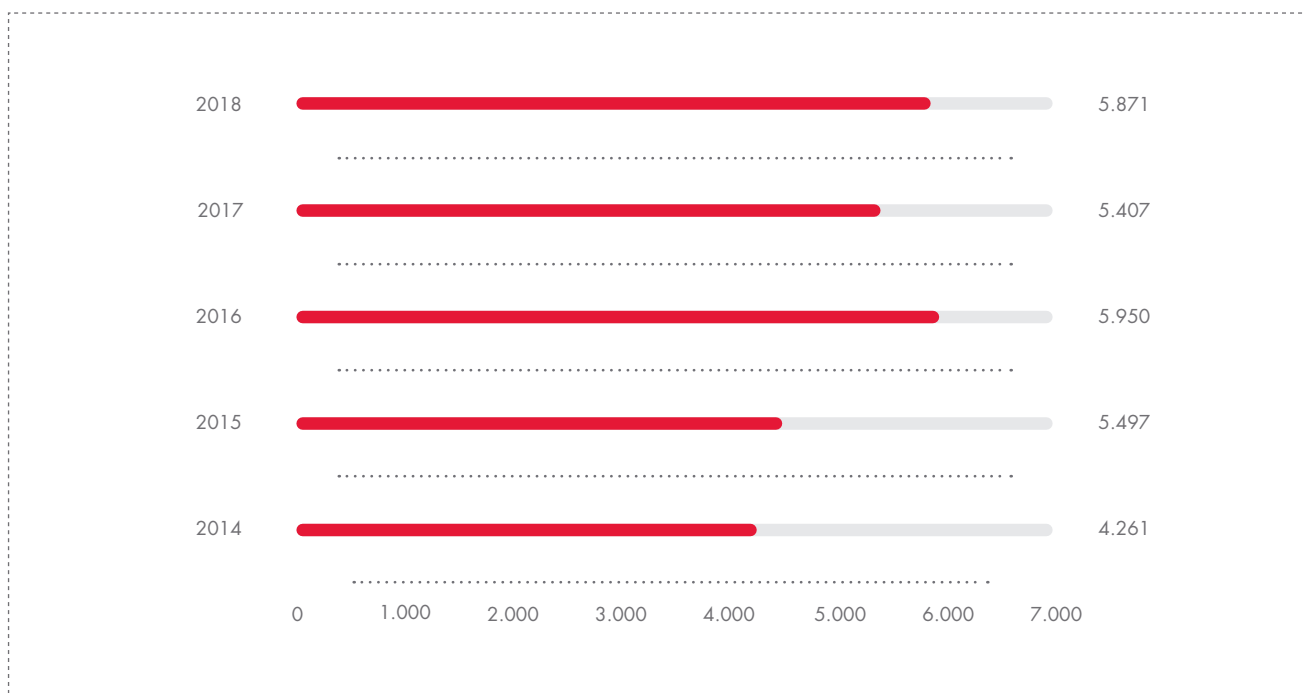


## INVESTIMENTI

Il rallentamento dell'economia italiana nel corso del 2018, concentrato nella seconda parte dell'anno, porta ad una stima di variazione del PIL inferiore rispetto al 2017<sup>19</sup>, andamento legato alla contrazione dei consumi e della spesa per investimenti per macchinari, impianti e mezzi di trasporto. Gli investimenti in costruzioni sono stati invece caratterizzati da un modesto ciclo espansivo e hanno mostrato una lieve crescita anche nel 2018 (+2,2% vs +1,9% del 2017), sia nella componente residenziale sia in quella non residenziale. Uno scenario generale che è risultato in contrasto con l'andamento dei maggiori paesi europei e nell'UEM, dove la crescita complessiva degli investimenti è proseguita per tutto il 2018, sia pur con passo diverso, grazie soprattutto alla spesa per beni strumentali e al comparto residenziale, costituendo un ruolo di traino nella ripresa generale.

In un contesto di rallentamento per il nostro Paese, il Gruppo FS Italiane è riuscito, in controtendenza, a dare continuità alle azioni programmate nel proprio Piano Investimenti e ha mantenuto, dal 2012 ad oggi, un livello dell'indice Investimenti/Ammortamenti mediamente superiore a 1, garantendo la sostituzione del capitale che di anno in anno diventa obsoleto. Inoltre ha mostrato, anche per il 2018, un trend della spesa per investimenti in crescita, confermandosi, anche con l'entrata nel gruppo di Anas, il principale investitore in Italia, sostenendo lo sviluppo e il rinnovo del settore trasporti, infrastruttura e logistica.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2018 ammonta a 5.871 milioni di euro, di cui 1.144 milioni di euro in autofinanziamento e 4.727 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche.



Guardando ai c.d. "Investimenti Tecnici", il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha sviluppato e gestito nel 2018 volumi per circa 7,5 miliardi di euro<sup>20</sup>, di cui il 98% in Italia.

Circa l'84% degli investimenti ha riguardato il settore operativo Infrastruttura, nel cui ambito i progetti di RFI SpA hanno inciso per 4.769 milioni di euro, di cui 4.654 milioni di euro per la Rete Convenzionale/AC e 115 milioni di euro per la rete AV/AC Torino-Milano-Napoli e quelli del gruppo Anas per 1.391 milioni di euro. Circa il 15% degli investimenti è invece relativo al settore operativo Trasporto, per interventi dedicati al comparto passeggeri su ferro e su gomma, sia in Italia che all'estero, e al comparto merci.

<sup>19</sup> Per il dettaglio si rinvia al successivo paragrafo "Quadro Macroeconomico".

<sup>20</sup> Gli Investimenti Tecnici, la cui definizione è contenuta nel paragrafo "Legenda e glossario", ricomprendono anche gli investimenti contabilizzati secondo l'IFRIC 12 di Anas SpA e FSE Srl (per circa 1,3 miliardi di euro) e per la differenza gli investimenti delle società di scopo non consolidate con il metodo integrale (es.: TELT, BBT etc, per circa 0,3 miliardi di euro)

In particolare Trenitalia SpA registra investimenti per 798 milioni di euro (inclusivi della manutenzione ciclica), il gruppo Mercitalia per 119 milioni di euro circa, il gruppo Busitalia per 152 milioni di euro e le rimanenti società operanti all'estero per 35 milioni di euro (Netinera Deutschland GmbH, Trenitalia c2c Ltd, Thello SAS e TrainOSE SA). Nel settore Immobiliare ed Altri servizi si concentra quindi il restante ammontare degli investimenti del Gruppo, realizzati principalmente da FS Sistemi Urbani Srl e da Ferrovie dello Stato Italiane SpA per la manutenzione e valorizzazione dei rispettivi asset immobiliari e per i progetti ICT.

### INVESTIMENTI SULL'INFRASTRUTTURA

In dettaglio RFI SpA ha realizzato sulla rete ferroviaria nazionale investimenti per 4.769 milioni di euro destinati per:

- il 51% alla sicurezza, tecnologie e mantenimento in efficienza. Da segnalare che 490 milioni di euro sono dedicati a interventi in tecnologie d'avanguardia;
- il 49% alla realizzazione di opere relative al superamento dei colli di bottiglia, ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete Convenzionale/AC, al completamento della linea AV Torino/Milano/Napoli e alle grandi opere da realizzarsi per lotti costruttivi.

Nel corso del 2018 le attività progettuali (intese come Progettazioni Definitive) hanno interessato:

- l'Hirpinia-Orsara che rappresenta 2° lotto funzionale del progetto di raddoppio Apice-Orsara;
- il raddoppio della Bovino-Orsara;
- gli interventi di adeguamento tecnologico e di potenziamento della linea Jonica e della linea Adriatica;
- il quadruplicamento della linea Rogoredo-Pieve Emanuele-Pavia sull'itinerario Milano-Genova;
- gli interventi infrastrutturali riguardanti il raddoppio della linea Empoli-Granaiole e la nuova linea Ferrandina-Matera La Martella;
- gli interventi previsti nello scalo di Orbassano, le opere civili sulla tratta Latisana-Trieste e quelli di sistemazione a Piano Regolatore Generale (PRG) per Roma Tuscolana.

Le principali attivazioni infrastrutturali hanno riguardato:

- il collegamento ferroviario tra la stazione di Palermo Centrale e l'aeroporto "Falcone e Borsellino";
- il raddoppio Castelpiano – Montecarotto sulla linea Orte-Falconara;
- in fase di attivazione l'ingresso nel nodo di Brescia della tratta AV/AC Treviglio-Brescia, con servizio AV su binari dedicati;
- il raddoppio a nord di Ortona, che contribuisce all'aumento dell'offerta commerciale per il trasporto di semirimorchi e *container* HIGH CUBE sulla linea Adriatica;
- gli interventi relativi ai Piani Regolatori Generali (PRG) nelle stazioni di Ortona e Melfi, sulla relazione Potenza – Foggia nell'ambito del potenziamento della rete ferroviaria lucana.

Le principali attivazioni di carattere tecnologico hanno riguardato:

- i 15 Apparati Centrali Computerizzati (ACC) tra cui Castelpiano e Pavia;
- il potenziamento tecnologico della tratta Rho-Novara.

Si segnala che a febbraio 2018 sono stati firmati i contratti per la progettazione esecutiva e i lavori di raddoppio del tratto di linea Bicocca – Catenanuova, parte integrante della nuova linea Palermo – Catania e che a novembre 2018 sono stati consegnati al RTI Salini-Impregilo-Astaldi i lavori sulla tratta Cancellone-Napoli.

Per quanto riguarda la gestione del *network* stazioni è stato implementato nel 2018 un modello organizzativo volto a focalizzare il ruolo della stazione ferroviaria come *hub* intermodale all'interno del sistema di mobilità urbana e polo di servizi a disposizione di viaggiatori e cittadini. È stata pertanto accentrata in RFI SpA la definizione delle strategie di sviluppo di tutte le Stazioni e dei servizi annessi, la *governance* ed il monitoraggio delle politiche commerciali di valorizzazione in ottica di *concept*, la definizione degli *standard* di *layout* di stazione e dei servizi di conduzione.

Sempre per quanto riguarda lo sviluppo nelle stazioni, in continuità con gli investimenti avviati negli anni scorsi relativi al *business* del trasporto pubblico locale, sono stati individuati due macro progetti di investimento per le stazioni strettamente integrati tra loro:

- il progetto "*easy station*", orientato alla qualità degli spazi fisici e dei servizi d'informazione al pubblico attraverso il miglioramento della fruibilità, accessibilità, sicurezza, funzionalità e decoro e integrazione con altri mezzi di trasporto nonché informazione sugli arrivi e le partenze;
- il nuovo progetto "*smart station*", orientato all'evoluzione dei *terminal* viaggiatori in nodi centrali del nuovo paradigma di sviluppo del territorio costituito dalle *smart cities*, vuole sviluppare un'infrastruttura digitale all'interno della stazione attraverso:
  - » il servizio "*Wi-life station*", un Portale Virtuale di Stazione per informazioni di viaggio e altre utilità;
  - » la piattaforma *Smart Energy Management* per il monitoraggio e controllo da remoto delle *utilities* di stazione;



- » il progetto “Tornelli 2.0” per la validazione di *e-ticket* e il controllo automatizzato degli accessi ai binari anche a fini di *security*.

I due progetti, strettamente integrati tra loro, si riferiscono prioritariamente al perimetro delle 620 stazioni più frequentate della rete e si articolano lungo tutto l’arco del Piano.

Con riferimento al percorso di integrazione delle Ferrovie Concesse, nel corso del 2018 RFI SpA ha posto in essere una serie di attività con alcune delle principali ferrovie ex concesse:

- Ferrovia Centrale Umbra (FCU): a settembre RFI SpA ha realizzato lavori di rinnovo completo del binario delle tratte Umbertide-Città di Castello (circa 23 km), Umbertide-Ponte Felcino (anch’essa di circa 23 km) e Ponte Felcino-Perugia Ponte San Giovanni (circa 5 km), funzionali alla riattivazione della circolazione ferroviaria da parte dell’attuale gestore Umbria TPL e Mobilità. Successivamente a novembre è stata sottoscritta una Lettera di Intenti tra Regione Umbria, Umbria TPL e Mobilità SpA e RFI SpA per definire alcune tappe fondamentali prodromiche al subentro di RFI SpA nella gestione della rete regionale umbra e per sancire il *closing* dell’operazione;
- Ferrovia Emilia Romagna (FER): a fine anno è stato sottoscritto un accordo tra Regione Emilia Romagna, FER e RFI che ha posticipato al 31 dicembre 2020 la data di subentro di RFI SpA (inizialmente prevista, nell’accordo di dicembre 2017, per il 1° gennaio 2019);
- Gruppo Torinese Trasporti (GTT): per la linea Canavesana, a novembre è stato firmato l’accordo tra la Regione Piemonte, GTT SpA e RFI SpA che disciplina i tempi, le modalità e gli obblighi relativi all’attuazione degli interventi tecnologici di messa in sicurezza delle linee regionali.

Con riferimento agli interventi sulla rete stradale gestita dal gruppo Anas, sono stati sviluppati interventi per un valore di 1.391 milioni di euro, di cui circa il 45% circa è stato dedicato alla realizzazione di nuove opere, mentre il 46% al mantenimento in efficienza dell’infrastruttura stradale esistente e la rimanente parte ad altri interventi.

### Attività del Commissario Straordinario

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

- il 6 aprile è stata emessa l’Ordinanza n. 34 concernente la rimodulazione del quadro economico del Progetto “Raddoppio e velocizzazione Cancellone-Benevento” nell’ambito del costo totale autorizzato (Cancellone - Frasso Telesino per 630 milioni di euro e Frasso Telesino - Vitulano per 1.095 milioni di euro);
- il 5 maggio è stata pubblicata l’Ordinanza n. 35 in cui è stato approvato il progetto definitivo del 1° lotto funzionale Apice-Hirpinia del Progetto “Raddoppio Apice-Orsara”;
- il 5 maggio è stata pubblicata l’Ordinanza n. 36 in cui è stato approvato il progetto definitivo del 1° lotto Frasso Telesino-Telese del Progetto “Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano” e, in linea tecnica con prescrizioni, il progetto definitivo del 2° lotto Telese - San Lorenzo Maggiore;
- il 20 settembre con l’Ordinanza n. 37 è stata indetta la Conferenza di Servizi per la valutazione e l’approvazione del progetto definitivo del 3° lotto San Lorenzo Maggiore - Vitulano del Progetto “Raddoppio tratta Frasso Telesino -Vitulano”.



## INVESTIMENTI NEL TRASPORTO FERROVIARIO

Nell'ambito del trasporto ferroviario, Trenitalia SpA ha investito 798 milioni di euro, destinandone il 18% all'acquisto di materiale rotabile, il 16% alla riqualificazione del materiale in esercizio, il 20% all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi, al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione e il restante 46% alla manutenzione ciclica.

- I principali progetti di investimento distinti per area di *business* sono:
- Trasporto Passeggeri *Long Haul* Servizi a mercato (266 milioni di euro). Nell'esercizio è stato consegnato l'ultimo treno Alta Velocità Frecciarossa 1000 che porta la flotta a 50 treni in totale (49 in esercizio e 1 in uso per attività di sperimentazione). Al fine di realizzare l'*upgrade* complessivo del servizio offerto sono stati corrisposti anticipi per l'acquisto di nuovo materiale da impiegare nei servizi *Long Haul* per 32 milioni di euro. Le attività di *revamping* hanno riguardato la flotta ETR500 con interventi finalizzati al miglioramento del *comfort* di bordo e adeguamento del sistema antincendio (26 milioni di euro). In particolare l'installazione dell'impianto automatico di rilevazione ed estinzione degli incendi ha interessato 11 treni. Gli interventi sugli impianti hanno previsto la definizione del nuovo piano di lavoro che include il potenziamento e l'attrezzaggio nel nuovo IMC Torino smistamento (4,5 milioni di euro), la riorganizzazione e l'ampliamento dell'IMC di Milano Martesana e di Napoli (7 milioni di euro) per la manutenzione e il ricovero degli ETR 1000 e ETR 500 e l'aumento della capacità manutentiva a Roma San Lorenzo (1,6 milioni di euro). Sono continuati inoltre i lavori di efficientamento energetico sugli impianti verdi di Roma San Lorenzo, Napoli e Milano Martesana (3 milioni di euro). In ambito ICT le attività hanno riguardato principalmente i sistemi di vendita, il *Revenue Management*, e la piattaforma CRM (*Customer Relationship Management*) per un valore pari a circa 20 milioni di euro.

Nel periodo 134 milioni sono stati dedicati alla manutenzione ciclica del materiale rotabile.

- Trasporto Passeggeri *Long Haul* Servizio Universale (122 milioni di euro). Gli interventi hanno riguardato principalmente la trasformazione di 26 carrozze rimorchiate AZ1 in semipilota (per circa 21 milioni di euro), la riqualifica degli impianti tecnologici e del *layout* interno di 31 carrozze *Intercity* (per circa 13 milioni di euro) e l'*upgrade* di 20 loco E402A (per circa 21 milioni di euro). Realizzati interventi di manutenzione ciclica per circa 60 milioni di euro.
- Trasporto Passeggeri Regionale (330 milioni di euro). Nell'ambito del rinnovo della flotta per il trasporto regionale sono stati consegnati 11 *Jazz* (60 milioni di euro), sono stati corrisposti anticipi per l'acquisto di convogli elettrici Alta Capacità per 15 milioni di euro. Sono state restituite all'esercizio 4 carrozze Media Distanza (0,7 milioni di euro) e 49 treni TAF (3 milioni di euro) dopo interventi di *face-lift* finalizzati all'incremento del *comfort*. Inoltre con l'obiettivo del continuo miglioramento del servizio per la clientela, proseguono le attività di *revamping* e *restyling* inerenti le flotte Minuetto e Vivalto al fine di garantire un miglior *comfort* di viaggio ed il pieno rispetto delle norme ambientali e di sicurezza (36 milioni di euro). Nel settore ICT gli investimenti, per 12 milioni di euro, sono stati prevalentemente focalizzati sull'acquisto di ulteriori emittitrici automatiche (*Self Service*) e sull'evoluzione dei sistemi di vendita Regionali per rispondere alle esigenze di mercato e della clientela. Nell'anno circa 174 milioni sono stati destinati alla manutenzione ciclica del materiale rotabile.
- Direzione Tecnica. Gli investimenti in impianti (23 milioni di euro circa) hanno riguardato principalmente il potenziamento degli impianti OMC di Verona e OMC di Vicenza e la predisposizione dei nuovi uffici di Firenze presso l'area di Romito. In ambito informatico (11 milioni di euro) i principali sviluppi hanno riguardato *tool* innovativi (DMMS - *Dinamic Maintenance Management System*) per l'efficientamento del processo di programmazione e pianificazione della manutenzione dei rotabili in esercizio attraverso attività predittive.
- Investimenti trasversali ai *Business*. Nell'ambito degli investimenti informatici trasversali ai *business*:
  - » sono in corso un insieme di iniziative che consentiranno di predisporre strumenti di IT *Governance* con lo scopo di consentire il monitoraggio e il governo dei rischi operativi e della qualità di dati, la direzione dell'evoluzione strategica del parco applicativo (supporto alle decisioni) e l'efficientamento dei processi (per circa 17 milioni di euro);
  - » proseguono gli investimenti per adeguare, modificare ed evolvere i sistemi di controllo di gestione al fine di poter misurare gli effetti economici delle nuove iniziative intraprese e accompagnare le scelte manageriali (per circa 4 milioni di euro);
  - » sono stati realizzati investimenti a supporto dei sistemi di vendita anche inerenti i mercati esteri (8 milioni di euro).

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

NUOVO MATERIALE		MATERIALE RISTRUTTURATO	
	n. mezzi		n. mezzi
<b>LOCOMOTIVE</b>		<b>LOCOMOTIVE</b>	
Passeggeri <i>Long Haul</i>		Passeggeri <i>Long Haul</i>	20
Regionale		Regionale	
<b>Carrozze/carri</b>		<b>CARROZZE/CARRI</b>	
Passeggeri <i>Long Haul</i>		Passeggeri <i>Long Haul</i>	
Regionale: Doppio Piano		ES City	
		<i>InterCity</i> (Servizio Universale)	31
		Z1 rim.in semipilota	26
		Regionale	
		Doppio Piano	
		Media Distanza	4
		Piano Ribassato	
		Cargo: Carri	
<b>Convogli</b>		<b>CONVOGLI</b>	
Passeggeri <i>Long Haul</i>	12	Passeggeri <i>Long Haul</i>	60
Frecciarossa ETR 1000	1	Frecciarossa ETR 500	11
Regionale		Regionale	
Treni <i>Jazz</i>	11	Treni TAF	49
Treni <i>Swing</i>		Treni Minuetto	
Treni <i>Flirt</i>			

## INVESTIMENTI NEL TRASPORTO SU GOMMA

Nell'ambito del Trasporto passeggeri su gomma, prosegue l'importante piano di rinnovo della flotta che Busitalia e le sue controllate stanno realizzando. Di seguito le principali consegne completate:

- 66 autobus per il TPL in Veneto;
- 23 autobus per il TPL in Campania;
- 25 autobus per il TPL e 1 autobus da turismo in Toscana;
- 69 autobus per il TPL per i servizi di Ataf Gestioni Srl;
- 1 autobus per il TPL per i servizi di Busitalia Rail Service Srl;
- 101 autobus per il TPL e 6 autobus per i servizi di noleggio in Umbria;
- 10 autobus per i servizi di Busitalia Simet SpA;
- 193 autobus per il TPL e 10 convogli nell'ambito della concessione per la zona DAV (Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden) per i servizi di Qbuzz BV.

## INVESTIMENTI NEL TRASPORTO MERCI E LOGISTICA

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

- Mercitalia Rail Srl: completata la consegna dei 200 carri SHIMMNS previsti nell'anno;
- Mercitalia Intermodal SpA: terminate le consegne dei 49 carri Bimodulo Tasca-T3000e per il trasporto di semirimorchi mega, *container* e casse mobili;
- Mercitalia Shunting & Terminal Srl: consegnate 5 nuove loco manovra D774-1.

## FINANZIAMENTO DEGLI INVESTIMENTI

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

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

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

### **Il Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I)**

Nel corso del 2018 è proseguito l'iter approvativo del nuovo CdP-I 2017-2021 con la conclusione, da parte della Corte dei Conti, del controllo di legittimità sul parere espresso dal CIPE con Delibera n. 66 del 7 agosto 2017 e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale (G.U.) del 10 aprile 2018.

Successivamente, lo schema di Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti, aggiornato per tener conto delle raccomandazioni della citata Delibera n. 66/2017 e le osservazioni formulate dalla Corte dei Conti in sede di registrazione della stessa, in data 5 settembre 2018, è stato trasmesso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni competenti per materia, ai sensi della Legge n. 238/1993. Il MIT e RFI SpA, tenuto conto di quanto riportato nei pareri delle commissioni parlamentari, hanno proceduto alla sottoscrizione, rispettivamente in data 28 gennaio 2019 e 20 dicembre 2018, del Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti, introducendo nelle Tabelle contrattuali specifiche note per gli interventi oggetto delle condizioni e osservazioni delle medesime Commissioni. L'approvazione del contratto da parte del MIT/MEF (Ministero dell'Economia e delle Finanze) è avvenuta a marzo 2019. Il completamento dell'iter avverrà con la registrazione da parte della Corte dei Conti. Fino a tale momento resta valido il vigente Contratto di Programma – Investimenti 2012-2016 così come previsto all'art.3 comma 1 "Durata e aggiornamenti". Il 22 febbraio 2018 il CIPE ha approvato il II° *Addendum* al Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 (Delibera n. 12/2018) con assegnazione di ulteriori risorse ad investimenti ferroviari per circa 100 milioni di euro. Il 23 ottobre è stato emanato il Decreto Legge n. 119 c.d. "Decreto Fiscale" recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria" (convertito con Legge 17 dicembre 2018, n. 136) con il quale è stata autorizzata la spesa di 600 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento del Contratto di Programma - Parte Investimenti 2017-2021. Il 30 dicembre 2018 è stata emanata la Legge n.145 "Bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021" (c.d. Legge di Bilancio 2019) che contiene ulteriori provvedimenti.



### Il Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S)

Nel 2017 si è concluso l'iter approvativo del CdP-S 2016-2021 con la registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto di approvazione del contratto del MIT (n. 359 del 12 luglio 2017). Con tale ultimo passaggio si è perfezionato l'iter autorizzativo avviato nell'agosto del 2016.

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

### Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS)

In data 12 marzo si sono riuniti i Comitati di Coordinamento di cui all'articolo 6 dei Contratti Istituzionali di Sviluppo delle Diretrici ferroviarie "Napoli-Bari Lecce/Taranto", "Messina-Catania-Palermo" e "Salerno-Reggio Calabria", nell'ambito dei quali è avvenuta la presa d'atto della modifica del quadro finanziario dei CIS ed è stato delegato il Comitato di Attuazione e Sorveglianza, a riformularne l'aggiornamento. Alla luce dei nuovi appostamenti a vario titolo previsti sugli interventi, è stato elaborato il nuovo quadro che costituisce l'"Allegato 1 del Contratto", in cui è stata razionalizzata la macro infrastruttura "Napoli-Bari", suddividendola in: Nodo di Napoli, Napoli-Bari, Nodo di Bari, Bari-Lecce, Bari-Taranto, Foggia-Potenza.

## INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE DI COMPETENZA DEL 2018

valori in milioni di euro

	RFI	Ferrovie dello Stato	Trenitalia	Grandi Stazioni	Mercitalia Logistics	Mercitalia Rail	Mercitalia Intermodal (già Cemaf)	Gruppo Busitalia	Totale
<b>CONTO ESERCIZIO</b>									
Contratto di Programma	1.015,6								1.015,6
Altri dallo Stato					1,9	4,3	4,2		10,4
Contributi Unione Europea			1,3						1,3
Da Enti pubblici territoriali								25,5	25,5
Contributi diversi da altri					0,2		2,7		2,9
<b>CONTO INVESTIMENTO</b>									
Da Stato	2.148,1	87,8		34,9					2.270,8
Da Enti pubblici territoriali			7,9						7,9
Da Unione Europea	7,2								7,2
<b>TOTALE</b>	<b>3.170,9</b>	<b>87,8</b>	<b>9,2</b>	<b>34,9</b>	<b>2,1</b>	<b>4,3</b>	<b>6,9</b>	<b>25,5</b>	<b>3.341,6</b>



## ATTIVITÀ DI RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

### Attività di sviluppo

Le attività di sviluppo condotte dal Gruppo hanno generato investimenti per 27,2 milioni di euro, interamente sostenuti da RFI SpA. L'80% è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, il 15% a studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi, mentre il restante 5% è riservato ad altre applicazioni.

Le principali attività svolte nel corso del 2018, sono:

- customizzazione del Sistema di Allertamento Nazionale per la previsione del possibile innesco di fenomeni franosi indotti da eventi meteo intensi lungo la rete ferroviaria (SANF-RFI);
- attività, in collaborazione con il POLIMI, relative al comportamento statico e dinamico delle staffe fermacarri in uso, allo sviluppo di un sistema antisvio in grado di esercitare il vincolo solo su veicoli in stazionamento ed infine alla valutazione mediante codice di calcolo DB Tunnel delle variazioni di pressione generate dal transito del treno in galleria al variare della velocità del treno;
- sperimentazione di un nuovo materiale denominato ecoballast®, derivante da sottoprodotti della lavorazione di acciai di alta qualità, per l'utilizzo come pietrisco per massciata ferroviaria, con avvio delle attività preliminari per la realizzazione del campo prova su di un tratto della Linea Treviso-Portogruaro;
- progettazione e realizzazione di prototipi di apparecchio di dilatazione del binario per binari in lunga rotaia saldata in corrispondenza di ponti a schema statico;
- sperimentazione per lavaggio gallerie con un convoglio attrezzato per la rimozione e aspirazione dello sporco e il lavaggio con acqua a pressione delle gallerie ferroviarie, senza interferenze con la trazione elettrica;
- sistemi antigelo della linea di contatto con scaldiglia sovrapposta, alimentazione diretta dalla linea di contatto stessa ed attivazione automatica solo in caso di necessità o presenza fenomeni gelo estremo.

Inoltre in ambito infrastruttura ferroviaria, per il controllo della sede ferroviaria in regime di interruzione, è stato sviluppato un mezzo autonomo ultraleggero, dotato di sensori innovativi, di un sistema di visione artificiale, oltre che di un'autosufficienza fino a 20 km, che garantisce la possibilità di rilevare ostacoli e anomalie lungo la linea ferroviaria e l'elaborazione in tempo reale dei dati con generazione di allarmi.

Anche il trasporto su gomma punta a *standard* qualitativi sempre più elevati, in un'ottica di innovazione e sostenibilità. Al fine di migliorare il controllo e la gestione del parco veicoli, lo strumento innovativo utilizzato è *FleetBoard* che è stato inserito su tutti i nuovi bus per ottimizzare i piani manutentivi e ridurre gli interventi di soccorso di linea.

### Attività di ricerca

Nel corso dell'anno 2018, sono stati stipulati diversi Contratti Applicativi di Accordi Quadro per la realizzazione di attività di ricerca nel campo dei Sistemi *Embedded*, dell'Ingegneria del *software* per applicazioni ferroviarie, delle soluzioni meccaniche e diagnostiche e di trazione elettrica, ed infine sui temi dell'informatica e dell'elettronica, coinvolgendo, tramite il Consorzio interuniversitario CINI, 24 Dipartimenti di Ingegneria dei più importanti atenei italiani, per un periodo di 5 anni. Attraverso le attività di ricerca generate dagli Accordi Quadro potranno essere individuate e trasferite ai *partners* tecnologici e ai fornitori le esigenze di innovazione e ammodernamento dell'infrastruttura dal punto di vista *safety* e potranno prendere corpo processi di *upgrade* tecnologico all'interno di RFI SpA con risultati positivi attraverso processi di acquisizione di competenze interne all'azienda e la possibilità di futuri brevetti di apparati e dispositivi tecnologici.

RFI partecipa inoltre al progetto di ricerca e sviluppo *Tesys Rail*, finanziato dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR), volto a ridurre l'impatto ambientale del sistema ferroviario migliorandone la sensibilità sia dal lato del veicolo, che da quello dell'infrastruttura, proponendo interventi anche sugli interconnessi sistemi di funzionamento e di gestione, nonché rinnovando la singola componentistica del veicolo. RFI prende infine parte a numerosi progetti di ricerca internazionali su vari temi, quali ad esempio lo sviluppo di *standard* digitali, l'efficientamento della diagnostica dell'infrastruttura, l'osservazione della infrastruttura tramite satelliti.

### Attività di innovazione

A partire dal 2017, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha implementato un processo di innovazione trasversale alle società del Gruppo. Nel corso del 2018, i processi e le attività di Innovazione sono state consolidate e indirizzate tenendo presenti gli obiettivi del Gruppo e, in particolare, la consapevolezza del ruolo centrale del cliente, che diventa l'epicentro di un sistema strutturato volto all'eccellenza dei processi operativi e industriali, fondamento per una crescente qualità del servizio, della logistica e dell'efficienza dell'infrastruttura.





Al fine di rendere l'innovazione un processo sistemico, nel corso del 2018 sono stati organizzati diversi incontri, anche con le società del gruppo estere, per poter individuare proposte di collaborazione su tematiche innovative.

Nel mese di febbraio 2018 è stato organizzato un *workshop* internazionale, intitolato *Brainstorming and Data Lake*, che ha visto il coinvolgimento di 13 società del Gruppo FS Italiane, in cui sono state sperimentate applicazioni di robotica per attività di accoglienza, *engagement* e supporto alle attività. Ad aprile 2018 è stato lanciato il progetto *Innovate*, programma di *corporate entrepreneurship* che ha coinvolto tutte le società del Gruppo. I partecipanti al programma hanno generato oltre 1.000 idee tra le quali sono stati scelti i 10 migliori *concept*, che sono stati poi sviluppati da gruppi di lavoro intersocietari e interdisciplinari, supportati da *mentor* interni ed esterni al Gruppo. L'evento finale ha visto la premiazione di tre progetti dedicati alla sicurezza tramite tecnologie *Internet of Things* (IoT), all'arricchimento dell'esperienza di viaggio e alla valorizzazione delle stazioni.

Un modello di innovazione sistemico, strutturato e ripetibile non può prescindere dal confronto con il contesto esterno. In tale ottica risultano strategiche le *partnership* instaurate con primarie realtà nel mondo dell'Università e della Ricerca, dedicate allo *scouting di startup*, alla digitalizzazione e alla sperimentazione di tecnologie innovative come droni e IoT. Vanno ricordati il progetto "Treno Verde", iniziativa lanciata in collaborazione con Lega ambiente, per informare i cittadini su come costruire una società rispettosa dell'ambiente e il progetto "Greenhub", sviluppato con l'obiettivo di sperimentare, nell'ambito delle stazioni ferroviarie, aree polifunzionali ad alta vivibilità e con autoproduzione di energia, in modo da migliorare la *user experience* delle persone senza gravare sull'ambiente. Il primo pilota è stato lanciato nella stazione di Rapallo.





## SCENARIO DI RIFERIMENTO E *FOCUS* SUL GRUPPO FERROVIE

### Quadro macroeconomico

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

Dati economici mondiali	2018	2017
<b>PIL (VARIAZIONI % SU ANNO PRECEDENTE)</b>		
MONDO	3,7	3,7
PAESI AVANZATI	2,1	2,3
USA	2,9	2,2
Giappone	0,7	1,9
Area Euro	1,9	2,5
PAESI EMERGENTI	4,6	4,6
Cina	6,6	6,8
India	7,8	6,4
America Latina	0,9	1,0
COMMERCIO MONDIALE	4,1	4,8
<b>PETROLIO (\$ PER BARILE)</b>		
Brent	72,0	54,9

Fonte dati : Prometeia dicembre 2018

In prospettiva le proiezioni indicano che la crescita mondiale dovrebbe rallentare ancora, +3,3% nel 2019 contro il 3,7% registrato nel 2018, e mantenersi più o meno stabile nei due anni successivi, mentre l'indebolimento della domanda globale e l'impatto dei dazi dovrebbe mantenere il commercio mondiale su livelli modesti.

Tra i paesi ad economia avanzata, l'economia degli Stati Uniti ha proseguito su un sentiero di crescita sostenuto e uniforme a tutte le componenti della domanda. Favorita dalla riforma fiscale e dall'aumento della spesa pubblica, l'economia americana ha registrato l'anno migliore degli ultimi dieci in termini di crescita del PIL (+2,9%). La dinamica dei consumi delle famiglie, beneficiando del positivo andamento del tasso di occupazione (+3,9%) e di una crescita salariale in accelerazione, si è mantenuta ad un ritmo medio annuo intorno al 3%.

L'economia del Giappone ha evidenziato una contrazione, con un calo generalizzato dell'andamento dei principali indicatori economici sul quale hanno pesantemente influito il disastroso terremoto di Osaka e le alluvioni estive. Il rallentamento del PIL, dall'1,9% del 2017 allo 0,7% del 2018, e la bassa inflazione (+1%), ben al di sotto del *target* ufficiale del 2%, depone in favore della prosecuzione di una politica monetaria accomodante.

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

Nelle economie emergenti, la crescita è stata influenzata dal rialzo dei tassi di interesse, dall'incertezza relativa alle politiche commerciali e dall'indebolimento della sostenuta espansione dell'economia cinese rispetto agli anni passati. Tuttavia, l'espansione economica si è rafforzata in India, sostenuta dalla domanda interna assicurata dalla imponente spesa pubblica, ed è rimasta comunque sostenuta in Cina. Il PIL della Cina, pur mostrando una marginale decelerazione rispetto all'anno precedente (6,6% del 2018 contro il 6,8% del 2017), è rimasto in linea con gli obiettivi fissati dalle autorità governative grazie alla solidità dei consumi e al sostegno di politiche espansive per stabilizzare la crescita. Il quadro congiunturale si è rafforzato in Russia, riflettendo i rialzi delle quotazioni petrolifere e la crescita della domanda interna. In Brasile, dopo gli effetti negativi provocati dallo sciopero dei trasportatori e l'incertezza politica, l'economia ha mostrato, sul finire dell'anno, segnali di ripresa: la crescita del PIL (+1,2%) è rimasta in linea con quella dell'anno precedente, sostenuta dai consumi, dalle migliori condizioni del mercato del lavoro e da una politica monetaria accomodante, a fronte di pressioni inflazionistiche che permangono su livelli contenuti.

Dati economici mondiali	2018	2017
<b>PIL (VARIAZIONI % SU ANNO PRECEDENTE)</b>		
Area Euro	1,9	2,5
Germania	1,5	2,5
Francia	1,5	0,3
Italia	0,9	1,6
Spagna	2,5	3,0
<b>INFLAZIONE (VARIAZIONI % SU ANNO PRECEDENTE)</b>		
Area Euro	1,7	1,5
Germania	1,8	1,7
Francia	2,1	1,2
Italia	1,2	1,2
Spagna	1,8	2,0

Fonte dati : Prometeia dicembre 2018

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

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

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

L'attenuarsi degli impulsi espansivi del 2017 (crescita economica globale, basso prezzo del petrolio, politica monetaria espansiva) nel corso del 2018 ha indebolito progressivamente la crescita dell'economia italiana, che ha risentito in particolare del rallentamento del commercio mondiale.

2018				
DATI ECONOMICI ITALIA	I TRIM.	II TRIM.	III TRIM.	IV TRIM.
PIL (VARIAZIONI % SU TRIMESTRE PRECEDENTE)	0,3	0,2	(0,1)	0,1
Domanda interna	0,9	0,7	(0,2)	0,1
Spesa delle famiglie e ISP*	0,4		(0,1)	0,1
Spesa delle AP **		0,2		0,1
Investimenti fissi lordi	(0,8)	2,8	(1,1)	0,7
Costruzioni	0,1	0,7	0,5	0,4
Altri beni di investimento	(1,4)	4,5	(2,2)	1,0
<b>IMPORTAZIONI DI BENI E SERVIZI</b>	<b>(2,6)</b>	<b>2,4</b>	<b>0,8</b>	<b>1,2</b>
<b>ESPORTAZIONI DI BENI E SERVIZI</b>	<b>(2,3)</b>	<b>0,6</b>	<b>1,1</b>	<b>1,2</b>

Fonte dati : Prometeia dicembre 2018

\* ISP: Istituzioni Sociali Private

\*\* AP: Amministrazioni Pubbliche

L'incremento congiunturale del prodotto interno lordo ha comunque fatto registrare nel primo trimestre una variazione positiva dello 0,3%, grazie al sostegno della domanda interna, per poi proseguire nel secondo trimestre ad un ritmo leggermente inferiore (+0,2%), registrando un rallentamento della produzione industriale. Nei mesi estivi è proseguito il rallentamento dell'economia portando a una contrazione, seppur lieve, del PIL dello 0,1% in un contesto esterno caratterizzato dai condizionamenti delle tensioni protezionistiche, dall'incertezza degli effetti dell'uscita della Gran Bretagna dall'UE, dal rialzo del prezzo del petrolio. Tale rallentamento è stato principalmente dovuto alla contrazione della domanda interna a fronte di un leggero miglioramento delle esportazioni. Il quadro congiunturale non è migliorato negli ultimi mesi dell'anno, anche se la graduale normalizzazione nel settore automobilistico ha contribuito – secondo le più recenti stime – a un modesto recupero della crescita economica nel quarto trimestre (+0,1%). Alla luce degli andamenti congiunturali, la previsione di crescita del PIL è dello 0,9%, grazie alla tenuta della domanda interna e alla spesa per investimenti, sia pur con un contributo negativo della domanda estera netta.

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

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

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

### Andamento del mercato dei trasporti

L'andamento incerto dell'economia del Paese ha influenzato nel corso del 2018 anche il sistema dei trasporti, sia nel settore delle merci che in quello dei passeggeri.

I dati relativi al traffico merci, nelle sue diverse modalità, hanno risentito della debolezza della produzione industriale nazionale (+1,2%) e del commercio mondiale. Il settore aereo nei primi undici mesi dell'anno ha infatti registrato un decremento dello 0,5%, interrompendo la crescita degli ultimi cinque anni. L'Aeroporto di Milano Malpensa si è comunque confermato primo scalo, con circa il 50% delle tonnellate merci nazionali movimentate. Anche il trasporto marittimo non è proseguito con lo stesso ritmo di crescita dell'anno precedente, risentendo del rallentamento dell'economia. Nel porto di Genova, su cui ha pesato l'impatto negativo del crollo del viadotto Morandi, i dati relativi alla movimentazione di *container* hanno attestato una diminuzione dello 0,9% nel periodo da gennaio a novembre, nonostante il porto di La Spezia abbia registrato un incremento dell'1,2% nel primo semestre dell'anno. Il traffico merci autostradale è quello che ha risentito meno della congiuntura, mantenendo un *trend* positivo con un incremento del 2,5%, corrispondente a 14,7 miliardi di veicoli km pesanti nel periodo da gennaio a settembre 2018. In crescita si è registrato anche, e per il quinto anno consecutivo, il fatturato della logistica con un aumento dello 0,6% rispetto all'anno precedente (fonte: Osservatorio *School Management* Politecnico Milano).

Nell'ambito del trasporto viaggiatori, il 2018 ha mostrato una espansione della modalità aerea e un andamento più incerto per le altre. I viaggiatori transitati nei 38 scali italiani monitorati da Assaeroporti sono stati infatti circa 173 milioni nel periodo da gennaio a novembre, corrispondenti ad un incremento del 5,7% su base annua. Questa crescita è stata determinata in particolare dal traffico internazionale, sia da quello interno alla Unione Europea (+5,4%) che da quello extra UE (+7,1%), a fronte di una crescita del segmento nazionale del 3,1%. Lo scalo di Roma Fiumicino è risultato al primo posto per passeggeri movimentati, 40 milioni di passeggeri, seguito da Milano Malpensa con 23 milioni di passeggeri. Sul versante del trasporto su gomma, la componente veicolare leggera autostradale a pedaggio ha subito un calo generalizzato dello 0,1% nel periodo da gennaio a settembre rispetto all'analogo periodo dello scorso anno. Positivo invece l'andamento del trasporto marittimo crocieristico, che ha avuto una crescita dell'8,6% dei passeggeri movimentati nei porti italiani (imbarchi, sbarchi, transiti). Al primo posto per frequentazione di passeggeri è risultato il porto di Civitavecchia con circa 2,4 milioni di passeggeri e a seguire il porto di Venezia con 1,4 milioni di passeggeri.

In calo il mercato delle auto, sul quale incombe tuttora anche l'ombra dell'ecotassa inserita nella Legge di Stabilità 2019. Diverse variabili hanno reso altalenante l'andamento del mercato, in particolare determinando incertezza sull'orientamento dell'alimentazione da scegliere per i veicoli nuovi, come ad esempio l'introduzione della nuova procedura di omologazione europea WLTP su consumi ed emissioni e il blocco del traffico di alcune amministrazioni cittadine. In questo contesto, le immatricolazioni dell'anno 2018 hanno registrato un calo del 3,1% su base annua.

### Focus sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

Nella sua nuova configurazione, il Gruppo FS Italiane gestisce quindi circa 44 mila km di rete infrastrutturale, tra quella ferroviaria e quella stradale. Nel 2018 l'infrastruttura ferroviaria nazionale amministrata dalle società del Gruppo FS Italiane, in Italia e all'estero, ammonta a circa 17.555 km. Di questi, 16.781 riguardano i km delle linee ferroviarie gestite da RFI SpA, capillarmente distribuiti su tutto il territorio nazionale. La consistenza delle linee, in base alla classificazione utilizzata ai fini del calcolo del canone di utilizzo della rete ferroviaria, è la seguente:

- linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico, per un'estensione di 6.469 km;
- linee complementari, che costituiscono una fitta rete di collegamento nell'ambito di bacini regionali e di interconnessioni con le direttrici principali, per una lunghezza totale di 9.360 km;
- linee di nodo, situate all'interno di grandi aree metropolitane, per un'estensione totale di 952 km.

Considerando la tipologia, le linee a doppio binario sono distribuite per 7.721 km, pari al 46% del totale, mentre riguardo l'alimentazione la linea è elettrificata per 12.018 km (71,6% del totale)

La lunghezza complessiva dei binari ammontava a 24.502 km, di cui 1.467 km di binari di rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Tutte le linee della rete sono dotate di uno o più sistemi di protezione della marcia del treno, il che rende



l'infrastruttura ferroviaria di RFI SpA tra le più sicure d'Europa. In particolare, le linee della nuova rete ad Alta Velocità/Alta Capacità sono dotate del sistema ERTMS/ETCS (*European Rail Traffic Management System/European Train Control System*), sistema di segnalamento *standard* europeo.

**LUNGHEZZA DELLA RETE FERROVIARIA GESTITA DA RFI (KM)**

2018	16.781
2017	16.787

**LUNGHEZZA COPLESSIVA DEI BINARI GESTITI DA RFI (KM)**

2018	24.502
2017	24.483

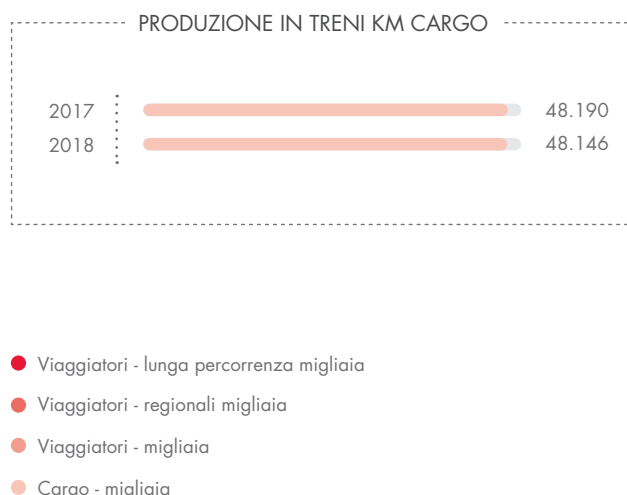
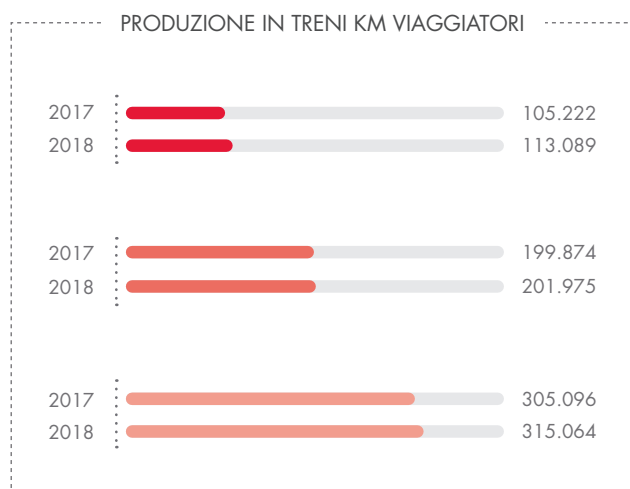
Le imprese ferroviarie "operative", legittimate ad effettuare attività di trasporto su ferrovia a seguito di licenza rilasciata dal Ministero secondo le modalità previste dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 e dal decreto ministeriale 2 febbraio 2011, n.36, e decreto legislativo 15 luglio 2015,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

- 14 per il solo trasporto merci;
- 8 per il solo trasporto viaggiatori;
- 10 con licenza sia per il servizio viaggiatori che merci.

La produzione complessiva realizzata nel 2018 sulla rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana SpA è stata di circa 364 milioni di treni km pari ad un incremento di circa il 3% rispetto all'anno precedente. In crescita anche i volumi dei servizi offerti dai *new comers*, imprese ferroviarie non appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con tassi di sviluppo del 9% circa nel comparto viaggiatori – la cui liberalizzazione è stata completata sul finire dell'anno con il recepimento della Direttiva Ue 2016/2370 – e del 6% nel comparto merci rispetto all'anno precedente.

Oltre alla rete gestita dalla società RFI SpA, sul territorio nazionale, il Gruppo FS Italiane garantisce l'efficienza e il rendimento dei 474 km di linea della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE Srl). La rete gestita da FSE Srl, elettrificata per il 32% e quasi interamente a semplice binario, attraversa le province della Puglia includendo otto collegamenti: Bari-Taranto (113 km), Mungivacca-Putignano (44 km), Martina Franca-Lecce (103 km), Novoli-Garigliano (75 km), Casarano-Gallipoli (23 km), Lecce-Gallipoli (53 km), Zollino-Garigliano (47 km) e Maglie-Otranto (19 km) con un'offerta, nel corso dell'anno, di circa 3 milioni di treni km.

Netinera Deutschland GmbH e le sue controllate, principale gruppo estero controllato da FS SpA, gestisce circa 300 km di linee con 60 stazioni adibite al servizio viaggiatori. Nel corso dell'anno la produzione realizzata è stata di circa 39 milioni di treni km.



Come citato in precedenza, oltre all'infrastruttura ferroviaria il Gruppo FS Italiane gestisce, tramite la controllata Anas SpA, circa 29.000 km di strade statali e 1.300 km di autostrade, comprendenti circa 1.300 gallerie e 11.000 viadotti. Per l'anno 2018 i transiti nel complesso, rilevati lungo la rete stradale principale Anas mediante un sistema di monitoraggio centralizzato denominato PANAMA (Piattaforma Anas per il Monitoraggio e l'Analisi), hanno subito complessivamente una flessione dell'1,2% dell'Indice di Mobilità Rilevata (IRM) medio annuo rispetto all'anno precedente mentre quello dei veicoli pesanti ha subito una flessione più contenuta (-0,2% rispetto al 2017).

### Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

Nell'ambito del settore trasporti il Gruppo FS Italiane rappresenta uno dei maggiori gruppi industriali del Paese e dell'Europa. Attraverso l'impegno di tutte le società operative, anche nel 2018, ha consolidato la propria competitività e *leadership*, conciliando le esigenze di mobilità con servizi sempre più efficienti e di qualità, sia nel segmento del trasporto viaggiatori, ad Alta velocità e regionali, che delle merci e della logistica.

Pur in presenza del ridimensionamento dei tassi di crescita economica, il Gruppo ha registrato complessivamente prestazioni del traffico viaggiatori in crescita grazie al contributo della società Trenitalia SpA, in ambito nazionale, e delle società controllate che operano nel Regno Unito, Grecia, Francia e Germania.

Nel dettaglio è da evidenziare la rilevante crescita del trasporto *Long Haul* (+3,9%), dovuta sia al servizio universale contribuito (+5,9%), dove particolarmente rilevante è stata la crescita all'estero, che ai servizi a mercato (+3,4%). All'interno di questi ultimi si è distinto, in termini di viaggiatori e treni km, il servizio *Frecce* di Trenitalia SpA, grazie anche all'ampliamento dell'offerta nelle fasce orarie estreme del giorno, la mattina e la sera, ed all'aumento dell'insieme delle città servite. L'intero segmento del *brand Frecce* ha realizzato una produzione di circa 62 milioni di treni km (+5% circa rispetto all'anno precedente), corrispondente ad un volume di traffico di circa 16,8 miliardi di viaggiatori km (+3,2% rispetto all'anno precedente). Il servizio *Long Haul* ha riscosso consensi sempre più positivi con punte del 95,1% per il solo *Frecciarossa*. Tali risultati sono il prodotto della politica commerciale adottata dalla società Trenitalia SpA, che si è sempre più focalizzata sulla centralità del Cliente attraverso promozioni, *partnership* e nuovi servizi ristorazione a bordo treno.

TRASPORTO LONG HAUL - UNIVERSALE CONTRIBUITO



● Viaggiatori km milioni    ● treni migliaia

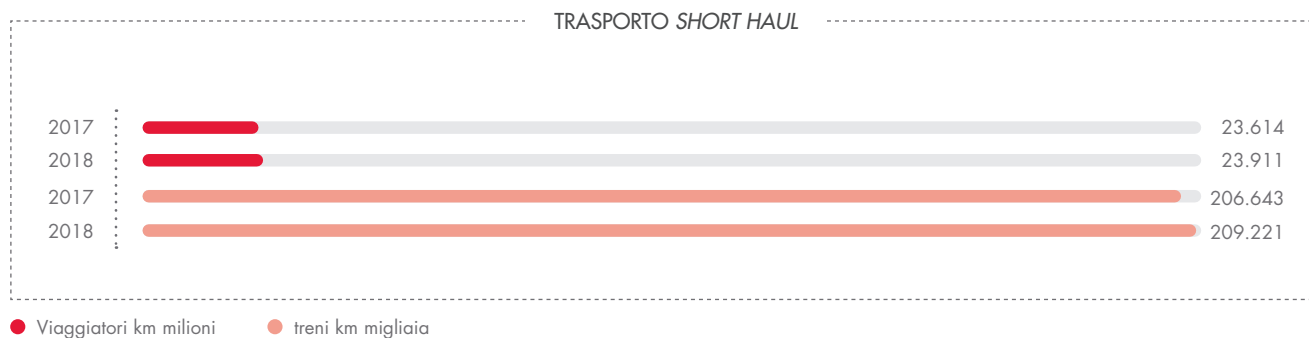
TRASPORTO LONG HAUL - MERCATO



● Viaggiatori km milioni    ● treni migliaia

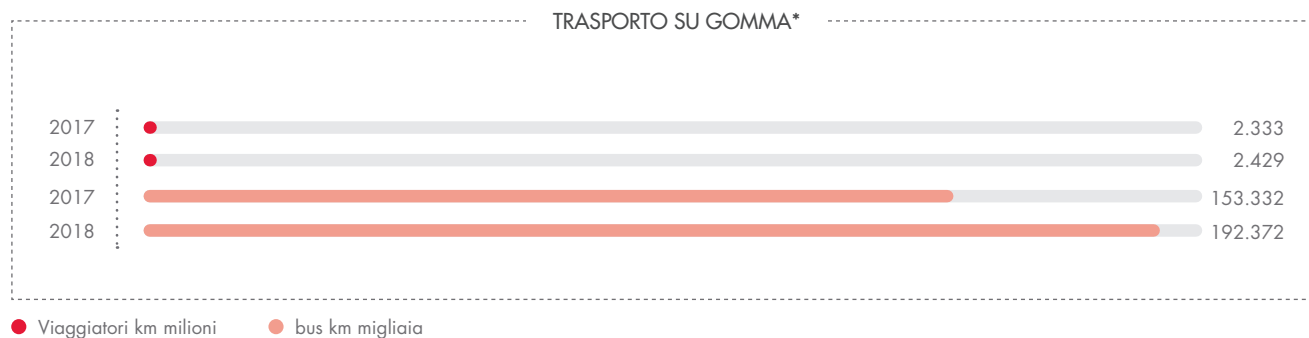
I dati comprendono anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate dal Gruppo

Anche il trasporto ferroviario regionale nel complesso ha chiuso l'esercizio 2018 in crescita con un aumento dei volumi di traffico dell'1,3%, in viaggiatori km, e un incremento dell'1,2% pari a circa 210 milioni di treni km. In Italia è proseguito, anche nel 2018, il rinnovo della flotta regionale della società Trenitalia con la consegna dei nuovi treni *Pop* e *Rock* che inizieranno a circolare a partire dalla primavera del 2019. L'arrivo dei nuovi treni consentirà *standard* di qualità in progressivo miglioramento sui principali indicatori di *performance* (puntualità, regolarità, posti offerti) e garantirà alla clientela le più innovative tecnologie di bordo, quali *people counter*, videosorveglianza *live* e *wifi*. Nel corso dell'anno Trenitalia SpA ha trasportato giornalmente 1,42 milioni di passeggeri (+3,5% rispetto all'anno precedente).



I dati, ove resosi necessario, sono stati riparametrati/ridefiniti per tenere in considerazione il consolidamento dell'informazione comparativa

Nel settore del trasporto pubblico locale non ferroviario prosegue l'impegno del Gruppo FS Italiane nel processo di integrazione dei tradizionali *business* del trasporto ferroviario con quelli della mobilità su gomma, in Italia e all'estero. Attraverso la controllata Busitalia-Sita Nord Srl e le sue controllate, presente nei diversi bacini nazionali del Veneto, della Toscana, dell'Umbria e della Campania, ed all'estero con Qbuzz BV, il Gruppo FS italiane svolge, oltre al TPL urbano ed extraurbano, servizi sostitutivi treno, servizi nella lunga percorrenza a mercato e nella navigazione lacuale.



I dati, ove resosi necessario, sono stati riparametrati/ridefiniti per tenere in considerazione il consolidamento dell'informazione comparativa

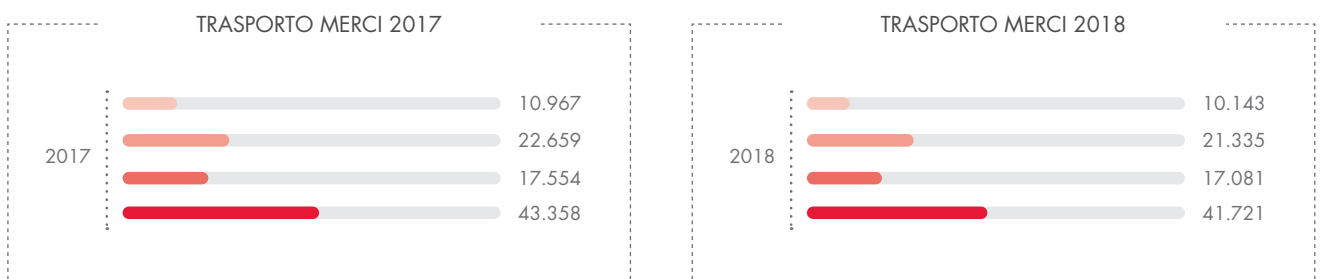
(\*) i viaggiatori km non comprendono i volumi di traffico della controllata Qbuzz BV non rilevati dalla società stessa

Oltre al gruppo Busitalia, il servizio di trasporto pubblico locale esercitato dal Gruppo FS Italiane comprende anche i servizi offerti dalle Ferrovie Sud Est e Servizi Automobilistici Srl, nella regione Puglia, e quelli del gruppo Netinera, in Germania, ad integrazione dei servizi ferroviari offerti dalle società stesse. I volumi dei suddetti servizi hanno raggiunto complessivamente i 193 milioni di bus km.

Lo sviluppo e il potenziamento del trasporto ferroviario merci rappresentano una delle priorità del Gruppo FS Italiane. La creazione del Polo Mercitalia, per le merci e la logistica, ha permesso di ottimizzare i servizi offrendo un'interfaccia unica al cliente e occupare una posizione più rilevante sul mercato. Importanti investimenti, come le nuove locomotive elettriche interoperabili, hanno consentito di migliorare e potenziare i servizi di trasporto ferroviario merci in Italia, sui corridoi transalpini e nei principali Paesi europei, realizzando anche treni merci con una capacità di carico maggiore rispetto agli attuali convogli. Inoltre, negli ultimi mesi dell'anno, è stato attivato l'innovativo servizio *Mercitalia Fast*, che consente di far viaggiare le merci sulla rete Alta Velocità collegando in 3 ore e 30 minuti il *Terminal Mercitalia* di Maddaloni-Marcianise (Caserta), una delle principali piattaforme logistiche del Sud del Paese, con l'Interporto di Bologna, uno dei più importanti snodi logistici del Nord Italia.



I dati di traffico, influenzati dalle incertezze e dalle difficoltà dei settori industriali e sistema Paese, hanno però mostrato un decremento significativo sia nella componente nazionale che estera. Entrando nel merito delle perdite realizzate nel 2018 dalle società del Polo e degli scostamenti rispetto alle previsioni di *budget*, va osservato come essi siano riconducibili, in parte, a fattori del tutto occasionali che, come tali, non sono destinati ad avere impatto sulle previsioni dell'andamento futuro del *business* (in particolare la chiusura prolungata e incidentale di rilevanti direttrici e gli scioperi che hanno bloccato l'attività ferroviaria in alcuni importanti paesi europei e di conseguenza condizionato i trasporti internazionali) e, in parte, a fattori esogeni, quali la sfavorevole congiuntura economica, fermo restando una maggiore incidenza sulle *performance* del Polo della rischiosità strutturale tipica del settore (i ritardi negli investimenti infrastrutturali a supporto della circolazione delle merci su rotaia, destinati probabilmente a protrarsi nel tempo) che, invece, ha contribuito ad appesantire il profilo di rischio-rendimento del *business*. Invariato invece il carico medio di poco superiore alle 500 tonnellate per treno.



● treni km migliaia    ● treni km di cui territorio estero migliaia    ● tonnellate km milioni    ● tonnellate km di cui territorio estero milioni

I dati, ove resosi necessario, sono stati riparametrati/ridefiniti per tenere in considerazione il consolidamento dell'informazione comparativa  
 (\*) Comprende anche i dati del traffico estero.

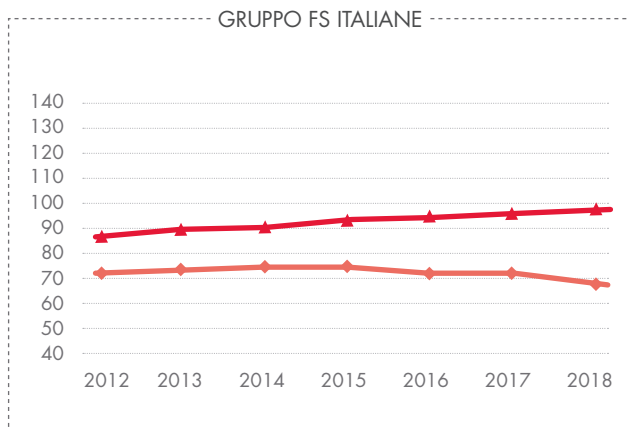


## I RISULTATI DEL TRAFFICO DELLE PRINCIPALI IMPRESE FERROVIARIE EUROPEE

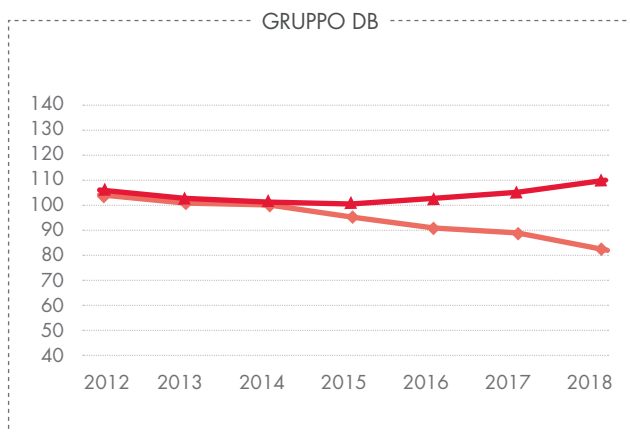
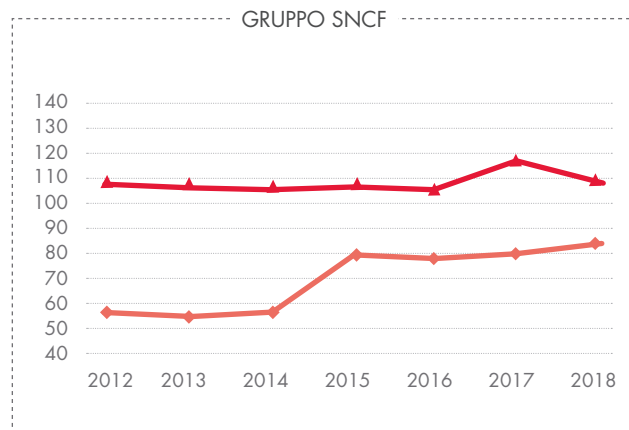
Il rallentamento dell'economia in Europa ha influito anche sulla domanda di trasporto ferroviario. In base ai dati provvisori disponibili alla data di redazione della presente relazione, il settore ferroviario passeggeri e merci ha subito un'attenuazione della crescita dei volumi di traffico.

In particolare, nel comparto viaggiatori la domanda di mobilità, nei paesi europei, è cresciuta dello 0,3% in termini di viaggiatori km. Tra le più importanti imprese ferroviarie la tedesca DB AG si è distinta per una crescita del 3,3% seguita dalla spagnola Renfe SA con un incremento dei volumi di traffico di circa il 3%. In calo la francese SNCF con una diminuzione del 5%.

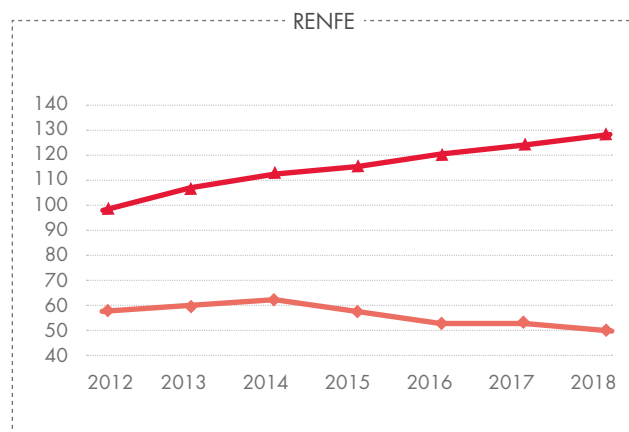
Nel comparto merci, i volumi di traffico si sono attestati su valori analoghi a quelli del 2017, nonostante l'accentuata flessione della produzione industriale europea (-3,3%). Tra le maggiori imprese ferroviarie si sono registrati tassi negativi dei traffici del 6% e del 5%, in tonnellate km, rispettivamente per la tedesca DB AG e la spagnola Renfe SA. In crescita, invece, i volumi di traffico della francese SNCF (+4%).



▲ viaggiatori km    ◆ tonnellate km



▲ viaggiatori km    ◆ tonnellate km



## EVOLUZIONE DELLA NORMATIVA EUROPEA

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

**Quadro Finanziario Pluriennale 2021-2027 (*Multiannual Financial Framework post 2020*).** Il 14 febbraio 2018 la Commissione Europea ha presentato una Comunicazione recante "un Quadro Finanziario Pluriennale nuovo e moderno per un'Unione Europea in grado di realizzare efficacemente le sue priorità *post 2020*". Il 2 maggio 2018 la Commissione Europea ha adottato la proposta sul Quadro Finanziario Pluriennale dell'Unione Europea (QFP) che offre un orizzonte di programmazione per il periodo 2021-2027 per il conseguimento degli obiettivi politici dell'Unione. La Commissione ha presentato proposte dettagliate relative ai futuri programmi di spesa settoriali, in particolare il 6 giugno 2018 è stato pubblicato il Regolamento per l'istituzione del Meccanismo per Collegare l'Europa (*Connecting Europe Facility*, CEF) che finanzia, tra l'altro, le infrastrutture ferroviarie e stradali che insistono sui corridoi trans-europei ed in particolar modo per il finanziamento delle grandi opere infrastrutturali *cross-border*. La Commissione propone un bilancio UE con fondi per 1.279 miliardi di euro per il periodo 2021-2027.

Per quanto riguarda le priorità di maggiore interesse del settore ferroviario e stradale si segnalano i seguenti aspetti:

- i fondi per la *Connecting Europe Facility* trasporti, che finanziano lo sviluppo delle Reti Transeuropee di Trasporto, sono complessivamente pari a 30,5 miliardi di euro (CEF trasporti 12,8 miliardi di euro; Fondi di coesione per CEF trasporti 11,2 miliardi di euro; Supporto per Mobilità Militare 6,5 miliardi di euro), in aumento rispetto ai 24 miliardi di euro del periodo precedente grazie al supporto alla Mobilità militare pari a circa 6,5 miliardi di euro allocati nel nuovo periodo;
- i fondi per *InvestEU Fund*, ovvero il successore dell'attuale Piano Juncker, pari a 14,7 miliardi di euro, i quali prevedono un effetto moltiplicatore in grado di attrarre investimenti privati per un ammontare di 650 miliardi di euro, di cui l'8% potrebbe andare ai trasporti;
- nell'ambito di un programma "*Erasmus+*" con una dimensione di 30 miliardi di euro, è incluso un importo di 700 milioni di euro per i *pass Discover Eu (ex Interrail)* a favore dei giovani diciottenni;
- il Regolamento che definisce il funzionamento del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e Fondo di Coesione per tutto il Quadro Finanziario Pluriennale 2021-2027.

Su tutte le proposte legislative che sono parte integrante del Quadro Finanziario Pluriennale in sede legislativa il Parlamento Europeo ed il Consiglio stanno portando avanti le letture ed i voti delle commissioni competenti.

### Atti di implementazione della Commissione Europea del "pilastro tecnico" del Quarto Pacchetto ferroviario.

Al fine dell'implementazione del "pilastro tecnico" del Quarto Pacchetto ferroviario si evidenzia che:

- il 16 febbraio 2018 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale UE il Regolamento Delegato n. 761/2018 della Commissione Europea che istituisce i metodi di sicurezza comuni per la supervisione della gestione della sicurezza da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza, una volta che le imprese Ferroviarie hanno ottenuto un certificato di sicurezza e i Gestori dell'infrastruttura hanno ottenuto un'autorizzazione di sicurezza;
- l'8 marzo 2018 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale UE il Regolamento Delegato n. 762/2018 della Commissione Europea che stabilisce i metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza per quanto riguarda le Imprese Ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura;
- il 9 aprile 2018 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale UE il Regolamento di esecuzione n. 763/2018 della Commissione Europea che stabilisce le modalità pratiche che devono essere applicate dalle Imprese Ferroviarie quando presentano domande di certificati di sicurezza unici o di rinnovo o aggiornamento di tali certificati attraverso lo sportello unico. Esso stabilisce inoltre le modalità pratiche che gli organismi di certificazione di sicurezza devono applicare per la valutazione delle domande di certificati di sicurezza unici o di rinnovo o aggiornamento di tali certificati, nonché per il coordinamento con le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dall'area di esercizio prevista;
- il 2 maggio 2018 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale UE il Regolamento di Esecuzione n. 764/2018 relativo ai diritti e ai corrispettivi pagabili dall'Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie;
- il 18 luglio 2018 la Commissione Europea ha adottato la Raccomandazione relativa agli orientamenti per l'attuazione armonizzata del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario nell'Unione Europea.

**Pacchetto Mobilità (*Mobility Package*) III.** In data 16 maggio 2018, la Commissione Europea ha adottato il Pacchetto Mobilità III. Il terzo pacchetto mobilità produce i risultati annunciati nella nuova strategia di politica industriale del settembre 2017 e completa il processo iniziato con la strategia per una mobilità a basse emissioni del 2016 e con i precedenti pacchetti "L'Europa in movimento" di maggio e novembre 2017. Tali iniziative costituiscono un insieme unico di politiche per affrontare i numerosi aspetti interconnessi del sistema di mobilità. Il pacchetto comprende:

- un Regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi;
- una Decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica la Direttiva 96/53/UE del Consiglio per quanto riguarda i termini di applicazione delle norme speciali in materia di lunghezza massima delle cabine in caso di miglioramento delle prestazioni aerodinamiche, dell'efficienza energetica e delle prestazioni di sicurezza;
- la Comunicazione *Strategic Action Plan* per lo sviluppo delle batterie che presenta una serie di misure concrete per realizzare un "Ecosistema europeo";
- la proposta di Regolamento n. 138/2018 sulla razionalizzazione delle procedure amministrative per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti;
- la modifica alla Direttiva 2008/96/CE sulla Sicurezza Stradale.

L'obiettivo a lungo termine dell'UE continuerà a muoversi il più vicino possibile a zero morti nel trasporto su strada entro il 2050 ("vision zero"). Lo stesso dovrebbe essere realizzato per lesioni gravi. L'UE perseguirà nuovi obiettivi intermedi per ridurre il numero di vittime della strada del 50% tra il 2020 e il 2030 e per ridurre il numero di lesioni gravi del 50% nello stesso periodo.

**Direttive sulla protezione dei Consumatori.** L'11 aprile 2018 la Commissione Europea ha adottato il "New deal for consumers", un pacchetto volto a modificare quattro Direttive che riguardano la tutela degli interessi economici dei consumatori e a garantire che le relazioni fra le imprese e questi ultimi siano leali e trasparenti. Si segnalano:

- la Direttiva 93/13/CEE concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori;
- la Direttiva 98/6/CE relativa alla protezione dei consumatori in materia di indicazione dei prezzi dei prodotti offerti ai consumatori;
- la Direttiva 2005/29/CE relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e consumatori nel mercato interno;
- la Direttiva 2011/83/UE sui diritti dei consumatori.
- Nello stesso pacchetto la Commissione Europea ha adottato una ulteriore proposta di Direttiva che mira a sostituire la Direttiva 2009/22/CE relativa alle azioni rappresentative a tutela dei consumatori finalizzata a migliorare l'efficacia dei provvedimenti inibitori e contribuire all'eliminazione delle conseguenze delle violazioni del diritto dell'Unione Europea che colpiscono gli interessi collettivi dei consumatori.

**Regolamento sull'equilibrio economico.** Il 21 novembre 2018 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della UE il Regolamento n. 1795/2018 sull'equilibrio economico secondo quanto previsto dall'art. 11 della Direttiva 2012/34/EU così come modificata dalla Direttiva 2016/2370/UE. Il Regolamento definisce i criteri da applicare da parte delle competenti Autorità di regolazione nazionali per la verifica della salvaguardia dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico in relazione all'ingresso di nuovi operatori ferroviari.

**Misure di supporto alla riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dai carri merci in Italia (Caso SA 51229).** In data 18 dicembre 2018 la Commissione europea ha autorizzato la misura di supporto alla riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dai carri merci in Italia, prevista dall'art. 47, commi 10 e 11, del D.L. 50/2017. La misura prevede lo stanziamento di 20 milioni di euro annui per un periodo di tre anni e servirà a sovvenzionare le imprese ferroviarie e le imprese detentrici di carri merci che effettuino l'adeguamento (*retrofit*) dei loro carri merci che circolino sulla rete ferroviaria italiana, a partire dalla data di entrata in vigore del Decreto ministeriale che darà attuazione alla misura.

## EVOLUZIONE DELLA NORMATIVA NAZIONALE

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

**Decreto Legislativo 13 dicembre 2017, n. 232, disposizioni integrative e correttive al Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le autorità portuali.** Il Decreto costituisce un ulteriore tassello alle iniziative normative volte al compimento degli obiettivi strategici della riforma della portualità. Gli interventi più significativi riguardano, in particolare: l'introduzione di norme di semplificazione in tema di pianificazione portuale; la previsione del riferimento al Piano dell'organico del porto, con la riforma del lavoro portuale; il richiamo delle norme in materia di inconfirmità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico; l'introduzione, a determinate condizioni, della possibilità di approvare varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti.

**Decreto MIT 21 dicembre 2017, n. 585, recante procedure di semplificazione nei casi in cui l'Autorità, competente nel settore relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia ed in altre modalità di trasporto, intenda delegare agli Organismi di controllo specifiche funzioni ad essa attribuite.** Il Decreto indica le modalità per l'approvazione degli imballaggi per il trasporto internazionale di merci pericolose su strada, per mare e per ferrovia, da parte degli Organismi autorizzati, ai sensi degli Accordi internazionali in materia. Il Decreto, in particolare, definisce le modalità di approvazione e verifica degli imballaggi, dei grandi imballaggi, dei contenitori intermedi, delle cisterne mobili e dei contenitori per gas a elementi multipli così come definiti dagli Accordi per il trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), per ferrovia (RID) e per vie navigabili (ADN) nonché dal Codice internazionale per il trasporto marittimo (IMDG). Stabilisce, infine, che le Commissioni che qualificano le figure professionali che operano in ambito dei succitati Accordi ADR, RID ADN e quelle che assolvono il medesimo compito relativamente all'ambito del Codice IMDG, debbano obbligatoriamente avvalersi dell'accreditamento basato sulla norma En/Iso/Cei 17020:2012.

**Decreto MIT 7 marzo 2018 n. 49 recante regolamento di approvazione delle linee guida concernenti le modalità di svolgimento delle funzioni del direttore dei lavori e del direttore dell'esecuzione dei contratti relativi a servizi o forniture.** Il provvedimento attua l'art. 111 (controllo tecnico, contabile e amministrativo) del D.Lgs. n. 50/2016 cd Codice Appalti. Sulla base di tale articolo, individua le modalità e la tipologia di atti attraverso i quali il Direttore dei Lavori effettua il controllo tecnico, contabile e amministrativo dell'esecuzione dell'intervento, al fine di garantire che i lavori siano eseguiti a regola d'arte e in conformità al progetto e al contratto. Il Decreto definisce inoltre le modalità di svolgimento della verifica di conformità in corso di esecuzione finale e la relativa tempistica; i casi in cui il direttore dell'esecuzione può essere incaricato della verifica di conformità; le modalità di nomina, i casi di incompatibilità e le specifiche funzioni del direttore dell'esecuzione; i criteri in base ai quali, nel caso di sospensioni totali o parziali dei lavori disposte dalla stazione appaltante, l'esecutore può chiedere il risarcimento dei danni subiti.

**Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 maggio 2018, n. 76, regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico.** Il Decreto disciplina l'istituto del dibattito pubblico, quale strumento di coinvolgimento di cittadinanza ed enti locali nel percorso decisionale di realizzazione delle opere in attuazione dell'art. 22 del Codice dei contratti pubblici del 2016. Il Decreto prevede che il dibattito dovrà essere organizzato nella fase iniziale della progettazione di un'opera o di un intervento, in relazione ai contenuti del progetto di fattibilità o anche sul documento di fattibilità delle alternative progettuali, proprio con l'obiettivo di avviare un processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità, sulle soluzioni progettuali delle opere, sui progetti o sugli interventi previsti dall'Allegato 1 del citato Codice. Quest'ultimo stabilisce, infatti, le opere per le quali è obbligatoria l'indizione del dibattito pubblico, tra le quali:

- autostrade e strade extraurbane con oltre 15 km di tracciato e valore superiore a 500 milioni di euro;
- tronchi ferroviari oltre 30 km e importo sopra 500 milioni;
- opere aeroportuali da oltre 200 milioni;
- opere portuali da oltre 200 milioni;
- interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità comunque comprendenti uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni oltre i 300 milioni;
- impianti, insediamenti industriali e infrastrutture energetiche da oltre 300 milioni.

Il DPCM è entrato in vigore il 24 agosto 2018.



**Decreto Legislativo 18 maggio 2018, n. 51, recante attuazione della Direttiva 680/2016/UE relativa alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti a fini di prevenzione, indagine, accertamento e perseguimento di reati o esecuzione di sanzioni penali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la decisione quadro 2008/977/GAI.** Il Decreto, in attuazione dell'art. 13 della Legge di delegazione europea 2016-2017 (Legge 25 ottobre 2017, n. 163), introduce disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del Regolamento europeo relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati, a far data dal 25 maggio 2018.

**Decreto Legislativo 18 maggio 2018, n. 65, recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione.** Il provvedimento recepisce la Direttiva 1148/2016/UE (cosiddetta Direttiva NIS - *Network and Information Security*) sulla sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione, secondo quanto stabilito dalla Legge di delegazione europea 2016/2017 (Legge n. 163/2017). Allo scopo di assicurare la continuità dei servizi essenziali (energia, trasporti, salute, finanza, ecc.) e dei servizi digitali (motori di ricerca, servizi *cloud*, piattaforme di commercio elettronico), il Decreto prevede l'adozione di misure tecnico-organizzative per ridurre il rischio e limitare l'impatto di incidenti informatici e l'obbligo di notifica di incidenti con impatto rilevante sulla fornitura dei servizi.

**Decreto Legislativo 21 maggio 2018, n. 62, recante attuazione della Direttiva 2302/2015/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il Regolamento 2006/2004/CE e la Direttiva 83/2011/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la Direttiva 314/90/CEE del Consiglio.** Il Decreto, a decorrere dal 1° luglio 2018, sostituisce integralmente l'attuale capo I del Titolo VI del codice del turismo, modifica il codice del consumo nel senso di aggiornare i riferimenti al codice del turismo al recepimento della Direttiva 2302/2015 e di individuare quali disposizioni del codice del consumo si applicano anche ai pacchetti turistici.

**Legge 31 maggio 2018, n. 64, conversione in Legge del D.L. 10 aprile 2018, n. 30 recante misure urgenti per assicurare la continuità delle funzioni dell'Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente (ARERA).** Il Decreto prevedeva la proroga dei componenti dell'Autorità per l'esercizio delle funzioni, limitatamente agli atti di ordinaria amministrazione e a quelli indifferibili e urgenti, fino alla nomina dei nuovi componenti e, comunque, non oltre il novantesimo giorno dall'insediamento del primo Governo formato successivamente alla data di entrata in vigore del Decreto medesimo e, comunque, non oltre il 30 settembre 2018. L'Autorità relationa alle Camere ogni quarantacinque giorni circa gli atti di ordinaria amministrazione e gli atti indifferibili ed urgenti adottati nel periodo di proroga.

**Legge 9 agosto 2018, n. 96, conversione in Legge, con modificazioni, del D.L. 12 luglio 2018, n. 87 recante disposizioni urgenti per la dignità dei lavoratori e delle imprese.** Il provvedimento, per quanto di interesse: limita la possibilità di stipulare contratti di lavoro a termine, riducendone la durata massima a 12 mesi oppure, solo a determinate condizioni, 24 mesi; introduce un esonero contributivo del 50% per le assunzioni a tempo indeterminato di giovani di età inferiore ai 35 anni effettuate negli anni 2019 e 2020; limita la possibilità di stipula di contratti in somministrazione al 30% dei lavoratori a tempo indeterminato in forza presso l'utilizzatore al 1° gennaio dell'anno di stipulazione, introducendo la fattispecie di reato di somministrazione fraudolenta; subordina l'applicazione dell'*iper*-ammortamento fiscale alla condizione che il processo di trasformazione tecnologica e digitale delle imprese, su cui si fonda l'agevolazione, riguardi strutture produttive situate nel territorio nazionale, ivi incluse le stabili organizzazioni di soggetti non residenti. Viene previsto, quindi, il "requisito della territorialità", che richiede che i beni agevolati siano destinati a strutture produttive situate nel territorio dello Stato, ed il recupero del beneficio fiscale ottenuto in caso di cessione a titolo oneroso o di destinazione all'estero dei beni agevolati.

**Decreto Legislativo 10 agosto 2018, n. 101, disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del Regolamento 2016/679/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la Direttiva 95/46/CE (Regolamento generale sulla protezione dei dati).** A far data dal 25 maggio 2018, data in cui le disposizioni di diritto europeo hanno acquistato efficacia, il vigente Codice in materia di protezione dei dati personali,



di cui al D.L. 30 giugno 2003, n. 196, è stato abrogato e la nuova disciplina in materia è rappresentata principalmente dalle disposizioni del Regolamento in oggetto, immediatamente applicabili. Tra le altre cose, il Regolamento introduce l'obbligo di istituzione di un Registro trattamento dati che dovrà indicare le finalità del trattamento (es. rapporti con enti/ istituzioni nazionali), il tipo di dato trattato (es. nomi, telefoni, *mail*, ecc. dell'interlocutore terzo rispetto all'organizzazione), le specifiche del trattamento (categorie di interessati, tipologia di trattamenti, strutture coinvolte nel trattamento ecc.), informative e consenso specifiche del dato trattato, strumenti utilizzati per la gestione di tali dati e i tempi di conservazione.

**Legge 21 settembre 2018, n. 108, conversione in Legge del D.L. 25 luglio 2018, n. 91 recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative.** Per quanto di interesse, il provvedimento:

- limita all'anno 2017 la procedura secondo la quale una quota del 20% del fondo TPL (art. 16-bis del D.L. n. 95/2012) è riconosciuta a condizione che la Regione destinataria, entro il 30 giugno, certifichi l'avvenuta erogazione, a ciascuna provincia e città metropolitana del rispettivo territorio, delle risorse per l'esercizio delle funzioni ad esse conferite. Originariamente la misura era prevista per il quadriennio 2017-2020;
- riconosce alle Regioni la facoltà di procedere, nel caso di avvenuta pubblicazione al 2 dicembre 2018 dell'avviso ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, all'affidamento diretto dei servizi ferroviari senza subire la riduzione del 15% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio (art. 27, comma 2, del D.L. n. 50/2017). Tale previsione è stata successivamente modificata dal D.L. 23 ottobre 2018, n. 119, nel seguito riportato, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria;
- proroga il termine – già scaduto – per l'adozione dei DPCM attuativi per il riparto del fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, nei settori di spesa, tra gli altri, relativi a: trasporti e viabilità, mobilità sostenibile e sicurezza stradale, infrastrutture. Alla proroga si premette che i decreti di ripartizione delle risorse del Fondo infrastrutture (art. 1, comma 140, della L. 232/2016) riguardanti interventi rientranti nelle materie di competenza regionale o delle province autonome, e limitatamente agli stessi, sono adottati previa intesa con gli enti territoriali interessati. Per gli interventi rientranti nelle suddette materie, individuati con i decreti adottati anteriormente alla data del 18 aprile 2018, l'intesa può essere raggiunta anche successivamente alla adozione degli stessi decreti.

**Legge 16 novembre 2018, n. 130, recante conversione in Legge, con modificazioni, del Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze.** Con tale provvedimento, per quanto di interesse:

- si autorizza la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2018 a sostegno degli autotrasportatori a copertura degli oneri derivanti dal crollo del ponte Morandi;
- viene istituita una zona logistica semplificata presso Porto e Retroporto di Genova comprendente i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova, fino a includere i Retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano smistamento, Melzo e Vado Ligure. Viene inoltre rimessa al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti la possibilità di integrare con ulteriori siti retroportuali, quelli già elencati nel testo della norma;
- viene concesso un contributo alle imprese e ad altri soggetti che abbiano commissionato dal 15 agosto 2018 o commissionino servizi di trasporto combinato o trasbordato con treni completi in arrivo e partenza dal nodo logistico e portuale di Genova. Per l'anno 2018 il contributo è concesso in misura doppia rispetto al contributo cd ferrobonus, previsto dai commi 648 e 649 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016) per i servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia. Per la misura è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2018;
- viene concesso, per la durata di tredici mesi dall'entrata in vigore della Legge di conversione del D.L., un contributo nel limite massimo di 4 euro a treno-chilometro per le imprese utenti di servizi ferroviari e gli operatori del trasporto combinato, non cumulabile con altri contributi di sostegno all'intermodalità ferroviaria;
- viene concesso, al fine di compensare i maggiori oneri delle attività di manovra derivanti, a parità di infrastrutture ferroviarie portuali, dal maggior numero dei treni completi con origine e destinazione nel bacino di Genova Sampierdarena, un contributo nel limite massimo di 200 euro per ogni tradotta giornaliera movimentata oltre le 10 unità al concessionario del servizio per la durata di tredici mesi dall'entrata in vigore della Legge di conversione;
- viene estesa agli interventi di manutenzione straordinaria del ponte di Paderno D'Adda, con anche l'attribuzione

- delle funzioni di commissario all'AD di RFI SpA, l'applicazione delle procedure previste dall'art. 1 del D.L. n. 133 del 2014, finalizzate a sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari AV/AC Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina;
- viene istituita l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA), a decorrere dal 1° gennaio 2019, che succede a titolo universale all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF). Le competenze dell'ANSF sono confermate e confluiscono con le competenze dell'agenzia in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali che sono integrate;
  - vengono ampliate le competenze dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) nel settore delle concessioni autostradali;
  - è prevista una rimodulazione temporale dell'autorizzazione di spesa a favore della società concessionaria Strada dei Parchi SpA al fine di consentire l'immediata esecuzione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza sulle tratte autostradali A24 e A25 che si sono resi necessari in conseguenza degli eventi sismici del 2009, del 2016 e del 2017;
  - si prevedono poteri di deroga alla legislazione vigente, ivi incluso il Codice Appalti, in due distinti casi: (i) in capo al Commissario Straordinario per la progettazione, affidamento e ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario (i.e. per la ricostruzione del Ponte Morandi); (ii) in capo al Commissario Delegato, per autorizzare le stazioni appaltanti in relazione alle infrastrutture viarie ad operare varianti in corso di esecuzione funzionali all'accelerazione degli interventi necessari al superamento dell'emergenza, in deroga all'art. 106 del D.Lgs. n. 50/2016 e art. 132 del D.Lgs. n. 163/2006 e alle corrispondenti disposizioni previgenti ove applicabili, nei limiti delle risorse disponibili e nel rispetto della normativa europea.

**Decreto Legislativo 23 novembre 2018, n. 139 recante attuazione della Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la Direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.** Il provvedimento attua la Direttiva 2370/2016/UE del parlamento europeo e del consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la Direttiva 2012/34/UE, aggiornando la disciplina dell'accesso al mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e della *governance* dell'infrastruttura ferroviaria. In particolare, il Decreto: rafforza le garanzie di indipendenza dell'esercizio delle funzioni essenziali del gestore della infrastruttura ferroviaria, con specifico riferimento ai casi in cui il gestore sia integrato verticalmente con una impresa che offre servizi di trasporto ferroviario; introduce disposizioni sulla trasparenza finanziaria; reca norme volte ad assicurare alle imprese ferroviarie comunitarie l'accesso a condizioni eque trasparenti e non discriminatorie all'infrastruttura ferroviaria nazionale, limitando la condizione di reciprocità alle sole imprese non comunitarie ed individuando l'accertata compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio quale unica giustificazione alla limitazione dell'esercizio del servizio ferroviario nazionale; introduce, infine, un sistema comune di informazione ed emissione di biglietti cumulativi integrati per i servizi di trasporto passeggeri, demandandone la disciplina attuativa ad appositi decreti.

**Legge 17 dicembre 2018, n. 136, recante conversione in Legge del Decreto Legge 23 ottobre 2018, n. 119, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria.** Con tale provvedimento:

- si autorizza la spesa di 40 milioni di euro, per l'anno 2018, per finanziare il Contratto di Programma - Parte Servizi 2016-2021 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA. Tale stanziamento compensa per il 2018 gli oneri sostenuti da RFI SpA per i progetti "gate" e assistenza a PMR. Si autorizza inoltre la spesa di 600 milioni di euro, per l'anno 2018, per il finanziamento del Contratto di Programma - Parte Investimenti 2017-2021 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA;
- è prevista, a decorrere dall'anno 2021, la riduzione delle risorse da trasferire alle Regioni nell'ambito della ripartizione del cd Fondo TPL (art. 16-bis del D.L. n. 95/2012) qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non vengano affidati con procedure di evidenza pubblica. In ogni caso la riduzione non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al Regolamento 1370/2007/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, e alle disposizioni normative nazionali vigenti;
- si prevede che lo stanziamento per le agevolazioni che rientrano nel quadro delle politiche a sostegno dell'autotrasporto venga incrementato di 26,4 milioni per l'anno 2018 al fine di favorire gli interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto;
- si recupera per il 2018 il defianziamento operato dalla Legge di Bilancio 2018 di 5 milioni di euro (da 100 milioni di euro a 95 milioni di euro) sulle risorse destinate all'incentivazione del trasporto di merci, finalizzate



alla compensazione dei costi sostenuti per il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per il traghettamento ferroviario delle merci e dei servizi connessi, introdotta dall'articolo 1, comma 294, della Legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di Stabilità 2015);

- viene eliminato il requisito dimensionale minimo per la concessione della proroga della Cassa Integrazione Straordinaria (CIGS) fino a 12 mesi (per riorganizzazione) o fino a 6 mesi (per le ipotesi di crisi aziendale), in considerazione della rilevanza strategica che un'impresa può ricoprire in determinate regioni e introduzione della possibilità di avvalersi della proroga della CIGS anche a seguito della stipula di un contratto di solidarietà;
- sono introdotte norme relative alla rottamazione dei debiti tributari, in continuità con analoghe misure adottate nel precedente biennio, consistenti nella possibilità di definire, a condizioni agevolate, le pretese contenute nei carichi fiscali affidati all'agente della riscossione nel periodo tra il 2000 e il 2017;
- viene definita una disciplina agevolata delle controversie tributarie, che permette di estinguere i contenziosi aventi ad oggetto i debiti tributari in contestazione attraverso la corresponsione di una somma la cui misura è legata, da un lato, al grado di giudizio in cui la controversia è pendente e, dall'altro, all'esito delle eventuali pronunce emesse fino al momento della definizione;
- si prevede un profilo sanzionatorio mitigato per i primi sei mesi di applicazione dell'obbligo della fatturazione elettronica.

**Legge 30 dicembre 2018, n. 145, recante il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 ed il bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021.** Di seguito le disposizioni di particolare interesse per il Gruppo:

- le risorse stanziare nel bilancio dello stato per il finanziamento del Contratto di Programma -parte Investimenti di RFI SpA, sono state diminuite per complessivi 1.740 milioni di euro per l'anno 2019, che si aggiungono alla riduzione sempre per il 2019 operata (anticipazione al 2018), come detto, dal D.L. Fiscale (le risorse stanziare per il 2019 sul capitolo 7122, pertanto, risultano ridotte per complessivi 2.340 milioni di euro). L'importo di 1.740 milioni di euro deriva da una prima rimodulazione di 1.140 milioni di euro già prevista nel "testo base" e da una seconda rimodulazione per un importo di 600 milioni di euro operata in sede di conversione. Il relativo importo viene recuperato a partire dall'annualità 2020;
- si recupera per il 2019 il definanziamento operato dalla Legge di Bilancio 2018 di 100 milioni di euro al capitolo di spesa che alimenta il Contratto di Programma -parte Servizi di RFI SpA che pertanto si attesta nel 2019, considerando anche i 40 milioni di euro previsti dal D.L. Fiscale, nell'importo di 1.016 milioni di euro;
- è previsto che in sede di aggiornamento del Contratto di Programma - Parte Investimenti 2017-2021 di RFI 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, sia destinata alla realizzazione di connessioni ferroviarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità di livello almeno sovregionale, con priorità per quelli connessi con il sistema portuale o aeroportuale;
- è previsto che i Contratti di Programma di Anas SpA e RFI SpA siano predisposti in conformità all'obiettivo di destinare ogni anno alle Regioni del Sud quota parte degli stanziamenti ordinari in conto capitale in misura proporzionale alla popolazione di riferimento o conforme ad altro criterio relativo a specifiche criticità individuate da un apposito Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM);
- si prevede uno stanziamento di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2021 per il trasporto ferroviario delle merci portando lo stanziamento a complessivi 100 milioni di euro annui. La disposizione recupera il definanziamento operato dalla Legge di Bilancio 2018;
- è istituito il Fondo Investimenti Amministrazioni Centrali con una dotazione di 43,6 miliardi di euro nel periodo 2019-2033;
- è istituito il Fondo Investimenti Enti Territoriali con una dotazione di circa 1,5-2 miliardi di euro annui;
- viene modificato l'ambito di applicazione del T.U. delle partecipate pubbliche (D.Lgs. 175/2016) estendendo le esclusioni già previste per le società quotate - che restano definite come emittenti strumenti quotati - a tutte le loro controllate anche se partecipate da Pubbliche Amministrazioni;
- in tema di contrattualistica pubblica il provvedimento inserisce una normativa transitoria per gli affidamenti di appalti di lavori nell'anno 2019 con l'intento di semplificare le procedure di affidamento di lavori, nelle more della revisione del Codice Appalti. È stabilito, in particolare, che per l'anno 2019 gli appalti di lavori di importo pari o superiori a 40 mila euro e inferiore a 150 mila euro potranno essere affidati mediante affidamento diretto previa consultazione, ove esistenti, di tre operatori economici, mentre gli appalti di lavori di importo pari o superiore a 150



- mila euro e inferiore a 350 mila euro potranno essere affidati mediante procedura negoziata previa consultazione, ove esistenti, di almeno dieci operatori economici, ai sensi dell'art. 36, comma 2, lett. b) del Codice Appalti;
- modifica alla disciplina in materia di congedo di maternità: ferma restando la durata complessiva di 5 mesi del congedo di maternità, è prevista la possibilità di iniziare il predetto congedo successivamente alla data del parto, ovvero lavorando anche durante il nono mese di gravidanza;
  - proroga dei congedi per il padre lavoratore dipendente per l'anno 2019, con le seguenti modalità: innalzamento a 5 giorni del congedo obbligatorio del padre entro il quinto mese di vita del figlio e conferma di 1 giorno di congedo facoltativo in accordo con la madre e in sostituzione al suo periodo di astensione obbligatoria;
  - previsione di agevolazioni contributive per l'assunzione: con riferimento all'assunzione di "giovani eccellenze" ovvero di assunzioni effettuate nelle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Sicilia, Puglia, Calabria e Sardegna (cd *bonus Sud*);
  - revisione delle tariffe INAIL per l'assicurazione per gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali e conseguente proroga degli adempimenti a carico dei datori di lavoro, su cui impatta la predetta modifica (proroga a maggio 2019 del pagamento dell'autoliquidazione del premio);
  - viene introdotto, a decorrere dal 1° gennaio 2019, un regime opzionale di tassazione ridotta con riferimento agli utili reinvestiti per l'acquisizione di beni materiali strumentali e/o per l'incremento dell'occupazione (cd *Mini-Ires*). In virtù di tale regime, il reddito complessivo netto dichiarato dalle società ed enti di cui all'art. 73 del TUIR può essere assoggettato ad una aliquota IRES ridotta di nove punti percentuali (i.e. pari al 15%) per la parte corrispondente agli utili prodotti nel periodo d'imposta precedente a quello per il quale è presentata la dichiarazione, a condizione che siano stati accantonati a riserve diverse da quelle non disponibili, ed entro il limite dell'importo corrispondente alla somma degli investimenti effettuati in beni materiali strumentali nuovi ex art. 102 del TUIR e del costo del personale dipendente assunto con contratto a tempo determinato o indeterminato;
  - è prevista la proroga delle agevolazioni fiscali dell'*iper-ammortamento* e del *super ammortamento 4.0.* anche al periodo di imposta 2019;
  - si stabilisce che l'art. 1 comma 87, lett. a) della Legge 27 dicembre 2017, n. 205, in ambito imposta di registro, costituisce interpretazione autentica dell'art. 20, comma 1 del Decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1986, n. 131, venendo così a chiarire la natura interpretativa e non "meramente" novativa del precedente intervento normativo.





## ATTIVITÀ REGOLATORIA DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART)

### Di seguito sono brevemente indicati i contenuti delle principali Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) intervenute nel corso dell'anno 2018:

**Delibera n. 16 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** L'8 febbraio 2018, l'ART, con la Delibera n. 16, ha definito le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico. I destinatari del provvedimento, secondo le rispettive competenze, sono l'impresa ferroviaria affidataria del contratto di servizio, l'ente affidante e il gestore di stazione. Le condizioni minime riguardano l'offerta dei posti, la regolarità e puntualità del servizio, le informazioni all'utenza, la trasparenza, l'accessibilità commerciale, la pulizia, il *comfort* del materiale, l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta e la sicurezza. Dette condizioni si applicano agli affidamenti diretti o *in house* successivi alla data di pubblicazione dell'atto regolatorio, ai bandi di gara pubblicati successivamente e, in caso di procedure ristrette, ai contratti le cui lettere di invito siano state inviate dopo tale data.

**Delibera n. 17 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 22 febbraio 2018, l'ART, con la Delibera n. 17, ha espresso parere favorevole in merito alla proposta di Rete Ferroviaria Italiana SpA di applicare le tariffe PROMO-PIR 2019 alle tracce dei treni merci sulla direttrice bidirezionale nord-sud, aventi qualunque origine e destinazione, che interessino la linea AV/AC Bologna-Firenze durante le ore notturne. Tale regime tariffario di favore dovrà garantire il recupero dei costi diretti e un tasso di rendimento accettabile per il mercato.

**Delibera n. 33 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 22 marzo 2018, l'ART, con la Delibera n. 33, ha approvato con prescrizioni: il nuovo sistema tariffario per l'orario di esercizio 2018/2019, elaborato da RFI SpA in accordo ai principi e criteri di cui alla Delibera n. 152/2017; i formati delle informazioni pubblicate da RFI SpA relative ai propri piani di sviluppo e potenziamento della rete, con un orizzonte temporale di almeno cinque anni.

**Delibera n. 56 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 30 maggio 2018, l'ART, con la Delibera n. 56, ha adottato un atto regolatorio diretto ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni. Le misure riguardano, tra l'altro, i criteri per definire le condizioni di utilizzo della capacità, degli spazi e dei servizi delle autostazioni, i sistemi di tariffazione, le condizioni di accessibilità fisica e commerciale e le informazioni al pubblico. Detto atto di regolazione si applica alle autostazioni in cui vi è connessione tra servizi automobilistici di trasporto a media-lunga percorrenza, o servizi che interessano due regioni, e una o più modalità, nonché alle autostazioni individuate dalle Regioni e Province autonome nell'esercizio dei compiti di programmazione dei trasporti locali.

**Delibera n. 73 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 18 luglio 2018, l'ART, con la Delibera n. 73, ha approvato il sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione *in house* della tratta autostradale A22 Brennero-Modena, che prevede - tra l'altro - una componente tariffaria per oneri di concessione finalizzata anche ad assicurare il finanziamento trasversale dell'opera ferroviaria Brennero-Verona.

**Delibera n. 76 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 26 luglio 2018, l'ART, con la Delibera n. 76, ha concluso il procedimento avviato nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana SpA a valle delle segnalazioni di Trenitalia SpA e Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA relative alla gestione dei servizi Italo effettuati con materiale rotabile ETR675 (con velocità massima di 250 km/h). Nello specifico, l'Autorità ha prescritto a RFI SpA di attenersi, in caso di richieste di variazioni in gestione operativa delle tracce contrattualizzate che comportino una perturbazione alla circolazione, alle specifiche previsioni del PIR, che fanno obbligo al Gestore dell'infrastruttura d'inoltrare sulle linee programmate i treni con materiale rotabile AV, qualora garantiscano livelli prestazionali, in termini di velocità massima, non inferiori a quelli in esso indicati.

**Delibera n. 99 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** L'11 ottobre 2018, l'ART, con la Delibera n. 99, ha integrato l'elenco dei comprensori ferroviari cui si applicano le misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria, approvate con la Delibera n. 18/2017, includendo anche il comprensorio ferroviario del porto di Trieste.

**Delibera n. 106 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 25 ottobre 2018, l'ART, con la Delibera n. 106, ha precisato le modalità di esercizio dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario, di cui al Regolamento 1371/2007/CE, individuando specifiche prescrizioni in capo alle imprese ferroviarie esercenti servizi nazionali, regionali e locali connotati da obblighi di servizio

pubblico nonché ai gestori delle relative stazioni, con particolare riferimento alle informazioni che devono essere rese agli utenti ed agli indennizzi per ritardi ed in favore di persone a mobilità ridotta. Le imprese ferroviarie e i gestori di stazione devono ottemperare alle predette misure, adeguando le proprie condizioni generali di trasporto e la carta dei servizi, entro il 9 maggio 2019.

**Delibera ART n. 110 del 20 novembre 2018 e Delibera ART n.11 del 15 febbraio 2019.** Il 31 ottobre 2018, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 110, ha sottoposto a consultazione la relazione istruttoria predisposta dagli Uffici dell'Autorità sugli esiti della verifica effettuata sulla rispondenza dei piani tariffari del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai criteri del costo, in ottemperanza alle sentenze del TAR per il Piemonte, n. 1097 e n. 1098 del 2017, in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore. L'analisi dei costi è stata effettuata prendendo in esame la rendicontazione analitica fornita da RFI S.p.A., integrata con elementi informativi forniti da Trenitalia S.p.A. e Ferservizi S.p.A. su alcune specifiche voci di costo. La consultazione, che si è conclusa il 19 dicembre 2018, ha interessato i soggetti che avevano presentato al TAR per il Piemonte i ricorsi oggetto delle predette sentenze, nonché RFI SpA.

Il 14 febbraio 2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 11, a valle degli esiti dell'attività istruttoria svolta in ottemperanza alle sentenze del TAR per il Piemonte, n. 1097 e n. 1098 del 2017, in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore della stessa, ha prescritto a RFI S.p.A. i seguenti correttivi, necessari per conformare il sistema tariffario 2016-2021 ai criteri di costo approvati con delibera n. 96/2015:

- riduzione dei costi operativi relativi all'esercizio 2014, posti alla base del calcolo del canone relativo al PMdA, di un importo pari a circa 34 milioni di euro;
- riduzione del valore delle Immobilizzazioni nette relative all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo del canone relativo al PMdA, di un importo pari a circa 20 milioni di euro;
- incremento del valore del Capitale Circolante Netto relativo all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo del canone relativo al PMdA, di un importo pari a circa 73 milioni di euro;
- riduzione dei costi operativi relativi all'esercizio 2014, posti alla base del calcolo dei corrispettivi relativi ai servizi extra-PMdA, di un importo complessivo pari a circa 2 milioni di euro, con specifica allocazione ai singoli servizi;
- riduzione del valore delle Immobilizzazioni nette relative all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo dei corrispettivi relativi ai servizi extra-PMdA, di un importo pari a circa 46 mila euro.

Viene, inoltre, previsto in capo a RFI S.p.A. l'obbligo di trasmettere all'ART il sistema tariffario (periodo 2019-2021) aggiornato secondo le prescrizioni ricevute, entro il 28 febbraio 2019 e di provvedere ai conguagli, con riferimento all'impatto derivante dall'applicazione dei predetti correttivi al livello dei canoni e dei corrispettivi afferenti al periodo antecedente al 1° gennaio 2019, in favore dei titolari di rapporti negoziali destinatari degli effetti delle predette sentenze del TAR per il Piemonte. Il termine di conclusione del procedimento è stato fissato al 28 giugno 2019.

**Delibera n. 118 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 29 novembre 2018, l'ART, con la Delibera n. 118, ha approvato specifiche indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2020", presentato da Rete Ferroviaria Italiana SpA, al "Prospetto informativo della rete 2019", nonché alla predisposizione del "Prospetto informativo della rete 2021".

**Delibera n. 120 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 29 novembre 2018, l'ART, con la Delibera n. 120, ha definito metodologie e criteri per migliorare l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale - da applicarsi ai nuovi contratti di servizio o all'aggiornamento dei vigenti - nonché obblighi di contabilità regolatoria per i contratti di servizio in vigore. Relativamente ai criteri di efficientamento, l'Autorità fornirà a Regioni, Province autonome e Agenzie della mobilità di bacino o regionali i parametri di riferimento per la definizione degli obiettivi ed obblighi a carico delle imprese ferroviarie affidatarie.

**Delibera n. 143 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 20 dicembre 2018, l'ART, con la Delibera n. 143, ha avviato - a valle dei mutamenti del quadro normativo comunitario e nazionale, delle nuove competenze attribuite dal legislatore nazionale e dell'attività di monitoraggio svolta dalla stessa - una consultazione pubblica su uno schema di atto di regolazione diretto a revisionare ed aggiornare la precedente Delibera n. 49/2015 (relativa a misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri). Le misure proposte - relative ai servizi di trasporto pubblico locale su ferro e strada, affidati mediante contratti di appalto o di concessione - prevedono, tra l'altro: la consultazione dei portatori di interesse per l'individuazione dei beni essenziali e indispensabili anche in caso di affidamento diretto; una disciplina specifica dei beni strumentali acquisiti tramite risorse pubbliche; obblighi per il settore stradale di contabilità regolatoria e separazione contabile nonché di inserimento nei contratti di servizio di specifici obiettivi di efficienza/efficacia (in simmetria a quanto già previsto per il settore ferroviario dalla Delibera n. 120/2018).







## DNF DIALOGO CON GLI STAKEHOLDER

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane attua un dialogo continuo con i propri *stakeholder*, nella convinzione che la comprensione delle rispettive aspettative e l'individuazione condivisa di obiettivi sia garanzia di una effettiva creazione di valore.

Nel seguito si riporta la Mappa degli *stakeholder* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.



- > Azionisti
- > Passeggeri
- > Clienti
- > *Competitor*
- > Comunità scientifica
- > Enti benefici
- > Enti locali/PA
- > Fornitori
- > Imprese/*partner*
- > Finanziatori
- > Istituzioni
- > Media
- > Organizzazioni di categoria
- > Organizzazioni della società civile/Associazioni
- > Rappresentanze dei lavoratori
- > Autorità indipendenti di vigilanza e regolazione

### Il panel degli stakeholder

A maggio 2018 si è tenuta la quinta edizione del *Panel degli Stakeholder* del Gruppo, evento che ogni anno FS Italiane organizza con la consapevolezza che creare valore per il *business* significa creare valore per i suoi *stakeholder*. Obiettivo dell'incontro è stato quello di promuovere un percorso, condiviso e collaborativo, con i propri *stakeholder*, per la definizione di obiettivi di lungo periodo, 2030 - 2050. Questo percorso è stato promosso dal Comitato di Sostenibilità. La discussione è stata affrontata in tavoli tecnici monotematici e multi-*stakeholder*, presieduti da rappresentanti del Comitato di Sostenibilità e dal *management* delle società operative interessate; hanno partecipato circa 70 *stakeholder*. Il dibattito si è focalizzato su tre temi: sicurezza, energia ed emissioni, mobilità sostenibile. Il percorso continuerà per formalizzare gli obiettivi sui 3 temi di cui sopra e per definire ulteriori obiettivi su altri temi prioritari.

Prosegue, in parallelo, l'aggiornamento della pagina dedicata al dialogo con gli *stakeholder* del sito aziendale dove, dal 2013, viene pubblicato lo stato di avanzamento delle proposte raccolte durante le quattro edizioni di *Panel degli Stakeholder* di Gruppo. Il lavoro di queste edizioni ha portato a raccogliere un totale di 85 proposte di cui 63 realizzate, 11 in corso di attuazione e 11 ritenute non attuabili.



● 63  
Attuate

● 11  
In corso

● 11  
Rifutate



## DNF IMPEGNO PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

### Approccio, impegni e politiche

Le informazioni che seguono, riferite alla sostenibilità nel Gruppo FS Italiane, rispondono anche a quanto previsto dal Decreto Legislativo del 30 dicembre 2016 n. 254.

### Vision del Gruppo

La *vision* del Gruppo FS Italiane consolida l'ambizione di realizzare opere e servizi di trasporto in grado di creare valore per la collettività in modo duraturo, attraverso una ridefinizione del settore all'insegna dell'intermodalità.

La *vision* poggia su tre pilastri: il *commitment* economico, sociale e ambientale:

## VISION

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



Queste manifestazioni di intenti formano una base condivisa di valori e convinzioni che guidano e orientano le scelte e le attività gestite dal Gruppo FS Italiane.

### I nostri impegni

La volontà di trasformare il Gruppo in un'impresa di mobilità del futuro capace di operare nel rispetto dei principi della sostenibilità, è dimostrato anche dall'adesione al *network* del *Global Compact*. Il Codice Etico del Gruppo, inoltre, stabilisce diritti e doveri a cui gli Organi sociali, il *management*, il personale dipendente, i collaboratori esterni, i *partner* commerciali, i fornitori e tutti coloro che hanno rapporti con il Gruppo devono attenersi. Con il Codice Etico, il Gruppo si assume, in maniera trasparente, responsabilità e impegni verso gli *stakeholder* sia interni sia esterni.

Infine, il Gruppo FS Italiane vuole contribuire in particolare al raggiungimento dei seguenti obiettivi di sviluppo sostenibile, nel contesto dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per uno sviluppo comune e solido:



## I principi alla base del nostro operare

Il Gruppo ha formalizzato un insieme di principi, rivolti a tutte le parti interessate dell'azienda, sui quali si basano le politiche aziendali, il Codice Etico e la *vision*:

### LA COLLETTIVITÀ



Dialoghiamo continuamente con le comunità nelle fasi di progettazione e realizzazione degli investimenti infrastrutturali.

Sviluppiamo iniziative su temi di attualità e sosteniamo costantemente eventi nazionali anche attraverso *partnership* con fondazioni, musei e associazioni culturali.

Assicuriamo il più alto livello di sicurezza per i clienti, i dipendenti e la collettività tutta, agendo sul consolidamento della cultura del *risk management* e della prevenzione.

Realizziamo progetti e iniziative a favore delle persone disagiate.

Sosteniamo iniziative di *employer branding* mirate a sviluppare una formazione di eccellenza e avvicinare i giovani al mondo del lavoro.

### I FORNITORI



Integriamo i principi ambientali e sociali nell'approvvigionamento di beni, servizi e lavori.

Abbiamo strutturato un processo di valutazione della catena di fornitura al fine di rafforzare la capacità di identificazione e gestione degli impatti a essa associati.

Garantiamo il rispetto dei diritti umani nelle nostre attività, operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite, e tra fornitori e business partner, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile.

### GLI ALTRI STAKEHOLDER



Promuoviamo la conciliazione degli obiettivi economici con quelli sociali e ambientali generando valore per l'azienda, per gli stakeholder e per tutti i territori in cui operiamo, valorizzando le esternalità positive ed evitando o riducendo al minimo quelle negative.

Assicuriamo un dialogo costante e trasparente con i nostri stakeholder attraverso diversi canali (il panel degli stakeholder, i rapporti con le associazioni/istituzioni, le iniziative di *partnership*, le relazioni con i media, le testate online, siti web e blog, ecc.).

### LE PERSONE DEL GRUPPO



Consideriamo "le risorse umane il grande patrimonio del Gruppo", con il loro valore, le loro differenze e i loro diritti.

Sosteniamo la loro crescita professionale attraverso percorsi formativi tecnico-professionali e manageriali.

Perseguiamo il principio per cui la selezione, la formazione, lo sviluppo e l'avanzamento di carriera, sono fondati sul merito e privi di qualsiasi forma di discriminazione.

Sviluppiamo strumenti capaci di migliorare il benessere e la motivazione dei lavoratori nonché facilitare il bilanciamento e l'integrazione dei tempi di vita e di lavoro.

Consolidiamo e aggiorniamo costantemente le misure di prevenzione e garanzia della salute e sicurezza dei lavoratori, nel rispetto della normativa vigente, anche attraverso l'adozione di sistemi di gestione certificati in conformità alla Norma OHSAS 18001.

### L'AMBIENTE



Adottiamo modelli di gestione ambientale che delineano indirizzi e principi di breve e lungo termine; tale impegno passa anche attraverso l'attuazione e la certificazione di Sistemi di Gestione Ambientale (SGA) o Sistemi di Gestione Integrati (SGI) a copertura di tutti i processi e siti operativi delle società del Gruppo.

Riduciamo al minimo l'impatto delle nostre attività sull'ambiente, attraverso l'adozione, sin dalle fasi di progettazione, di una logica LCA in tutti i processi.

Incoraggiamo i nostri fornitori a migliorare le proprie *performance* ambientali e, laddove possibile, li indirizziamo e li sosteniamo nel loro processo di miglioramento.

### I PASSEGGERI



Curiamo con attenzione tanto la qualità resa quanto quella percepita, al fine di migliorare l'esperienza dei nostri clienti, nel segno dell'intermodalità e dell'integrazione con il territorio, ripensando le stazioni come *hub* della mobilità.

Promuoviamo un sistema *door to door* integrato attraverso la realizzazione di *hub* intermodali, accordi con servizi di *vehicle sharing*, collegamenti bus-treno, ecc..

Comuniciamo a tutti gli *stakeholder* i principi e gli impegni assunti per migliorare i servizi offerti attraverso le Carte dei Servizi.

Misuriamo la qualità percepita dai clienti attraverso relazioni periodiche di *customer satisfaction* utilizzando, al contempo, la gestione dei reclami come strumento di interazione con la clientela e di monitoraggio dei disservizi segnalati per il miglioramento delle prestazioni.



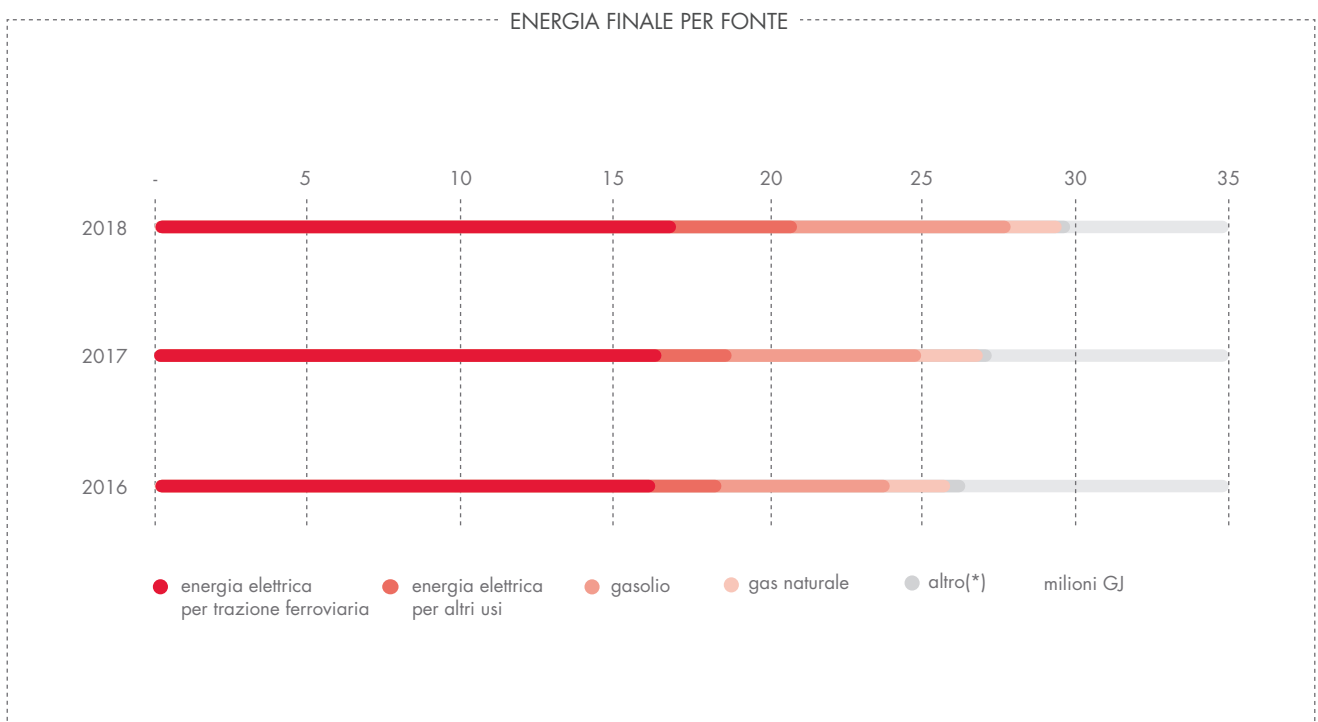
## Sostenibilità ambientale

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

Il trasporto su ferro è una delle modalità di spostamento più efficienti, meno inquinanti e col minore impatto sul territorio e rappresenta il nucleo del progetto di mobilità sostenibile, per persone e merci, fatto di mobilità collettiva, condivisa e dolce promosso dal Gruppo FS Italiane. È tuttavia necessario puntare al continuo miglioramento delle prestazioni ambientali sia nella attività di trasporto, sia nella progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture e degli immobili. L'approccio da seguire deve essere il più possibile improntato a una valutazione che evidenzi le esternalità, nelle loro diverse declinazioni, in modo da ottenere l'effettivo impatto del servizio e dell'opera nel contesto in cui sono realizzati.

Nell'ottica del miglioramento continuo, il Gruppo FS Italiane si è dotato di un apparato di regole per favorire una gestione omogenea ed efficace delle tematiche ambientali. Le società del Gruppo sono tenute ad analizzare l'intera catena del valore lungo tutte le fasi del ciclo di vita, considerando gli aspetti ambientali su cui esercitano un controllo e quelli su cui esercitano influenza. Dato il considerevole e differenziato spettro delle attività svolte, il risultato del processo di monitoraggio degli aspetti energetici e ambientali più significativi tiene conto della suddivisione per settori che caratterizzano il *business* delle società: trasporto, infrastruttura, servizi immobiliari e altri servizi.

## Energia ed emissioni

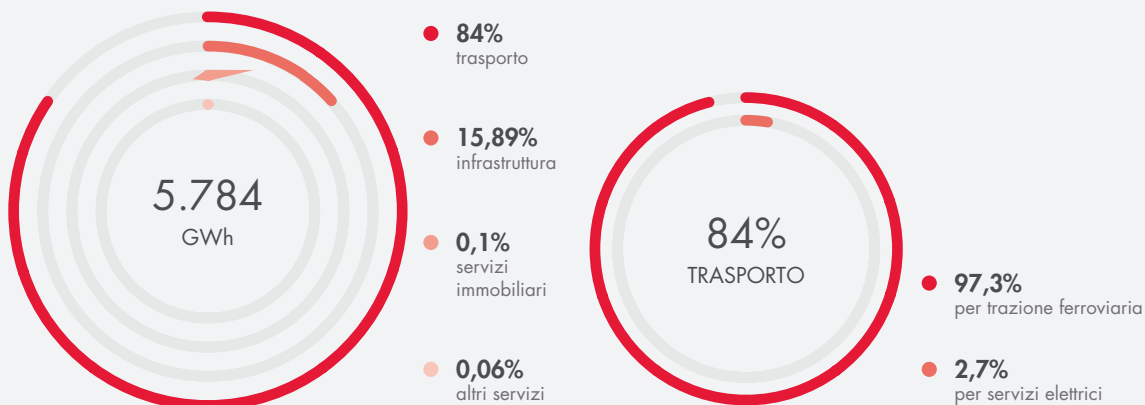
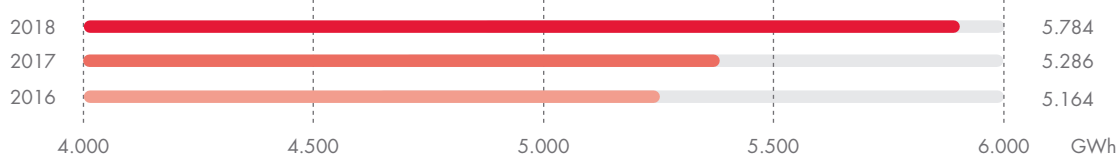


(\*) Calore, olio combustibile, benzina e GPL

Il bilancio energetico del Gruppo FS Italiane è fortemente legato alle attività di trasporto e in particolare a quella su ferro che ne influenza sia gli andamenti, in relazione della produzione ferroviaria, sia la qualità dei consumi, considerando che una larghissima parte dei treni, circa il 90%, viaggia su rete elettrificata e solo una parte minoritaria ha alimentazione a gasolio. Una tale configurazione del trasporto improntata sull'alimentazione elettrica risulta importante in termini ambientali perché permette di beneficiare in maniera immediata della produzione da fonti rinnovabili che attualmente, nel comparto elettrico, si attesta a circa al 35% del *mix* nazionale.

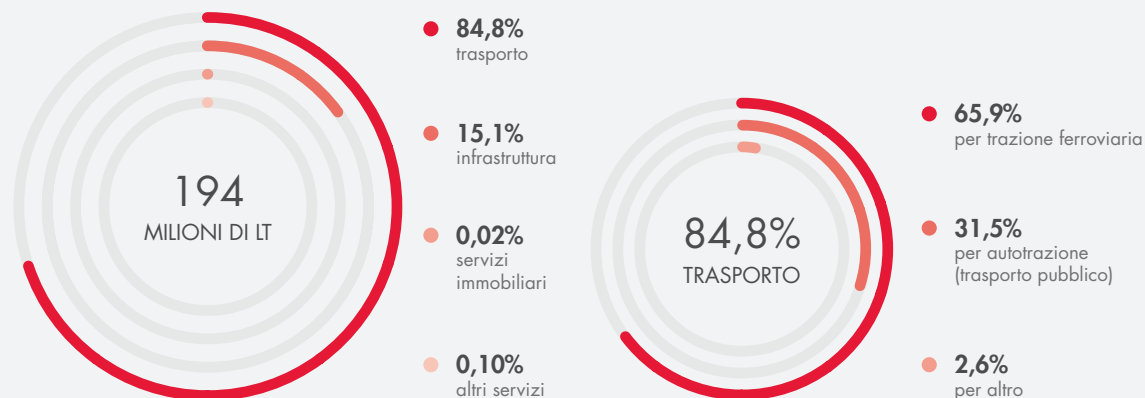
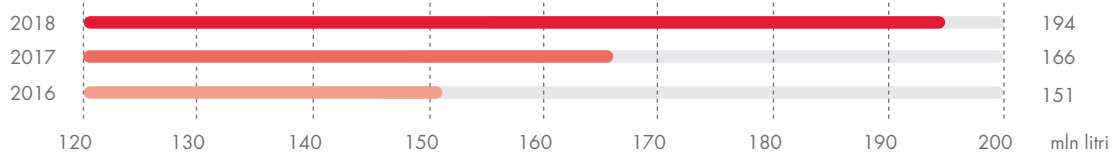


## ENERGIA ELETTRICA

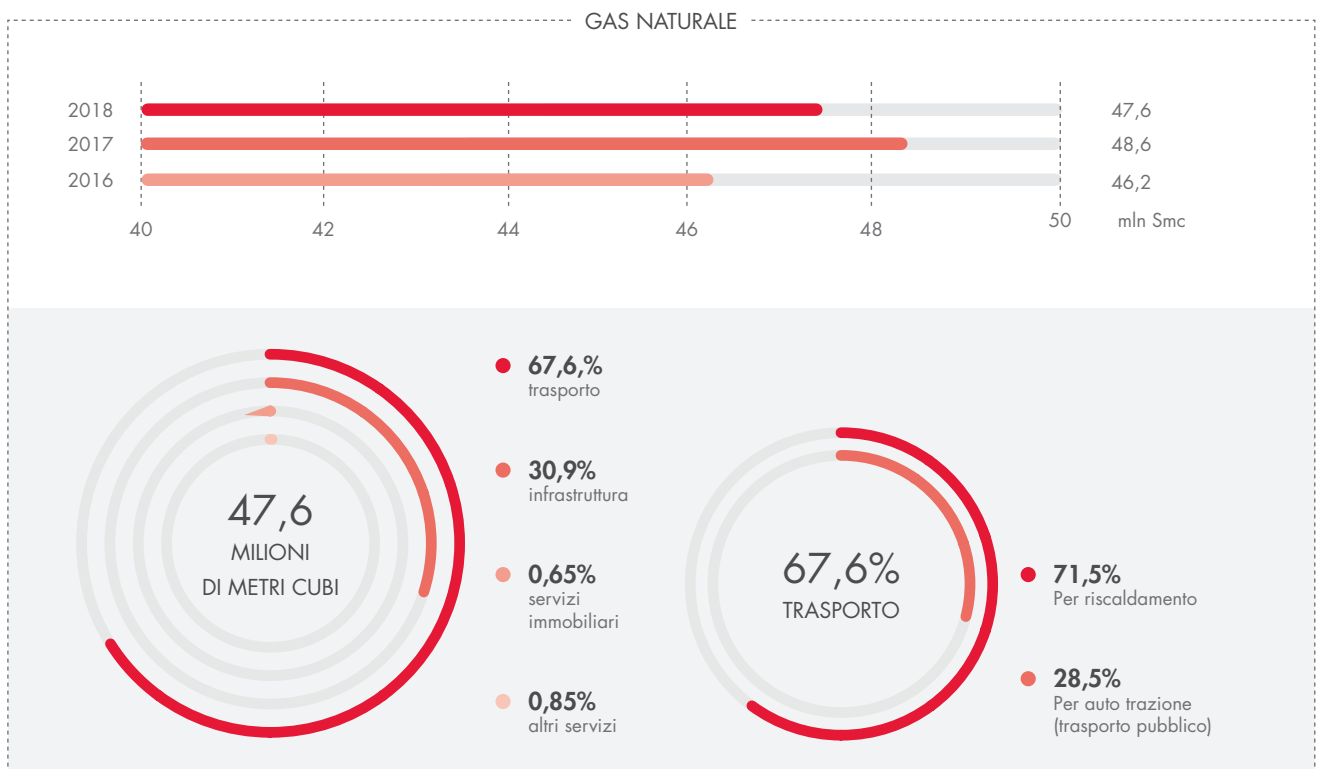


Il consumo di energia elettrica, che ammonta a 5,8 TWh, è assorbito per circa l'82% dalla trazione ferroviaria. Il restante è perlopiù relativo alle attività del Settore Infrastruttura che consuma circa 0,9 TWh. I valori di quest'ultimo Settore, in particolare, sono quelli che giustificano buona parte dell'aumento registrato rispetto al 2017, circa +9%, sul quale pesa l'inserimento nel perimetro di rendicontazione dei consumi di Anas SpA. Il Gruppo FS Italiane, inoltre, nel promuovere l'utilizzo di fonti rinnovabili ha previsto diversi investimenti in impianti per autoproduzione di energia: nel 2018 per il comparto elettrico la produzione da fotovoltaico si è attestata a 1.255 MWh prevalentemente destinata ad autoconsumo.

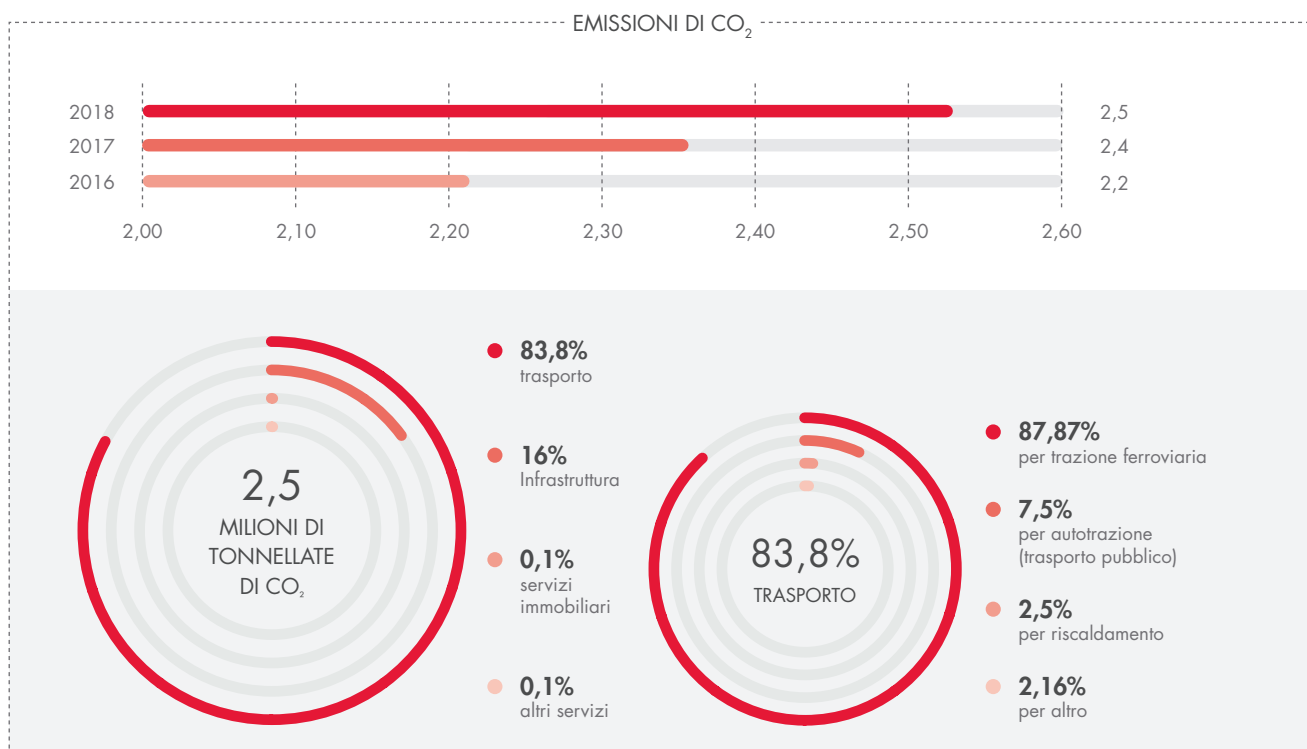
## GASOLIO



Anche il consumo di gasolio è fortemente condizionato dal trasporto ferroviario benché, come detto in precedenza, ne rappresenta solo una parte residuale. L'utilizzo dei 194 milioni di litri di gasolio è destinato in larga misura alle società che si occupano di trasporto, circa l'85%, di cui il 65,9% per quello ferroviario e il 31,5% per quello su gomma. In quest'ultimo caso è importante sottolineare come il gasolio rappresenti la principale tipologia di combustibile. Il secondo settore più energivoro del Gruppo, analogamente a quanto visto per l'energia elettrica, è rappresentato dall'infrastruttura, che utilizza la maggior parte della quota residua di gasolio. Sui volumi complessivi si è registrato un aumento di circa il 17% che è il riflesso principalmente dell'introduzione dei consumi delle nuove società acquisite, TrainOSE SA e Qbuzz BV, che nelle loro attività di trasporto, rispettivamente su ferro e su gomma, impiegano il gasolio.



A differenza delle fonti precedenti, il metano vede come prevalente utilizzo il riscaldamento degli ambienti e solo in misura minore il trasporto, destinato esclusivamente a una parte di flotta su gomma. Questa caratteristica è evidenziata dal fatto che i consumi di gas naturale sono maggiormente distribuiti tra i diversi settori di *business* del Gruppo. Il volume complessivo dei consumi del 2018, 47,6 milioni di metri cubi di gas, risulta in linea con quello dell'anno precedente.



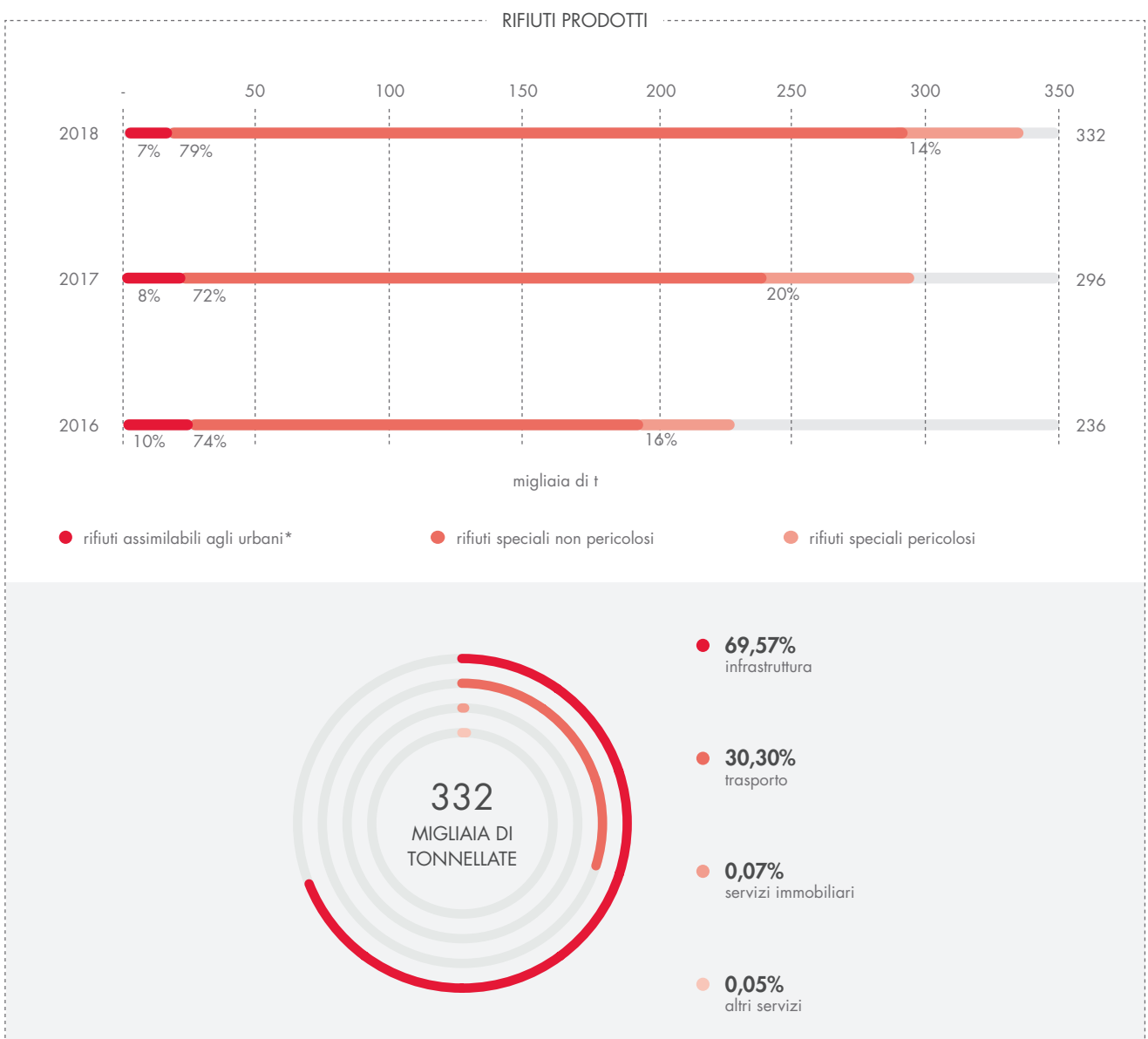
Il consumo energetico si riflette sulle emissioni di gas a effetto serra. Nell'ultimo anno l'ammontare di tali sostanze si è attestato intorno alle 2,5 milioni di tonnellate, con una crescita del 7,6% dovuta principalmente alla contabilizzazione, nel bilancio energetico del Gruppo FS Italiane, di TrainOSE SA, Qbuzz BV e Anas SpA. Il trasporto pubblico, nel suo complesso, pesa per il 75% della produzione di CO<sub>2</sub> del Gruppo, con forte prevalenza della modalità ferroviaria. Le restanti emissioni di anidride carbonica sono imputabili per la maggior parte alle attività delle officine, stazioni, uffici e altri siti operativi relativi alle società che si occupano di infrastrutture.

EMISSIONI DIRETTE E INDIRETTE DI GAS SERRA	Unità di Misura	2018	2017	2016	DELTA % 18/17
Emissioni Totali dirette di gas a effetto serra (Scope 1)	Mgl tCO <sub>2</sub>	615	542	498	13%
Emissioni Totali indirette di gas a effetto serra (Scope 2)	Mgl tCO <sub>2</sub>	1.918	1.811	1.729	6%
<b>TOTALE</b>	<b>Mgl tCO<sub>2</sub></b>	<b>2.533</b>	<b>2.353</b>	<b>2.227</b>	<b>8%</b>

## Gestione dei rifiuti

L'impegno del Gruppo FS Italiane nel gestire, monitorare e ridurre i rifiuti<sup>21</sup> prodotti è dimostrato dall'implementazione di modelli di gestione orientati alla prevenzione, al riuso e al riciclo dei rifiuti derivanti dalle attività industriali in un'ottica di "economia circolare" e dalla ricerca di soluzioni finalizzate al miglioramento dei sistemi di raccolta nei servizi rivolti ai viaggiatori, soprattutto a bordo dei mezzi e nelle stazioni.

I rifiuti derivanti dalle attività poste in essere dalle società che operano nei settori dell'Infrastruttura e del Trasporto rappresentano oltre il 99% del totale dei rifiuti prodotti dal Gruppo. Le attività di demolizione dei carri ferroviari e l'incremento delle attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria hanno pertanto determinato la crescita della produzione di rifiuti registrata nel 2018, pari a circa il 12% rispetto al 2017; la percentuale di rifiuti speciali inviati a recupero - principalmente ferro, acciaio, cemento e traverse in legno - si conferma invece intorno al 95%.



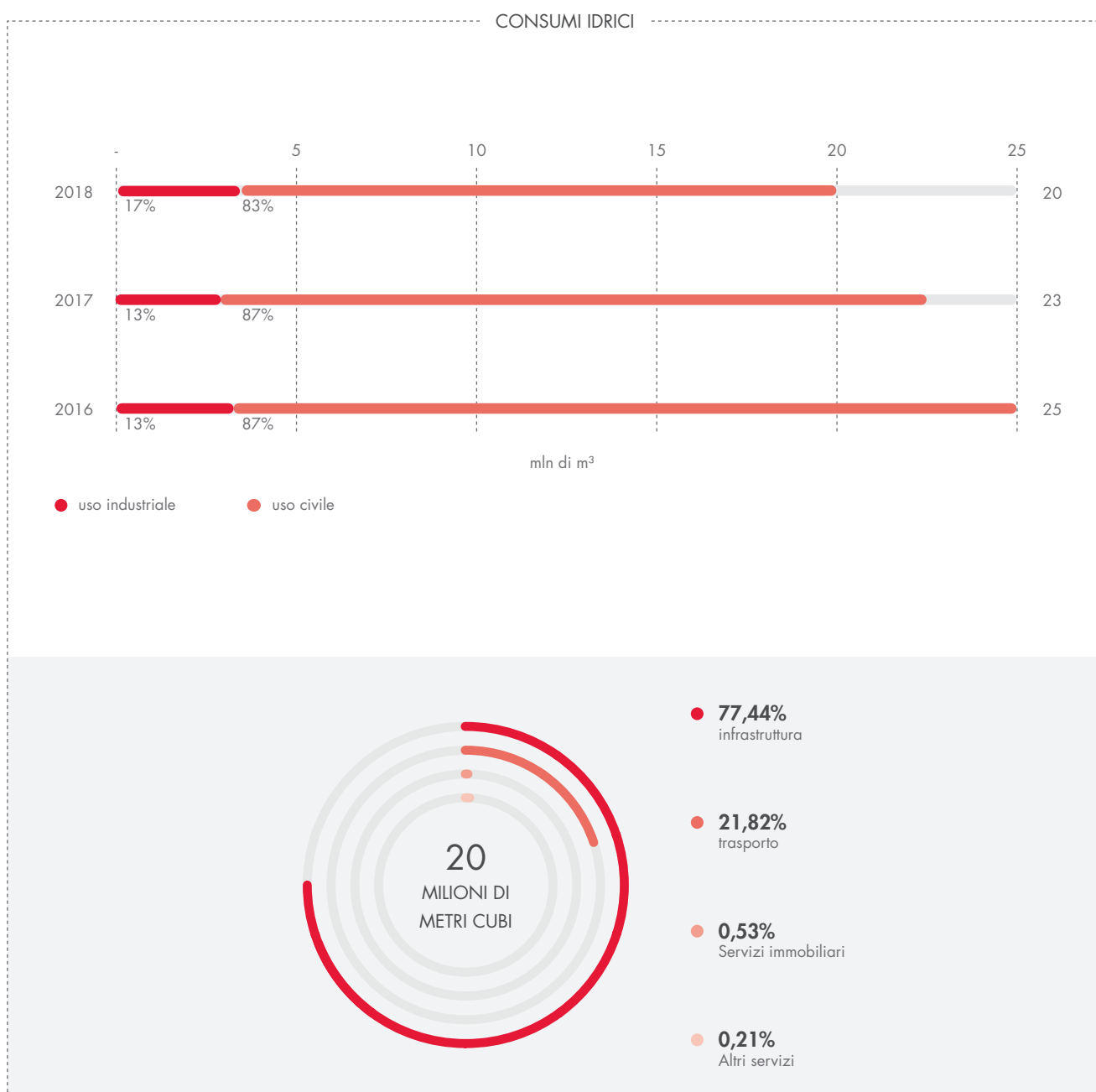
\*Inclusi i rifiuti assimilabili agli urbani prodotti negli spazi aperti al pubblico delle stazioni.

<sup>21</sup> I rifiuti sono classificati secondo l'origine in rifiuti speciali e assimilabili agli urbani. I rifiuti speciali sono i rifiuti derivanti da attività produttive di industrie e aziende che, in considerazione della concentrazione di sostanze inquinanti contenute al loro interno, si classificano in pericolosi o non pericolosi. I rifiuti assimilabili agli urbani sono rifiuti speciali che presentano caratteristiche e composizione merceologica tali da consentire il recupero o lo smaltimento in impianti originariamente progettati per il trattamento di rifiuti urbani ovvero rifiuti domestici derivanti da luoghi adibiti ad abitazioni civili e gestiti dalla pubblica amministrazione.



### Gestione delle risorse idriche

La tipologia dei *business* caratteristici del Gruppo FS Italiane comporta limitati consumi della risorsa idrica, prevalentemente utilizzata per uso civile e, quindi, a servizio degli uffici, dei bagni, delle docce delle officine e delle fontanelle presenti in stazione. I volumi utilizzati per fini industriali riguardano, invece, lavaggi di treni e bus. Frequenti sono le campagne organizzate dalle società del Gruppo per sensibilizzare i viaggiatori a un uso responsabile della risorsa e, in merito agli utilizzi industriali, l'attenzione è rivolta principalmente alla riduzione dei consumi per garantire efficace raccolta e trattamento dei relativi reflui<sup>22</sup>. Nel 2018 si è registrata una diminuzione dei consumi idrici di circa il 15% rispetto al 2017, confermando il *trend* positivo registrato già lo scorso anno, a sostegno dell'efficacia del processo di gestione dell'acqua che proseguirà nei prossimi anni attraverso la razionalizzazione delle utenze idriche e l'attivazione degli interventi necessari a ridurre gli sprechi.



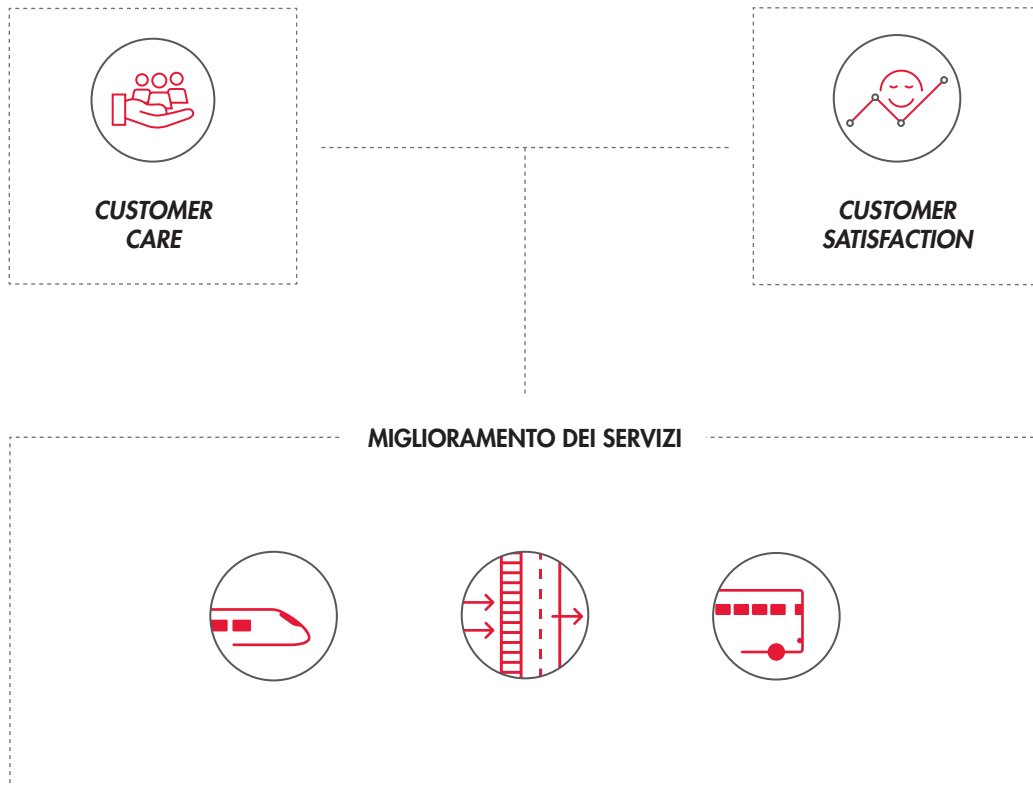
<sup>22</sup> L'acqua prelevata per uso industriale segue un processo di trattamento dei reflui differente rispetto al trattamento dei reflui all'acqua per uso civile, in considerazione delle specifiche caratteristiche dei carichi inquinanti.



### L'esperienza del viaggio

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

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









## Infrastruttura

Il settore infrastruttura comprende:

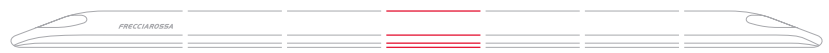
- rete ferroviaria / stazioni
- rete stradale e autostradale

Per quanto riguarda la rete ferroviaria e le stazioni, il Gruppo monitora gli obiettivi dichiarati nella carta dei servizi (previsti dalla normativa di riferimento per i servizi pubblici del settore trasporti - Dir. P.C.M. 27 gennaio 1994 e D.P.C.M. 30 dicembre 1998). In particolare, nel 2018 tutti gli obiettivi sono stati raggiunti, sia quelli riferiti alla qualità percepita, rilevati tramite indagini di *customer satisfaction*, sia quelli riferiti alla qualità offerta, verificati tramite monitoraggio interno e di terzi.

RETE FERROVIARIA / STAZIONI		
INDICATORE	OBIETTIVO 2018	CONSUNTIVO 2018
 Efficienza energetica delle stazioni	Rinnovamenti (in 40 stazioni) dei sistemi di illuminazione tramite esclusivo utilizzo di lampade e LED	
 Sicurezza in stazione	Numero di furti in stazione inferiore alla media del triennio di riferimento <sup>1</sup>	
 Accessibilità delle stazioni	Realizzazione di almeno 100 interventi per il miglioramento dell'accessibilità	

 Obiettivo raggiunto

<sup>1</sup>Sono esclusi furti avvenuti nell'ambito degli esercizi commerciali. Il triennio di riferimento è 2008-2010, assunto come periodo di consolidamento degli effetti prodotti dalla Convenzione attiva del 2007 tra Capogruppo FS Italiane e il Ministero dell'Interno per lo sviluppo di azioni congiunte mirate alla sicurezza dei clienti e degli asset del Gruppo.



In merito agli obiettivi di qualità percepita, collegati alla percentuale di viaggiatori soddisfatti (che hanno espresso un voto tra 6 e 9) per i servizi offerti nelle stazioni, i risultati di *customer satisfaction* hanno evidenziato per la quasi totalità dei macro-fattori a livello intera rete, un sostanziale allineamento con i valori del 2017, che si mantengono tutti sopra la soglia del 90%.

## RETE FERROVIARIA / STAZIONI



+1,0 p.p.

### Qualità

Qualità delle stazioni nel complesso

Consuntivo 2018: 96,6%

Consuntivo 2017: 95,6%



+0,7 p.p.

### Informazioni in stazione

Percezione dell'informazione in condizioni di criticità nella circolazione

Consuntivo 2018: 94,0%

Consuntivo 2017: 93,3%



+0,9 p.p.

### Assistenza

Livello di soddisfazione per il servizio di assistenza erogato nel circuito Sale Blu

Consuntivo 2018: 99,5%

Consuntivo 2017: 98,6%

p.p.: punti percentuale

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

## STRADE E AUTOSTRADE

INDICATORE <sup>1</sup>	OBIETTIVO 2018	CONSUNTIVO 2018
 Sicurezza del viaggio	Tempo intercorrente tra la verifica della segnalazione pervenuta il Sala Operativa e la pubblicazione sui sistemi di informazione all'utenza (VAI, PMV, SITO ANAS) di eventi relativi alla viabilità <i>Standard di riferimento max 30 min.</i>	
 Regolarità del servizio	Tempo di chiusura della strada per nevicate non eccezionali e/o non dovuta a chiusura programmata sulle tratte campione individuate <i>Standard di riferimento: ≤ 12 ore</i>	
 Attenzione all'ambiente	Produzione di energia da fonti rinnovabili (fotovoltaico) <i>Standard di riferimento: ≥ 750 Gigajoule</i>	

 Obiettivo raggiunto

<sup>1</sup>principali indicatori della carta dei servizi Anas



Nel corso dell'anno viene effettuata anche un'analisi di *customer satisfacton* con riferimento al servizio dedicato "Pronto Anas". L'indagine ha rilevato un livello di soddisfazione pari a 7,4 su 10.

### Trasporto passeggeri su ferro

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

- media e lunga percorrenza
- regionale

### Italia

Per quanto riguarda il fattore puntualità, i treni regionali confermano il *trend* di miglioramento fatto registrare nel corso degli ultimi anni.

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

## ITALIA



-1,9 p.p.

### PUNTUALITÀ - MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

% di treni in arrivo entro 15' dall'orario previsto<sup>1</sup>

Consuntivo 2018: 95,7%

Consuntivo 2017: 97,6%



+0,5 p.p.

### PUNTUALITÀ REGIONALE

% di treni in arrivo entro 5' dall'orario previsto<sup>1</sup>

Consuntivo 2018: 97,6%

Consuntivo 2017: 97,1%

<sup>1</sup>Sono considerati arrivati in orario i treni giunti oltre la soglia per cause esterne, per cause imputabili al Gestore della rete e ad altre imprese ferroviarie

La qualità percepita viene rilevata attraverso indagini periodiche con passeggeri di età superiore a 14 anni con riferimento alla loro esperienza di viaggio sui treni gestiti dal Gruppo (media-lunga percorrenza<sup>23</sup> e corto raggio-locale/regionale<sup>24</sup>). La rilevazione avviene attraverso interviste *face to face* e interviste telefoniche<sup>25</sup>.

Il segmento media e lunga percorrenza ha fatto registrare nel 2018 una complessiva stabilità della soddisfazione dei passeggeri. La soddisfazione complessiva inerente il "viaggio nel complesso"<sup>26</sup> è sostanzialmente invariata rispetto allo scorso anno, con il 92,5% di passeggeri soddisfatti nel 2018 rispetto al 92,9% del 2017. Più in particolare, si rileva anche una sostanziale stabilità riguardo il "comfort a bordo" (-0,2%) e la "pulizia" (-0,2%).

<sup>23</sup> Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede 5.000 interviste rivolte a un campione di viaggiatori selezionato secondo una procedura di tipo probabilistico basata su tre stadi: relazione di traffico, stazione, brand.

<sup>24</sup> Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede 7.666 interviste, tale numerosità consente anche di effettuare un approfondimento sulla clientela che viaggia su 35 principali linee ferroviarie regionali distribuite sull'intero territorio nazionale.

<sup>25</sup> Le interviste *face to face* sono effettuate in stazione prima della partenza del treno. Le interviste telefoniche con tecnica CATI (*Computer Assisted Telephone Interview*) sono realizzate contattando nuovamente l'intervistato entro i due/tre giorni successivi al viaggio. Il giudizio per ciascuna variabile oggetto di indagine è espresso mediante una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione. Sono considerati soddisfatti i viaggiatori che hanno attribuito un punteggio pari o maggiore a 6 ai diversi fattori oggetto dell'indagine.

<sup>26</sup> La soddisfazione del viaggio nel suo complesso prende in esame tutte le fasi: pre-viaggio, afflusso in stazione, permanenza in stazione, permanenza a bordo, deflusso da stazione e post viaggio.



## MEDIA E LUNGA PERCORRENZA



-0,4 p.p.

### VIAGGIO NEL COMPLESSO

2018: 92,5%  
2017: 92,9%



-0,2 p.p.

### PULIZIA

2018: 90,5%  
2017: 90,7%



-0,2 p.p.

### COMFORT

2018: 93,2%  
2017: 93,4%

Nel 2018 i risultati del segmento trasporto regionale hanno fatto registrare un aumento della soddisfazione dei passeggeri con riferimento a tutti i principali aspetti del viaggio.

La soddisfazione relativa al "viaggio nel complesso" registra un risultato pari all'84,5%, con un incremento di circa 2% rispetto all'anno 2017.

Analizzando i singoli aspetti si registra un miglioramento di tutti i fattori, in particolare migliorano la soddisfazione riguardo la "pulizia" con un incremento di 3,2 rispetto allo scorso anno e il "comfort" con un aumento di 2,3%.

## REGIONALE



+1,8 p.p.

### VIAGGIO NEL COMPLESSO

2018: 84,5%  
2017: 82,7%



+3,2 p.p.

### PULIZIA

2018: 73,5%  
2017: 70,3%



+2,3 p.p.

### COMFORT

2018: 85,2%  
2017: 82,9%

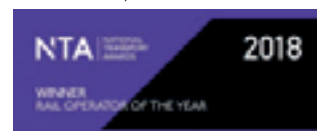
Al fine di rafforzare l'attenzione del Gruppo ai bisogni dei viaggiatori, specie dei pendolari, è stato implementato un servizio di *customer care* dedicato sui treni e nelle stazioni, a cui si aggiungono *desk* e *box* informativi dislocati nelle principali stazioni e le altre attività di *caring* già esistenti (informazioni personalizzate via *App*, la chat telefonica, il numero verde gratuito, ecc.).

## UK

Trenitalia c2c Ltd, che offre il servizio di trasporto passeggeri tra Londra e l'Essex, è risultata essere la più puntuale impresa ferroviaria del Regno Unito, con il 97,6% (nel 2017 era il 93,8%) dei treni arrivati in orario nel periodo esaminato, contro una media nazionale pari a 87,3%.

La soddisfazione dei passeggeri viene misurata attraverso una *survey* (su base semestrale) "National Rail Passenger Survey". I risultati ottenuti sono per quasi tutti i criteri superiori alla media delle altre imprese del settore (Londra & Sud Est). La soddisfazione del viaggio nel suo complesso è stata pari all'88% contro una media di settore pari al 79% (+9%).

Nel 2018 Trenitalia c2c Ltd si è aggiudicata il premio quale miglior compagnia ferroviaria della Gran Bretagna. Il riconoscimento è arrivato in occasione dei *National Transport Awards* (anche grazie alla fornitura di 60 nuove carrozze, all'implementazione di un miglior sistema di rimborso in caso di ritardi e cancellazioni dei treni, e il lancio della connessione *wifi* gratuita per tutti i passeggeri).



### UK



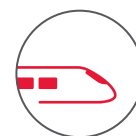
**+10,3 p.p.**

#### PUNTUALITÀ - PPM<sup>1</sup>

Periodo 9 dicembre - 5 gennaio

Consuntivo: 97,6%

Benchmark Network Rail: 87,3%



**+9,0 p.p.**

#### SODDISFAZIONE DEL VIAGGIO

% di passeggeri soddisfatti

Consuntivo: 88,0%

Benchmark di settore: 79,0%

<sup>1</sup> PPM (*Public Performance Measure*) rappresenta lo standard attraverso il quale è monitorata la puntualità dei treni ed è definito da Network Rail (gestore infrastrutturale). Tale indicatore mostra la percentuale di treni che viaggiano secondo la tratta e le tempistiche pianificate e che arrivano alla stazione di destinazione entro 5 minuti dall'orario programmato (per Londra & Sud est e servizi regionali) oppure 10 minuti (per servizi di lunga percorrenza)

## Grecia

TrainOSE SA<sup>27</sup> monitora su base mensile, attraverso delle misurazioni dirette, la puntualità dei treni<sup>28</sup> e la soddisfazione dei passeggeri (es. attraverso *survey* e tecnica del *mystery client*).

### GRECIA



#### PUNTUALITÀ

% di corse in orario a destinazione

Consuntivo 2018<sup>1</sup>: 86,0%



#### PULIZIA

% di passeggeri soddisfatti

Consuntivo: 47,0%

<sup>1</sup> Ultimo dato disponibile si riferisce al secondo trimestre 2018

<sup>27</sup> L'acquisizione di TrainOSE SA si è perfezionata nel corso dell'ultimo trimestre del 2017, pertanto non è possibile effettuare una comparazione della puntualità e della soddisfazione dei passeggeri rispetto al precedente esercizio.

<sup>28</sup> La rilevazione viene effettuata sulla base dello standard UNI EN 13816/2002 "Trasporti, Logistica e Servizi - Trasporto pubblico di passeggeri - Definizione, obiettivi e misurazione della qualità del servizio".

## Germania

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

### Trasporto passeggeri su gomma

Per il segmento del trasporto passeggeri su gomma, nel 2018 per la prima volta, al fine di rappresentare la *performance* complessiva del Gruppo, è stato effettuato un consolidamento dei risultati basato su alcune semplificazioni necessarie per poter aggregare diverse modalità di raccolta e misurazione. Gli obiettivi sono rendicontati in diverse carte dei servizi su base regionale/provinciale/comunale e specifici per ambito "urbano" ed "extraurbano".

Il dato sulla puntualità del servizio urbano e del servizio extraurbano (rapporto tra ritardi registrati e corse monitorate) risulta essere sostanzialmente in linea con la *performance* dello scorso anno.

#### TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA



**+0,3 p.p.**

#### **PUNTUALITÀ (URBANO)**

% di corse in orario entro 5 min  
 Consuntivo 2018: 86,4%  
 Consuntivo 2017: 86,1%



**+0,1 p.p.**

#### **PUNTUALITÀ (EXTRAURBANO)**

% di corse in orario entro 15 minuti  
 Consuntivo 2018: 87,5%  
 Consuntivo 2017: 87,4%

La qualità percepita viene monitorata attraverso indagini periodiche<sup>29</sup>. Le rilevazioni sono effettuate sia su abbonati, con un focus effettuato attraverso interviste CATI, sia sulla totalità dei passeggeri, attraverso interviste "face to face" e con questionari in auto-compilazione durante la fruizione del servizio. Nel corso delle analisi sono stati considerati "soddisfatti" i passeggeri che hanno espresso un giudizio pari o superiore a 6, su una scala da 1 a 10. I dati di soddisfazione pubblicati sono un'aggregazione ponderata dei risultati delle ricerche telefoniche e delle indagini sul campo.

Per quanto riguarda il servizio "urbano"<sup>30</sup> i risultati registrati mostrano, nel complesso, un generale aumento della soddisfazione dei passeggeri.

<sup>29</sup> Nel corso del 2018 sono state effettuate rilevazioni CATI a giugno/luglio sui territori del gruppo Busitalia, rilevazioni CAPI nelle città turistiche umbre a giugno/luglio, CAPI e autocompilati su tutti i territori del gruppo Busitalia a novembre/dicembre. La società di rilevazione è Mediatrice-MG Research e il totale di clienti intervistati è 5.325 per i servizi extraurbani e 9.541 per i servizi urbani (dati aggregati).

<sup>30</sup> I dati del servizio urbano del gruppo Busitalia comprendono anche i risultati delle indagini di Salerno sui collegamenti urbani/suburbani.



**URBANO**

**+3,5 p.p.**
**GIUDIZIO COMPLESSIVO**

 2018: 86,3%  
 2017: 82,8%

**+3,8 p.p.**
**PULIZIA**

 2018: 75,8%  
 2017: 72,0%

**+0,8 p.p.**
**COMFORT**

 2018: 74,5%  
 2017: 73,7%

Il servizio "extraurbano" registra un grado di soddisfazione dei passeggeri sostanzialmente invariato.

**EXTRAURBANO**

**-0,3 p.p.**
**GIUDIZIO COMPLESSIVO**

 2018: 84,9%  
 2017: 85,2%

**+1,9 p.p.**
**PULIZIA**

 2018: 69,4%  
 2017: 67,5%

**-2,8 p.p.**
**COMFORT**

 2018: 76,3%  
 2017: 79,1%

**Olanda**

Il sistema di monitoraggio della soddisfazione dei passeggeri di Qbuzz BV<sup>31</sup> prevede lo svolgimento di un'indagine "Barometro OV<sup>32</sup>", su base nazionale, per tutte le tratte e le società concessionarie.

Nelle aree in cui opera, i servizi offerti hanno registrato una soddisfazione pari a 7,7, leggermente superiore alla media nazionale che si attesta a 7,6 (su un punteggio da 1 a 10).

**Merci**

Il Cliente rappresenta lo *Stakeholder* principale per il Polo Mercitalia; la sua centralità, i suoi bisogni e le sue aspettative hanno spinto le società ad avviare, nel corso del 2018, il processo di *Customer Satisfaction* che verrà consolidato nel corso del 2019.

La centralità del Cliente è dimostrata attraverso:

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

<sup>31</sup> L'acquisizione di Qbuzz BV si è perfezionata nel corso dell'ultimo quadrimestre del 2017, pertanto non è possibile effettuare una comparazione rispetto ai dati dello scorso anno.

<sup>32</sup> "OV-Klantbarometer" è un'indagine nazionale, svolta da un soggetto terzo, sulle opinioni dei viaggiatori del trasporto pubblico (urbano e regionale). I viaggiatori hanno la possibilità di valutare diversi aspetti del servizio. La ricerca si svolge annualmente, nel periodo ottobre-dicembre, su autobus, tram, metropolitane, treni regionali e navi. Le aree di indagine corrispondono in gran parte alle aree in cui operano i concessionari del servizio di trasporto pubblico.

In particolare, Mercitalia Rail Srl<sup>33</sup> ha avviato, a partire dalla primavera 2018, un progetto pilota per la determinazione della qualità dei servizi offerti. Il livello di soddisfazione del servizio è risultato sufficiente, ma sicuramente da migliorare (64% del 2018<sup>34</sup> a fronte del 61% del 2016, +3%).

Sempre nel corso del 2018 Mercitalia Rail Srl, al fine di incrementare il livello di affidabilità e per fidelizzare i clienti, ha attuato un'importante riorganizzazione della struttura di *Customer Service*, *front line* unico dell'azienda sul mercato, rispondendo a tutti i clienti sia per gli aspetti operativi (*track & trace* e riprogrammazione a breve) che per gli aspetti documentali (Lettere di vettura, reclami e riordini).

La nuova organizzazione, sempre più orientata alla gestione di traffici internazionali, offre inoltre un'operatività "h24" per garantire un livello assistenza sempre maggiore.



<sup>33</sup> La prima impresa ferroviaria del Polo Mercitalia nata dalla scissione del ramo d'azienda denominato "Cargo" di Trenitalia.

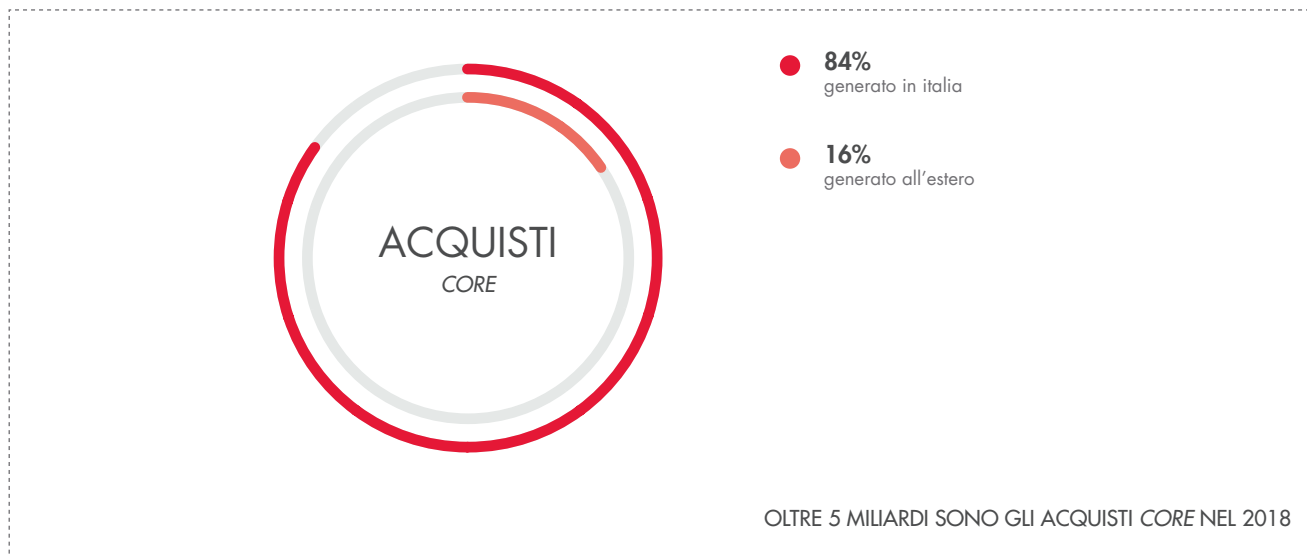
<sup>34</sup> Nel 2017 non è stata effettuata l'analisi della soddisfazione della clientela a causa della ristrutturazione organizzativa del Polo Merici.

## LA CATENA DI FORNITURA SOSTENIBILE

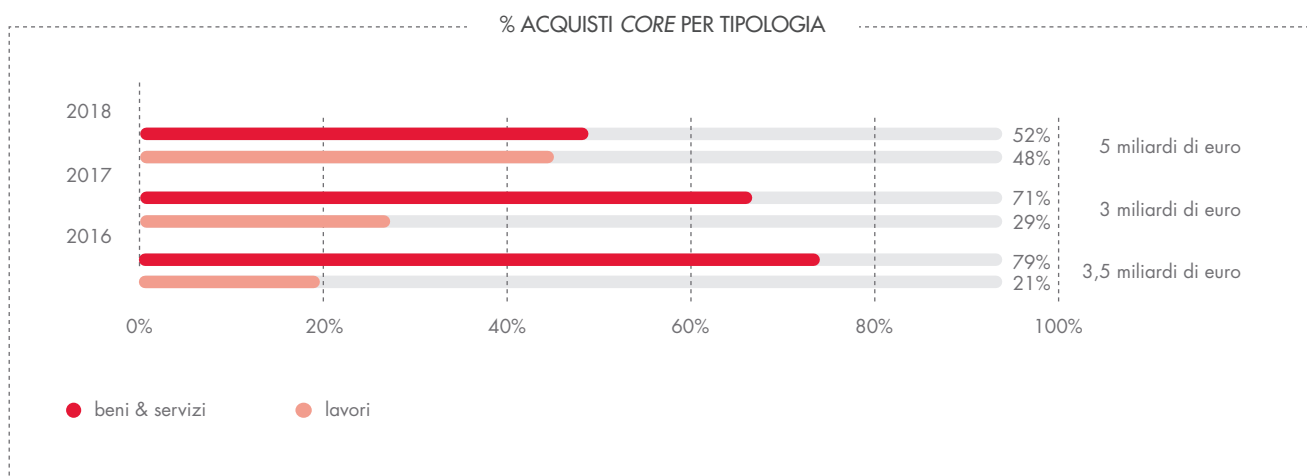
L'attività negoziale delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel rispetto delle finalità istituzionali del Gruppo e delle società stesse, si ispira ai principi dettati dal trattato UE a tutela della concorrenza ed è disciplinata dal "Regolamento per le Attività Negoziali delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane"<sup>35</sup>.

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

Così come richiamato all'interno del Codice Etico, improntiamo tutte le nostre azioni e comportamenti alla massima correttezza e legalità, operando solo con persone e imprese affidabili, onorabili e in possesso di una buona reputazione. Nel 2018 le società del Gruppo hanno gestito acquisti *core* per oltre 5 miliardi di euro, di cui oltre l'84% attribuibile a fornitori diretti<sup>36</sup> con sede legale in Italia che generano, direttamente e indirettamente, reddito e opportunità di lavoro sul territorio. A questi si aggiungono gli oltre 500 milioni di euro relativi alle gare bandite da Ferservizi SpA nel 2018 per gli acquisti *no core*, cioè non strettamente legati al *core business* delle società del Gruppo.



Di seguito è rappresentata la suddivisione degli acquisti *core* del Gruppo per tipologia:



<sup>35</sup> Consultabile *online* sui portali d'acquisto delle società del Gruppo.

<sup>36</sup> Società esterne al Gruppo con le quali le società del Gruppo hanno rapporti diretti.

Oltre il 60% degli acquisti<sup>37</sup> è stato gestito da RFI SpA e da Anas SpA che, con l'ingresso nel Gruppo, ha aumentato l'incidenza percentuale della spesa legata agli appalti di lavoro rispetto al totale, contribuendo, in tale tipologia di acquisti, per oltre il 20% sui circa 5 miliardi di euro registrati nel 2018.

Nel corso del 2018, è proseguito l'impegno del Gruppo nel percorso di miglioramento della gestione della *supply chain* attraverso la somministrazione di un questionario di auto-valutazione, composto da oltre 40 domande suddivise in 4 sezioni (diritti umani, ambiente, società e salute e sicurezza sul lavoro), ai fornitori strategici<sup>38</sup> delle società, l'esecuzione di attività di *audit* e la partecipazione ai tavoli di lavoro promossi nell'ambito di *Railsponsible*, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario con l'obiettivo di promuovere acquisti sostenibili attraverso la condivisione di *best practice* e processi virtuosi.

Inoltre, sulla base dell'esperienza maturata da RFI SpA che, a partire dal secondo semestre del 2017, ha introdotto nelle gare un criterio premiale relativo al profilo di sostenibilità del fornitore, utilizzando la piattaforma di monitoraggio sviluppata da EcoVadis, il Gruppo ha avviato il progetto "*Supply Chain Sustainable Management*" con l'obiettivo di migliorare le *performance* della catena di fornitura, riducendone al contempo i rischi ambientali e sociali, attraverso un percorso articolato nei 3 *step* di seguito rappresentati.

ASSESSMENT

1

Introdurre, nella gara da aggiudicare sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, una valutazione sul profilo di sostenibilità del fornitore che contribuisca all'attribuzione di un punteggio premiale

MONITORAGGIO

2

Monitorare le *performance* di sostenibilità dei fornitori attraverso la raccolta e l'analisi delle informazioni relative ai loro impatti ambientali, sociali ed economici

VERIFICA

3

Effettuare attività di verifica (*audit*) sui fornitori

<sup>37</sup> Il valore si riferisce alle fatture emesse nell'anno di rendicontazione e relative agli acquisti di beni, servizi e lavori.

<sup>38</sup> I fornitori strategici sono stati individuati utilizzando come criterio il peso percentuale rispetto al fatturato di acquisto totale del 2018.

## CAPITALE UMANO

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 74.436 unità al 31 dicembre 2017 alle 82.944 unità al 31 dicembre 2018, con un incremento netto pari a 8.508 unità, di cui 6.810 da acquisizioni societarie (consistenze medie +9.221 unità), 6.761 unità dalla sola Anas SpA e sue controllate. Si precisa che le informazioni di dettaglio nel seguito riportate rispondono anche a quanto richiesto dal dettato normativo contenuto nel Decreto Legislativo n. 254 del 30 dicembre 2016 all'art. 3 comma 2 lettere d) ed e).

Con riferimento alla differenza di genere, nel 2018 si registra un incremento di presenza della popolazione femminile sul totale, in particolare nelle categorie dei dirigenti e dei quadri.

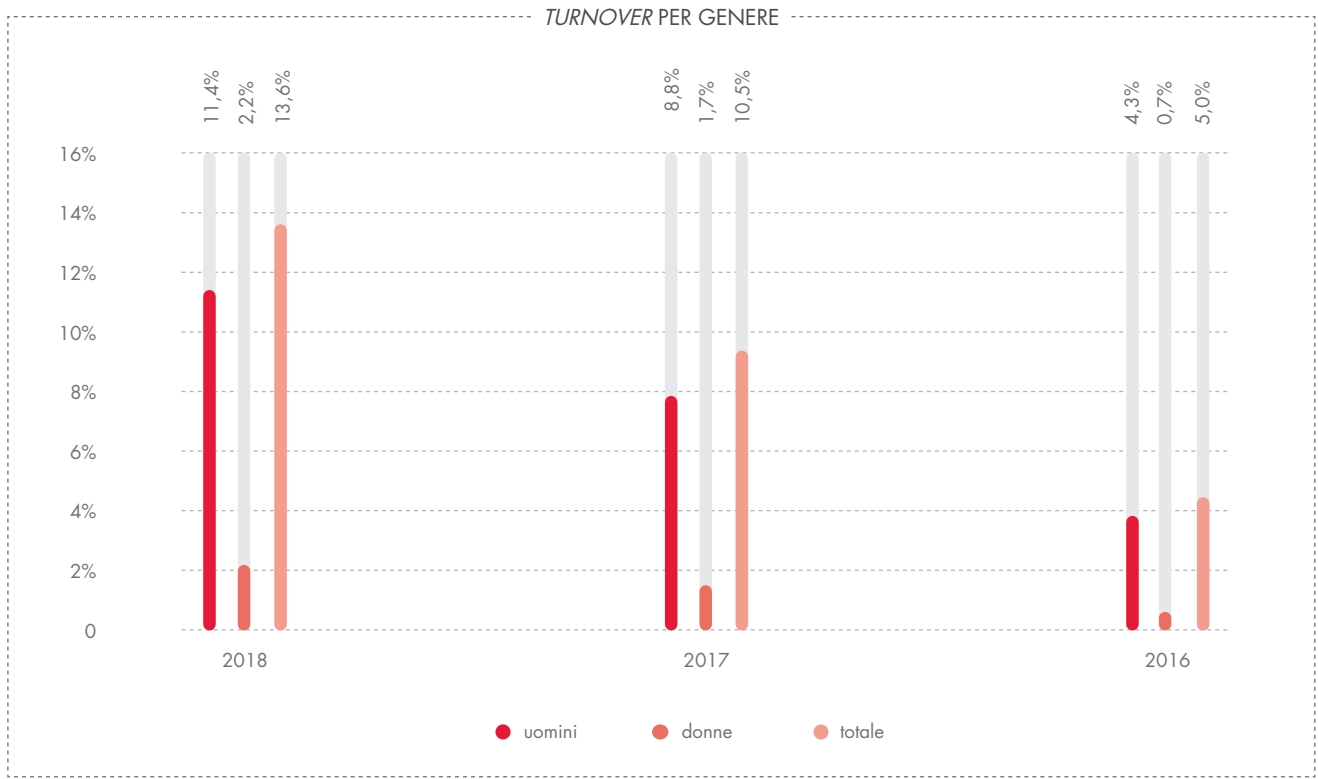
<b>Consistenza del personale Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane</b>		<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>DIRIGENTI</b>		<b>972</b>	<b>778</b>
Uomini		796	644
Donne		176	134
<b>QUADRI</b>		<b>12.901</b>	<b>10.996</b>
Uomini		10.427	9.142
Donne		2.474	1.854
<b>IMPIEGATI</b>		<b>39.688</b>	<b>33.948</b>
uomini		30.691	26.627
donne		8.997	7.321
<b>OPERAI</b>		<b>29.383</b>	<b>28.714</b>
Uomini		27.283	26.714
Donne		2.100	2.000
<b>CONSISTENZA TOTALE AL 31 DICEMBRE</b>		<b>82.944</b>	<b>74.436</b>
di cui Totale uomini		69.197	63.127
di cui Totale donne		13.747	11.309
Incidenza % uomini		83,4%	84,8%
Incidenza % donne		16,6%	15,2%
<b>CONSISTENZA MEDIA ANNUA</b>		<b>81.662</b>	<b>72.441</b>
<b>DIPENDENTI AL 31.12.2017</b>			<b>74.436</b>
Entrate (*) (**)			14.420
Uscite			5.912
<b>DIPENDENTI AL 31.12.2018(*)</b>			<b>82.944</b>
<b>CONSISTENZA MEDIA 2017</b>			<b>72.441</b>
<b>CONSISTENZA MEDIA 2018(*)</b>			<b>81.662</b>

(\*) 6.810 ingressi scaturiscono da acquisizioni societarie.

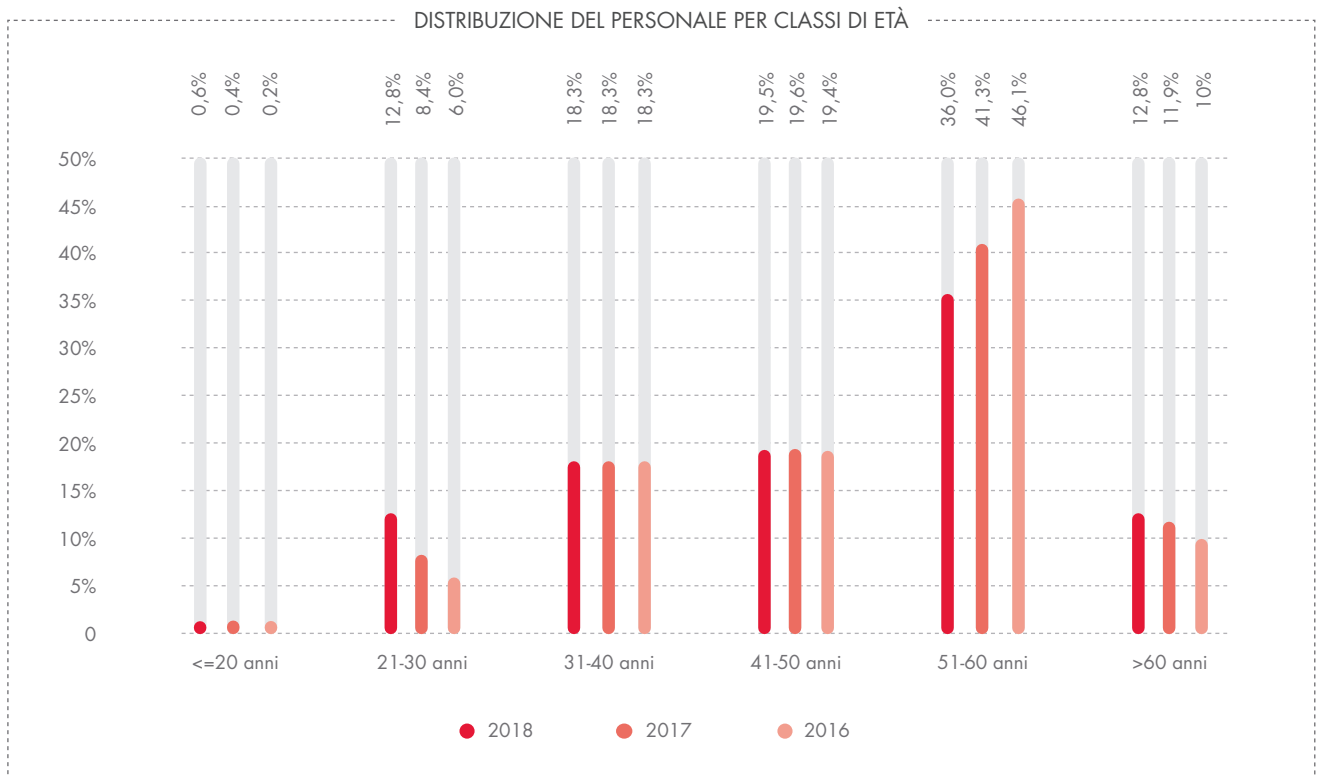
(\*\*) le entrate e le uscite includono quelle realizzate con contratti a tempo determinato del settore delle navi traghetto.



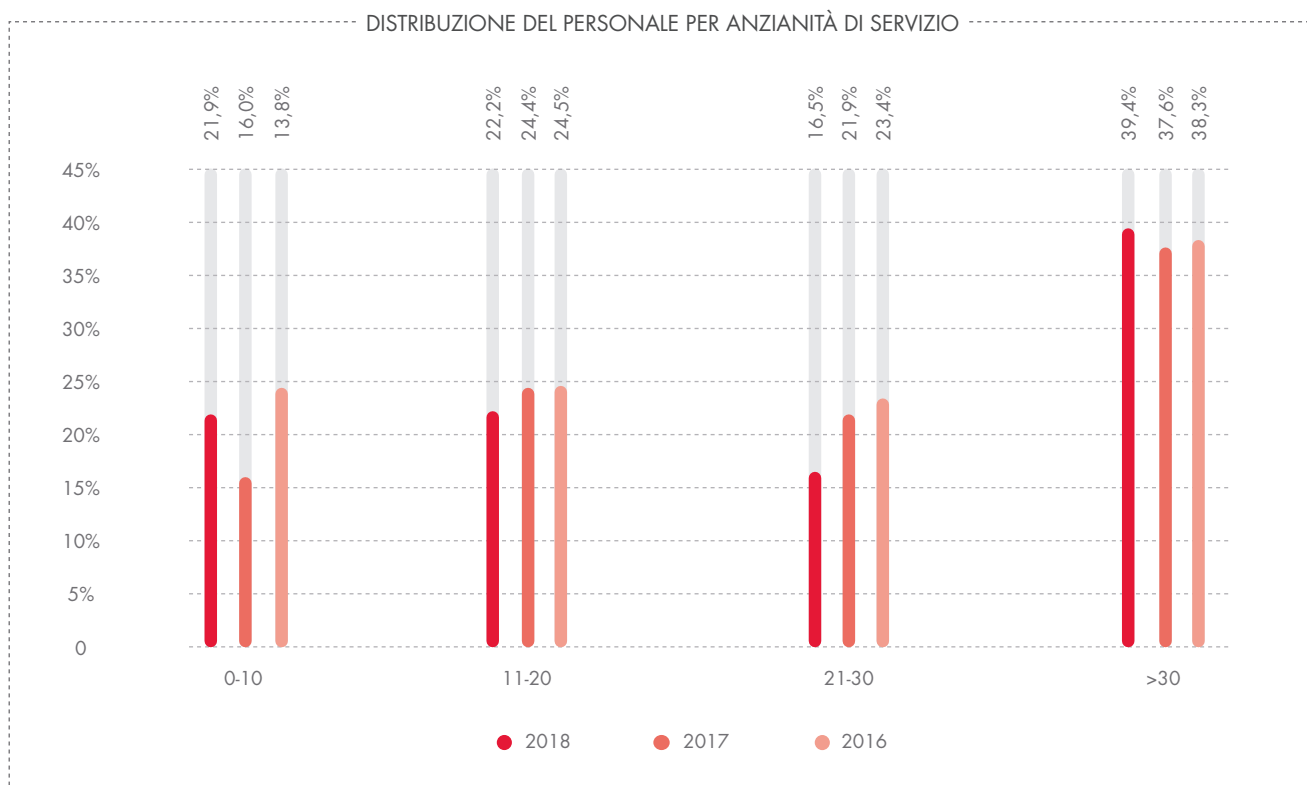
Di seguito si riportano alcuni grafici relativi a informazioni di dettaglio sulle consistenze nel periodo di riferimento<sup>39</sup>.



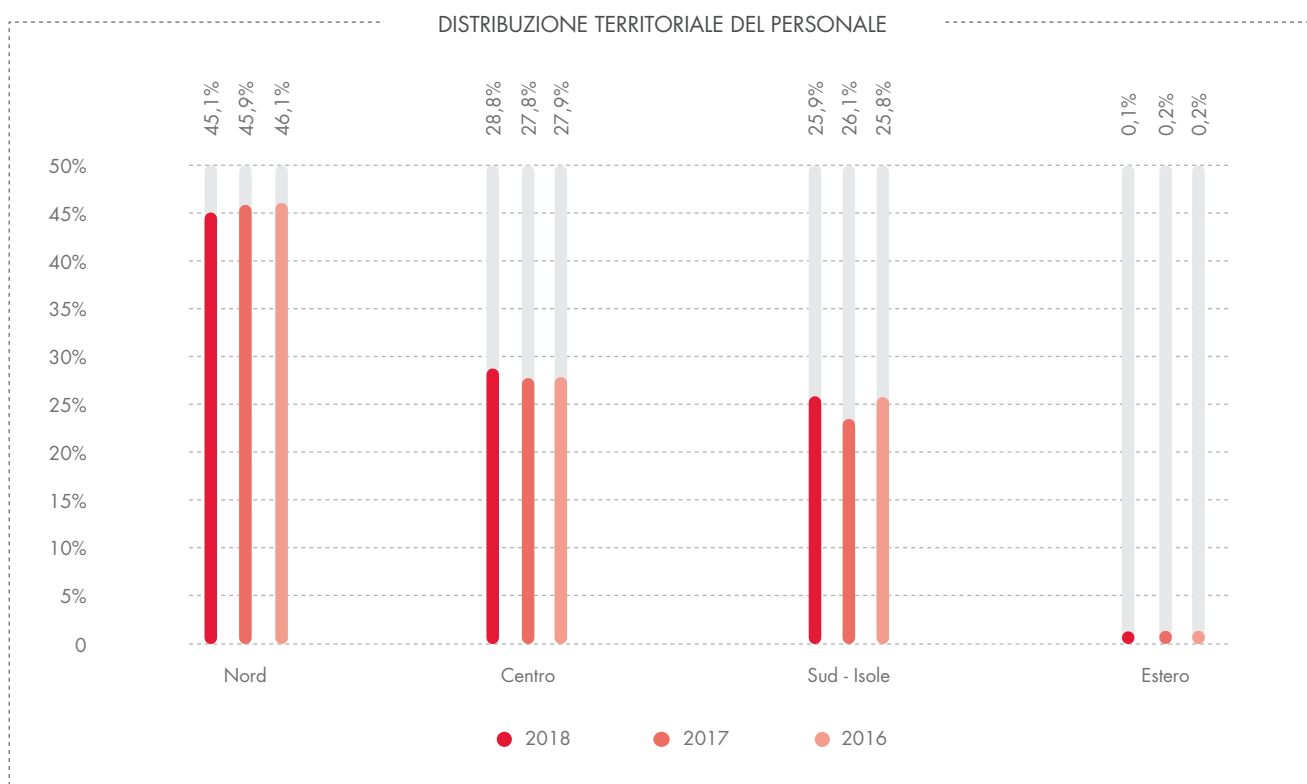
La variazione del *turnover* è determinata dal maggior numero di entrate ed uscite realizzate nel corso del 2018.



<sup>39</sup> Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS Holding, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, Mercitalia Transport & Services Srl, Mercitalia Intermodal SpA, Busitalia Veneto SpA, Busitalia Rail Service Srl, Busitalia Campania SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Grandi Stazioni Immobiliare SpA, Terminali Italia Srl, Italcertifer SpA, Nlugo SpA.



L'anzianità di servizio media del 2018 è pari a 21,5 anni contro 22,9 anni del 2017, mentre l'età media risulta essere pari a 47,2 anni contro i 48,4 anni del 2017.



Considerando anche i contratti di apprendistato, la forma contrattuale più diffusa risulta essere quella a tempo indeterminato, applicata al 99,9% del personale in forza al Gruppo FS Italiane. L'1,7% dei contratti a tempo indeterminato sono *part-time*. Come negli anni precedenti, il 100% dei dipendenti è coperto da accordi collettivi; il CCNL applicato alla maggioranza del personale non dirigente del Gruppo è quello della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie, integrato con il Contratto Aziendale di Gruppo del 16 dicembre 2016.

### **Le relazioni industriali e la normativa del lavoro**

Nel 2018 sono state fornite indicazioni alle società del Gruppo FS Italiane in relazione alle modifiche legislative intervenute in materia di mercato del lavoro con il "Decreto Dignità" (D.L. n. 87/2018 convertito, con modificazioni, in Legge n. 96/2018) attraverso l'emanazione di specifiche note esplicative.

È proseguita l'attività volta a fornire indicazioni operative sull'applicazione delle previsioni del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto aziendale di Gruppo FS Italiane del 16 dicembre 2016, tenuto conto della pratica operativa intervenuta dopo il rinnovo. Nell'ambito del progetto "Omogeneizzazione delle regole" della Struttura di Pianificazione e Gestione, è stato fornito supporto normativo sull'applicazione delle regole legali e contrattuali relative a trasferte, somministrazione di lavoro, ferie, straordinari e cessione del contratto.

Il 6 febbraio 2018, Mercitalia Rail Srl, con il supporto di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e le Organizzazioni Sindacali Nazionali hanno sottoscritto un accordo che riconosce il tirocinio extracurricolare come una delle modalità per l'acquisizione delle competenze professionali funzionali all'inserimento lavorativo. Relativamente alle figure professionali di Macchinista e Tecnico Polifunzionale Treno, sono stati rivisti la durata ed i profili formativi dei contratti di apprendistato previsti nel CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviaria del 16 dicembre 2016 che terranno conto della formazione effettuata durante il suddetto tirocinio.

In attuazione della relativa previsione contrattuale, il 20 aprile 2018, è stato sottoscritto l'accordo sullo *Smart Working* che ha introdotto in maniera strutturale, nelle società del Gruppo FS Italiane che applicano il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 16 dicembre 2016, tale modalità di lavoro quale misura di conciliazione tra vita professionale e vita privata dei lavoratori. Sono state, successivamente, redatte, congiuntamente alla struttura competente le "Linee guida e procedura per la gestione dello *Smart Working* nel Gruppo FS Italiane". Inoltre, il successivo 23 aprile, le società del Gruppo che applicano il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie ed il Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane e le Organizzazioni Sindacali Nazionali hanno sottoscritto le seguenti intese:

- accordo relativo al Premio di Risultato per gli anni 2018-2019-2020, articolato su macro indicatori di redditività, di qualità, di produttività e di partecipazione individuale agli obiettivi dell'impresa. La consuntivazione dei suddetti indicatori relativi al 2018 sarà possibile solo con la chiusura del bilancio dell'anno di riferimento e l'erogazione, in caso di raggiungimento e/o superamento degli obiettivi individuati, sarà effettuata nel mese di giugno 2019;
- accordo che ha previsto il riconoscimento di una "*Una Tantum*" a copertura del periodo 1 gennaio – 31 dicembre 2017 ed in sostituzione del "Premio di Risultato" non definito per l'anno 2017. L'erogazione della "*Una Tantum*" è stata effettuata a giugno 2018.

Sempre il 23 aprile 2018, è stato sottoscritto il Regolamento di funzionamento della Sede di partecipazione e consultazione, organismo previsto all'art. 1 del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane.

A seguito dell'emanazione del Decreto del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze n. 99296 del 18 maggio 2017, pubblicato in GU n. 166 del 18 luglio 2017, concernente il Regolamento 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, della sottoscrizione, avvenuta il 26 ottobre 2017, dell'accordo di procedura per l'accesso alle prestazioni solidaristiche straordinarie del Fondo stesso e della pubblicazione della circolare n. 107 del 09 novembre 2018 con la quale l'INPS ha fornito indicazioni in ordine al funzionamento del suddetto fondo, sono state avviate, nel 2018, da Mercitalia Rail Srl le fasi propedeutiche all'accesso al Fondo da parte dei dipendenti in possesso dei requisiti richiesti. Per quanto riguarda, invece, le prestazioni straordinarie del Fondo, nel corso del 2018, le società Ferservizi SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA hanno avviato i processi previsti per l'accesso al fondo dei lavoratori in possesso dei requisiti previsti.

Il **tasso di sindacalizzazione**, nel periodo di riferimento, è pari al 61,8% e non si registrano complessivamente significative variazioni rispetto al periodo precedente.

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

	2018	2017	2016
TASSO DI ASSENTEISMO	8,7%	8,8%	8,9%

Per quanto riguarda le ore perse per sciopero si è registrato un rilevante decremento rispetto all'anno precedente. Inoltre, si deve considerare che gli scioperi di carattere aziendale riguardano circa il 28% delle ore perse complessivamente.

	2018	2017	2016
ORE PERSE PER SCIOPERO	39.779	57.709	108.776

### Le politiche di gestione e sviluppo del personale

Nel 2018, il *Job Posting*, sviluppato come di consueto secondo principi di trasparenza, pari opportunità e valorizzazione delle risorse interne al Gruppo, ha visto la promozione della diversificazione professionale attraverso l'invito, rivolto al personale, ad esprimere il proprio interesse verso aree e ambiti professionali diversi dall'attuale aggiornando il proprio *curriculum vitae online* in banca dati, con il coinvolgimento di oltre 1.300 risorse. Ciò ha consentito di ottenere un *database* aggiornato, utile alla creazione di bacini con le professionalità e i desiderata dei dipendenti del Gruppo, cui attingere in un'ottica di *Job Posting* continuo. Sono state gestite in totale 84 posizioni di *Job Posting* infragruppo.

La Ricerca sul mercato esterno, svolta, analogamente, secondo principi di equità, meritocrazia, trasparenza, pari opportunità e prevalentemente grazie al *know-how* interno, si è focalizzata su neolaureati in ambito ingegneristico, ma anche di *information & communication technology*, economico, giuridico e su figure professionali in grado di portare valore al nostro Gruppo, supportandone la realizzazione degli obiettivi programmati. È stato così sviluppato un bacino di 297 neolaureati di interesse pronti per l'inserimento in azienda, di cui 80 intercettati grazie a una continua collaborazione con il *network* delle università e ad attività diversificate di *employer branding*. Sono stati realizzate 5 edizioni del *#FSRecruitingday*, con l'obiettivo di diventare sempre più attrattivi, grazie all'impronta innovativa adottata, e coinvolgere, formare e selezionare studenti e neolaureati i cui contributi siano applicabili al contesto della mobilità. Attraverso un processo di selezione completamente digitalizzato, oltre 15.000 utenti hanno effettuato delle prove di selezione *online* (*soft skills*, lingua inglese, video colloqui) e *on site* (realtà virtuale, *making makers game*, *collaboration game*), con la creazione di un ulteriore bacino a cui attingere per future esigenze. Analogamente, in relazione al *target professional*, sono stati sviluppati "vivai" di professionalità utili al *business* con l'individuazione di 377 esperti e 25 *manager* di interesse.

Anche le Selezioni esterne di personale operativo si sono avvalse del *know-how* interno e ciascuna società ha utilizzato la propria procedura nel rispetto dei citati principi e linee guida di Gruppo.

Nel 2018, la funzione Sviluppo ha implementato il Nuovo Modello di *Talent Management*, realizzando un duplice obiettivo: valorizzare le diverse tipologie di competenze e percorsi maturati dalle persone del Gruppo FS Italiane, efficientare e sofisticare il relativo processo di valutazione e sviluppo.

A livello di efficientamento, l'utilizzo sistematico di Questionari e *test online* che vengono somministrati in fase di *prework* ai candidati ha permesso di ottimizzare la durata delle aule di valutazione "in presenza" passando da due giornate ad una giornata.

La popolazione di Gruppo è stata inoltre suddivisa in *layer* organizzativi, ad ognuno dei quali si collega un modello di competenze realizzato in base al tipo di complessità gestita e al profilo manageriale ricoperto (il profilo può avere un tratto più gestionale o specialistico, a seconda del processo che si va ad analizzare).

Ciò consente di valorizzare tutte le diversificate abilità, capacità, attitudini, motivazioni ed aspirazioni per ogni *layer*, garantendo il rispetto della meritocrazia e della parità di genere nella valorizzazione della diversità di competenze, specializzazioni, esperienze professionali di ciascuno.

Nel corso dell'anno 2018 le attività di sviluppo delle risorse del Gruppo hanno riguardato:

- la valutazione per lo sviluppo professionale e/o di carriera, che ha coinvolto 277 donne e 846 uomini;
- la valutazione di *performance* annuale, effettuata dai Responsabili di risorse attraverso la piattaforma SIV (Sistema Integrato di Valutazione), che ha interessato un totale di 10.091 persone, 2.598 donne e 7.493 uomini, pari a circa il 16% della consistenza media annua<sup>40</sup>. Per le risorse che non rientrano nel processo di valutazione del SIV, il monitoraggio delle prestazioni rese annualmente è affidato ai relativi Responsabili attraverso meccanismi informali (per esempio, restituzione di *feedback* su punti di forza e aree di miglioramento).

### La formazione

La formazione è uno strumento decisivo per la valorizzazione delle professionalità e lo sviluppo delle competenze necessarie al raggiungimento degli obiettivi di Gruppo.

Nel 2018 sono state erogate oltre 573.372,92 giornate di formazione a livello di Gruppo<sup>41</sup>, circa il 31% in più rispetto al 2017, di cui la maggior parte con la finalità di mantenere e aggiornare le competenze tecnico specialistiche e sviluppare una più forte cultura della sicurezza. Sono state inoltre realizzate 15.325 giornate di formazione per il personale esterno appartenente ad Aziende fornitrici al fine di assicurare *standard* di competenze e di sicurezza omogenee. Il costo complessivo è stato di oltre 9,4 milioni di euro, coperto mediante ricorso a finanziamenti alla formazione per circa 6 milioni di euro.

Le attività formative della Capogruppo hanno perseguito gli obiettivi di:

- consolidare e sviluppare le competenze manageriali sostenendo la *performance* delle persone che arrivano a ricoprire posizioni a più alto e ampio grado responsabilità e allineando i *manager* al nuovo *performance management*;
- accompagnare i processi di innovazione e cambiamento in atto, tramite una formazione più vicina ai bisogni concreti dei clienti interni e basata su un approccio più laboratoriale per allenare le competenze attraverso il fare;
- accompagnare i neo assunti nei percorsi di *Induction* in termini di allineamento al modello delle competenze, di ingaggio, di conoscenza dei principali processi di *core business* e dei mestieri chiave del Gruppo;
- sostenere la cultura del *diversity management* anche attraverso una forte focalizzazione sui temi della conciliazione vita-lavoro;
- agevolare la diffusione di contenuti normativi e di *compliance* tramite un'attività di *digital learning*.

Di seguito, sono riportati in dettaglio alcuni progetti formativi pilota di Gruppo, che nel corso del 2018 hanno coinvolto i dipendenti del Gruppo FS Italiane.

A proseguimento dell'implementazione del nuovo processo di *performance management* avviato nel 2017, nel 2018 è stato realizzato il percorso formativo *performance evolution* che ha visto il coinvolgimento di oltre 1.000 *manager* del Gruppo da marzo a giugno 2018. Le attività formative si sono focalizzate sull'acquisizione delle competenze e del metodo per la gestione dei *feedback* continui e per la costruzione di piani di miglioramento/sviluppo dei collaboratori.

Al fine di diffondere massivamente e in tempi ridotti a tutte le società del Gruppo la formazione obbligatoria specifica in materia di protezione dati (formati oltre 21.000 dipendenti), è stato introdotto un percorso di *Digital Learning "GDPR"* (*General Data Protection Regulation*) sul regolamento (UE) 2016/679 emanato dal Parlamento Europeo. Tale percorso definisce un quadro normativo in materia di tutela dei dati personali per tutti gli Stati membri dell'UE.

La Capogruppo ha affiancato una delle società operative in un progetto di *change management* rivolto a tutti i dipendenti e al *management* e nato a seguito ad una fase di profondo cambiamento organizzativo. Sperimentando metodologie di *team building* ed *action learning*, i dipendenti coinvolti hanno potuto partecipare attivamente alla declinazione della nuova missione dell'Azienda in prassi operative e di comunicazione, costruendo un nuovo senso di identità, nuovo spirito di appartenenza e capacità attive nel creare integrazione tra le persone e i processi.

<sup>40</sup> La percentuale è calcolata sulla consistenza media del perimetro di riferimento (FS SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA, Mercitalia Rail Srl, Mercitalia Logistic SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Busitalia-Sita Nord Srl).

<sup>41</sup> Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA, Mercitalia Rail Srl, Mercitalia Logistic SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Busitalia-Sita Nord Srl.



Il 2018 ha visto inoltre la prosecuzione di importanti progetti di Gruppo che hanno generato volumi significativi. In particolare il progetto di *Induction* rivolto ai giovani laureati neo ed esperti che nell'ultima parte dell'anno è stato oggetto di una riprogettazione sostanziale. L'intero percorso, della durata complessiva di 18 mesi, è stato ripensato sulla base di diversi *input* e secondo i seguenti criteri:

- più forte collegamento con il nuovo modello delle competenze di Gruppo: il percorso di *Induction*, infatti, prevede, nelle sue diverse fasi, l'approfondimento e l'allenamento di tutte le competenze del modello con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza e responsabilizzazione sin dai primi mesi in Azienda;
- l'introduzione di strumenti di autosviluppo: durante l'intero percorso, oltre ai momenti d'aula, i partecipanti hanno a disposizione strumenti digitali (*app*, pillole in *e-learning*) che consentono loro di allenare a distanza e in autonomia le competenze del modello.

Nell'ambito della formazione manageriale, è continuata con interesse la partecipazione del *Management* (oltre 150 partecipanti) ai seminari e *webinar* di aggiornamento su scenario, mercato, *leadership* proposti all'interno del programma di The European House Ambrosetti.

Sempre nell'ambito della formazione manageriale, sono proseguite le edizioni del *leadership program* rivolte ai *quadri* responsabili di microstrutture che hanno coinvolto circa 150 colleghi con la finalità di allenare e sviluppare tutti i temi della gestione delle risorse umane in termini di valutazione oggettiva delle persone, formazione e guida di gruppi di lavoro, gestione della motivazione, assegnazione di obiettivi e gestione del *feedback* in un'ottica di valorizzazione e sviluppo.

Nell'ambito della formazione istituzionale, sono proseguite le attività di formazione dedicate alle donne al rientro maternità e ai loro responsabili diretti che contribuiscono al miglioramento dell'equilibrio tra il ruolo professionale e il ruolo familiare. Oltre alla conclusione delle attività formative delle colleghe e dei loro responsabili che hanno intrapreso il percorso nel 2017, le nuove edizioni hanno coinvolto circa 20 donne delle società del Gruppo FS Italiane.

La Capogruppo ha inoltre realizzato incontri e seminari di aggiornamento sui temi della Salute e Sicurezza sul lavoro oltre a numerosi *workshop* di natura tecnico specialistica relativi a tematiche in ambito Amministrazione e Bilancio, *Audit*, Legale ed altre.

La formazione erogata direttamente dalla Società si è focalizzata sulle seguenti attività:

- mantenimento e abilitazioni di competenze relative ad attività di sicurezza di esercizio;
- formazione su ruoli e "mestieri chiave" dei principali processi produttivi ed inoltre nei riguardi delle "figure" che svolgono azione di "cerniera" tra il personale operativo ed il *management* come gli istruttori ed i tutori dell'apprendistato;
- formazione sulla normativa di tutela ambientale;
- interventi formativi generali e specifici relativi ad obblighi di legge su Salute e Sicurezza Lavoro, nonché formazione legata allo sviluppo della Cultura e dei comportamenti sicuri (*safety* comportamentale).

Nel 2018, Trenitalia SpA ha lavorato sulla formazione in ambito *customer care*, con interventi di supporto al ruolo per gli operatori dell'assistenza che lavorano sale del Freccia *Lounge* di Roma e Milano, il personale di bordo delle Freccie ed Intercity e il personale di assistenza della DPR (servizio di nuova introduzione). Grande spazio è stato inoltre dedicato alle figure chiave degli istruttori e dei tutori dell'apprendistato attraverso attività formative di supporto al ruolo e di rafforzamento delle competenze tecniche degli istruttori (in particolare nel mondo Commerciale DPR) in coerenza con le diverse necessità di settori. Per quanto attiene invece alla *Safety* un progetto formativo di grande importanza è stato realizzato per manovratori (manutenzione) e macchinisti, ovvero "stop Incidenti Manovra", che ha coinvolto oltre 800 dipendenti con il fine di valorizzare l'influenza e l'impatto della relazione per una corretta gestione del rischio operativo e "Vigilanza Consapevole 2.0" che ha coinvolto circa 1.000 macchinisti con l'obiettivo di generare consapevolezza per comprendere i meccanismi cognitivi ed emotivi dei comportamenti a rischio, cogliendo il vantaggio di osservare le regole.

Al riguardo, RFI SpA ha proseguito nelle campagne di supporto alla *safety culture*, sia continuando la formazione su "Attenzione Consapevole", sia progettando ed erogando una giornata, dedicata ai circa 500 giovani Operatori Specializzati della Manutenzione al termine del contratto di apprendistato, finalizzata a rinforzarne l'impegno come "ambasciatori e promotori" della Sicurezza, infine inserendo nei percorsi di mestiere *focus* didattici mirati sulla *safety culture*. RFI SpA ha avviato inoltre il processo di integrazione, nei percorsi formativi dedicati ai ruoli di esercizio, tra competenze tecnico-specialistiche e comportamentali specifiche del mestiere, con un progetto pilota sul personale delle Sale Circolazione.

Ferservizi SpA ha portato avanti tre progetti formativi di *age integration* che hanno coinvolto personale di livello



quadro e impiegatizio, over 50, sui temi della *learning agility* e su consapevolezza e sviluppo personale (coinvolte circa 150 risorse). Tutto il personale Ferservizi SpA è stato interessato dalla formazione sulle nuove norme qualità ISO 9001:2015, mentre il personale che opera, a vario titolo, nel Sistema di Gestione Ambientale ha svolto anche la formazione sulle nuove norme ambiente ISO 140001:2015

Il Polo Mercitalia ha organizzato e svolto, nel corso del 2018, numerosi corsi di formazione interaziendali in materia di Salute e Sicurezza dei Lavoratori e Ambientale, al fine di consolidare il processo di integrazione e di condivisione delle competenze presenti in ciascuna delle Società che lo costituiscono.

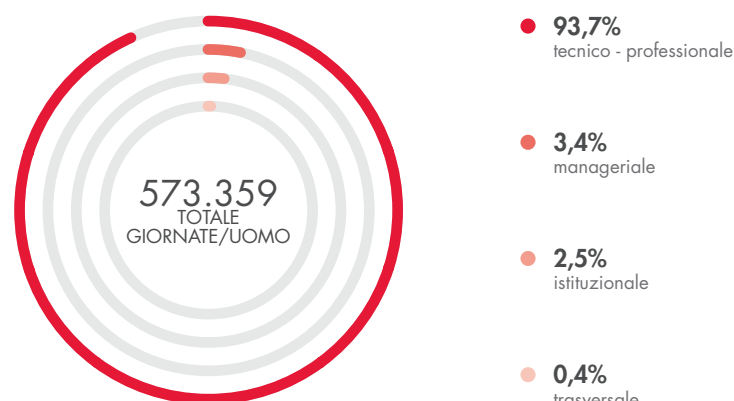
Italferr SpA ha proseguito il suo percorso sulla digitalizzazione con l'implementazione sia in ambito del sistema BIM, con formazione tecnica e di diffusione in azienda, che con la gestione *real time* degli appalti.

Busitalia-Sita Nord Srl, in particolare, ha coinvolto circa 400 dipendenti tra quadri e impiegati nella formazione in materia D.Lgs. 231/2001 tramite l'erogazione di un corso *e-learning* sul Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo in applicazione del citato Decreto con la finalità di far conoscere le azioni intraprese dalla Società per l'applicazione del D.Lgs 231 e di assicurare che il personale di Busitalia-Sita Nord Srl e delle sue controllate sia consapevole dell'importanza della conformità dei propri comportamenti rispetto al "Modello 231" e delle possibili conseguenze dovute a comportamenti che si discostino dalle regole da esso dettate.

#### GIORNATE/UOMO DI FREQUENZA PER INQUADRAMENTO PROFESSIONALE



#### GIORNATE/UOMO DI FREQUENZA PER AREA DIDATTICA



## La sicurezza e la salute sul lavoro

Il rinnovato Codice Etico del Gruppo FS Italiane rafforza il valore della salute e sicurezza sul lavoro e sottolinea che la responsabilità sociale della nostra impresa impone non solo di soddisfare rigorosamente gli obblighi normativi nel campo della salute e sicurezza, ma anche di investire nelle persone attraverso il costante miglioramento delle azioni di prevenzione e la promozione del benessere organizzativo. La salute e sicurezza delle persone sono da sempre elemento distintivo del patrimonio storico e professionale del Gruppo, impegnano tutto il personale e guidano le decisioni e le modalità con cui gestire i processi produttivi.

Al fine di confermare e rafforzare il valore e l'impegno della prevenzione, si è tenuto a Roma, il 17 gennaio 2018, organizzato dalla Capogruppo, il *workshop* "La salute, la sicurezza sul lavoro e la promozione del benessere organizzativo" con la presenza degli Amministratori Delegati delle società del Gruppo, i responsabili di *business*, delle direzioni del personale, *audit* e legale, i datori di lavoro e i responsabili delle strutture di salute e sicurezza sul lavoro delle società; l'iniziativa è stata tramessa nelle sedi periferiche delle società del Gruppo e ha coinvolto più di cinquecento responsabili aziendali. Il *workshop* ha rappresentato il naturale prosieguo del costante impegno del Gruppo in materia di prevenzione che negli anni ha permesso di realizzare una drastica riduzione degli infortuni, andando oltre gli obiettivi posti, e diventare uno dei Gruppi industriali del settore trasporto di riferimento. Oggi i cambiamenti tecnologici e organizzativi guidati dalla digitalizzazione, industria 4.0, sono l'occasione per un nuovo forte investimento nella cultura della prevenzione; l'Amministratore Delegato ha riaffermato con forza oltre all'impegno per la riduzione degli infortuni del nostro personale la necessità di mettere in campo tutte quelle iniziative, buone pratiche per estendere la cultura della sicurezza al perimetro dei lavori in appalto. Ai lavori ha partecipato l'ing. Antonio Marcegaglia, Amministratore Delegato dell'omonimo gruppo, che ha presentato l'esperienza della propria realtà industriale che opera sui mercati internazionali; altro momento importante dell'iniziativa è stata la tavola rotonda presieduta dagli Amministratori Delegati di RFI SpA, Trenitalia SpA, Busitalia-Sita Nord Srl, Mercitalia Logistics SpA, nella quale hanno presentato i propri impegni e i progetti per la riduzione degli infortuni.

Il 7 maggio 2018, presso la sede della Bioraffineria ENI di Porto Marghera, è stato siglato il *Memorandum* sicurezza sul lavoro tra il Gruppo FS Italiane e ENI SpA, imprese *leader* nella sicurezza nei rispettivi *business*, con l'obiettivo di condividere esperienze, migliori pratiche e conoscenze in materia di sicurezza sul lavoro, diffondere la digitalizzazione nella prevenzione e promuovere ancor di più comportamenti virtuosi e sicuri dei propri dipendenti e del personale delle imprese appaltatrici. L'intesa ha lo scopo di aumentare gli standard di sicurezza nel settore degli appalti, migliorandone la gestione e i relativi processi operativi. Al fine di dare seguito al *Memorandum*, con C.O.G. n.10/DCRUO del 3 agosto 2018, è stato istituito uno *Steering Group Memorandum* FS SpA-ENI SpA, composto dai referenti delle società del Gruppo, con il compito di coordinarsi con le corrispondenti strutture di ENI SpA e promuovere iniziative di confronto e progetti per diffondere le migliori pratiche in materia di gestione dei lavori in appalto e innovazione digitale per la prevenzione. Il 25 settembre 2018 si è tenuto presso la sala *Auditorium* di Villa Patrizi il *workshop* di presentazione del *Memorandum* e dei primi progetti di miglioramento da parte dei referenti delle società del Gruppo; ai lavori hanno partecipato i responsabili di *business*, delle direzioni del personale, *audit*, legale e della salute e sicurezza sul lavoro delle società del Gruppo.

Il progetto del "Laboratorio sui modelli organizzativi *Health, Safety and Environment*" curato della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa cui hanno aderito, oltre al Gruppo FS Italiane, i gruppi industriali componenti il Tavolo Interaziendale HSE (Eni, Vodafone, Enel, Terna, Autostrade per l'Italia, IPZS, Saras, TIM, A2A) si è sviluppato con la realizzazione di tre seminari nei mesi di febbraio, luglio e novembre del 2018. Il primo tema affrontato è stato la *leadership* e comportamenti "extra-role", con approfondimenti e confronti sui modelli organizzativi in grado di assicurare il rigore e la conformità tecnica organizzativa e nel contempo la resilienza ai cambiamenti organizzativi esterni/interni al contesto aziendale. La Gestione del rischio e la permeabilità dei modelli organizzativi HSE, è stato il secondo tema, che ha coinvolto con interviste i responsabili dei vari livelli di sicurezza lavoro, ambiente, *risk management* delle imprese aderenti, al fine di valutare come i modelli e gli strumenti della gestione del rischio applicati nelle diverse aree organizzative si confrontano e si integrano nel sistema aziendale. I risultati del Laboratorio sono stati il tema dell'incontro di dicembre del Tavolo Interaziendale, tenuto presso la sede di Anas SpA: le aziende hanno valutato positivamente la formula del laboratorio come luogo di confronto attivo tra il mondo della scienza e della tecnica e delle grandi imprese e lo hanno ritenuto, pur con diverse ottiche, fondamentale, in particolare in questo momento di forti cambiamenti, per efficientare e rinnovare gli strumenti di gestione della prevenzione.

Nel 2018, è proseguito l'impegno per una rigorosa gestione della prevenzione incentrata sul raggiungimento degli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento dei processi operativi di sicurezza, prescritti dalla Disposizione di Gruppo n. 214/2016.

Il perimetro delle società rendicontate si è ulteriormente ampliato rispetto al 2017 e adesso include anche le società Italcertifer SpA e FS Sistemi Urbani SpA oltre a Ferrovie dello Stato SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA, Busitalia-Sita Nord Srl, Mercitalia Logistics SpA e Mecitalia Rail Srl. In base ai dati sugli infortuni indennizzati, in via di definizione, forniti dall'ente assicuratore INAIL, si presentano per il 2018, nella successiva tabella, i dati riguardanti le società del nuovo perimetro e gli aggiornamenti dei dati degli anni precedenti riguardanti il precedente perimetro societario per coerenza di informazione. I dati complessivi confermano il *trend* di lungo termine di costante riduzione degli infortuni e dell'indice di incidenza, mentre si segnala un leggera diminuzione degli infortuni *in itinere*.

La stima dei dati societari definitivi del solo settore ferroviario evidenzia il proseguimento della diminuzione degli infortuni con una riduzione di circa il 10,4%, rispetto all'analogo periodo del 2017, a fronte di un obiettivo del 3%, e la diminuzione dell'indice di incidenza di circa il 10,8%, rispetto al *target* prefissato del 3%, il valore stimato dell'indice è per la prima volta inferiore a venti.

Nella tabella sono riportate le evoluzioni negli anni dei fenomeni analizzati.

### INFORTUNI INDENNIZZATI SUL LAVORO INAIL: DETTAGLIO PER GENERE

Infortuni indennizzati INAIL <sup>42</sup>	2018 <sup>43</sup>	2017	2016
<b>INFORTUNI IN OCCASIONE DI LAVORO</b>	<b>1.141</b>	<b>1.333</b>	<b>1.352</b>
Infortuni donne	142	175	173
Infortuni uomini	999	1.158	1.179
<b>INFORTUNI MORTALI</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Infortuni donne			
Infortuni uomini	4	1	2
<b>INFORTUNI IN ITINERE</b>	<b>264</b>	<b>338</b>	<b>302</b>
Infortuni donne	80	88	91
Infortuni uomini	184	250	211
<b>INDICE DI INCIDENZA GENERALE<sup>44</sup></b>	<b>18,4</b>	<b>21,6</b>	<b>22,5</b>
Indice di incidenza donne	14,4	17,2	19,7
Indice di incidenza uomini	19,0	22,0	22,5
<b>INDICE DI GRAVITÀ<sup>45</sup></b>	<b>776</b>	<b>838</b>	<b>1.001</b>

La società Anas SpA ha registrato nel 2018 un numero di denunce di infortuni sul lavoro pari a 100 con un valore dell'indice di incidenza di 16,5<sup>46</sup>.

<sup>42</sup> Dati INAIL 2018/17 parzialmente consolidati.

<sup>43</sup> I dati 2018 includono le seguenti società: FS Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Italcertifer SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mecitalia Rail Srl e Busitalia-Sita Nord Srl.

<sup>44</sup> Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza]\*1.000 dipendenti, calcolato secondo lo *standard* europeo ESAW.

<sup>45</sup> Indice di gravità: [numero di giornate perse/consistenza]\*1.000 dipendenti.

<sup>46</sup> I dati sono elaborati con gli analoghi criteri utilizzati per le altre società.

## Impegno per la comunità

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

### Help Center

L'emergenza sociale, derivante sia dal protrarsi della crisi economica in atto sia dall'acuirsi dei flussi migratori, investe tutto il territorio nazionale, concentrandosi in particolare nelle stazioni ferroviarie: il progetto di solidarietà degli *Help Center*, promosso e realizzato in collaborazione con gli Enti locali e il Terzo settore, rappresenta la risposta del Gruppo al crescente fenomeno di disagio sociale e al notevole incremento della pressione migratoria diretta verso l'Europa. Gli *Help Center* sono degli sportelli di ascolto che hanno l'obiettivo di intercettare e prendere in carico i più deboli della nostra società al fine di avviarli verso degli efficaci percorsi di recupero, collaborando con i servizi sociali e le istituzioni preposte. Il Gruppo gioca un ruolo importante in questo progetto, concedendo in comodato d'uso gratuito locali, all'interno o nei pressi delle stazioni ferroviarie, ad associazioni ed enti, che si occupano di marginalità ed emergenza sociale, affinché possano creare le strutture degli *Help Center*. La rete degli *Help Center* si estende attualmente in 18 stazioni ferroviarie dal Nord al Sud dell'Italia. La superficie totale concessa è pari a 2.658<sup>47</sup> m<sup>2</sup> per un valore commerciale pari a 3.987 mila euro (stimando una media di 1.500 euro al m<sup>2</sup>). Oltre alla rete dei 18 *Help Center* già attivi sul territorio nazionale è prevista, per l'anno prossimo, l'apertura degli *Help Center* di Rovereto e Viareggio. È poi in progettazione l'ampliamento dei Centri di Pescara e Messina e la valutazione per l'apertura a Terni e Cagliari. Ancora, grazie all'accordo fra la Regione Toscana e il Gruppo FS Italiane, è in fase di valutazione l'apertura di ulteriori *Help Center* a Livorno, Montecatini e Grosseto.

#### Esistenti

Roma	Napoli
Chivasso	Catania
Milano	Torino
Genova	Firenze Santa Maria Novella
Messina	Melfi
Bologna	Pisa
Bari	Reggio Calabria
Pescara	Trieste
Foggia	Brescia

Affinché gli *Help Center* possano lavorare sinergicamente, il Gruppo si avvale della stretta collaborazione dell'Osservatorio Nazionale sul Disagio e la Solidarietà nelle Stazioni (ONDS). L'ONDS, la cui direzione è affidata alla cooperativa sociale Europe Consulting Onlus, svolge attività di coordinamento di tutti i centri, di formazione per gli operatori degli *Help Center* e di analisi dettagliate nell'ambito del disagio sociale. Nel 2018 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha destinato circa 169 mila euro per realizzare attività e progetti a favore delle persone in stato di disagio sociale.

<sup>47</sup> La riduzione rispetto all'anno precedente, quando i m<sup>2</sup> erano 2.919, è dovuta a una diversa rendicontazione dei metri quadrati degli spazi concessi effettuata in funzione dell'attribuzione dei servizi e delle funzioni espletate all'interno degli spazi.





### Centri di accoglienza

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

- l'Ostello Caritas "Don Luigi Di Liegro" a Roma;
- il Centro "Rifugio Caritas" a Milano;
- il Centro Diurno "Binario 95" a Roma;
- il Progetto Arca *onlus* a Milano;
- il Centro "Pedro Arrupe" (a Roma) per i richiedenti asilo e rifugiati politici gestito dall'Associazione Centro Astalli. Tale centro è attivo dal 2002 nei locali dell'ex Ferrotel di Roma Smistamento; nel 2018 sono stati accolti 17 nuclei familiari (per un totale di 51 persone). Nel corso del 2018, 6 nuclei familiari sono usciti dalla struttura passando a un alloggio autonomo oppure proseguendo il loro percorso in semi-autonomia.

La superficie totale concessa, in comodato d'uso gratuito, per attività sociali svolte nei centri di accoglienza, corrisponde a circa 11.000 m<sup>2</sup>, per un valore complessivo stimato pari a 16.524 mila euro (valore medio di 1.500 euro al m<sup>2</sup>). Complessivamente la superficie totale concessa nel 2018 in comodato d'uso gratuito per attività sociali corrisponde a circa 13.674<sup>48</sup> m<sup>2</sup>, per un valore complessivo stimato pari a 20.511 mila euro (valore medio di 1.500 euro al m<sup>2</sup>).

### Riuso del patrimonio immobiliare e linee ferroviarie dismesse

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane possiede, oltre agli *asset* funzionali all'esercizio del *core business*, un esteso patrimonio immobiliare parzialmente non utilizzato, costituito da stazioni, caselli e sedimi ferroviari. Ad oggi 491 stazioni, d'intesa con gli enti locali e l'associazionismo, sono state dedicate ad attività che prevedono la valorizzazione del territorio o l'attivazione di servizi a favore della cittadinanza<sup>49</sup>. Complessivamente sono stati destinati spazi per circa 118.000<sup>50</sup> m<sup>2</sup> per un valore complessivo di circa 176.600 mila euro. Le linee ferroviarie dismesse, potenzialmente destinabili a usi sociali e per la mobilità dolce, sono quantificabili in circa 1.400 km, comprendenti sia le linee definitivamente dismesse con decreto ministeriale, sia quelle costituite da tratti dismessi per la realizzazione di varianti di tracciato. Attualmente circa 400 km di linee dismesse sono state trasformate in linee turistiche, percorsi ciclabili e *greenways*.

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



<sup>48</sup> Il dato relativo alla superficie comprende la rete degli *Help Center* (2.658 m<sup>2</sup>) e i Centri di Accoglienza (11.016 m<sup>2</sup>). A questa superficie va aggiunto, per le finalità sociali e culturali, il Museo della Shoah (7.000 m<sup>2</sup> a Milano Centrale), concesso all'omonima Fondazione per un canone simbolico. La diminuzione di superficie rispetto al 2017 è dovuta alla restituzione di alcuni spazi al Comune di Milano da parte dell'associazione Progetto Arca.

<sup>49</sup> Il numero si riferisce alle stazioni interessate da almeno un contratto di comodato d'uso gratuito.

<sup>50</sup> Il numero di riferisce a fabbricati concessi in comodato; per quanto riguarda i piazzali esterni alla stazione e/o terreni sono stati concessi dal Gruppo circa 4.671.400 m<sup>2</sup>.

## PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

### Nel seguito si riportano i principali eventi dell'esercizio:

#### **Trenitalia SpA, nuovo Contratto di Servizio con la Regione Veneto**

L'11 gennaio 2018 la società Trenitalia SpA ha sottoscritto con la Regione Veneto il nuovo contratto per lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale di durata quindicennale (2018-2032). Tale contratto definisce le caratteristiche principali dell'offerta ferroviaria regionale e punta a incrementare la qualità dei servizi destinati ai pendolari.

#### **Trenitalia SpA, nuovo Contratto di Servizio con la Regione Liguria**

Il 12 gennaio 2018 la società Trenitalia SpA ha sottoscritto con la Regione Liguria il nuovo contratto per lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale di durata quindicennale (2018-2032), che, tra l'altro, entro il 2023 porterà al totale rinnovo della flotta dei treni regionali in circolazione sul territorio ligure.

#### **Conferite le azioni Anas SpA a FS SpA**

In data 18 gennaio 2018 vengono conferite le azioni Anas SpA a FS SpA. L'intera partecipazione Anas SpA è stata trasferita dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) a FS SpA a seguito del parere positivo dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM). La sottoscrizione dell'aumento di capitale di 2,86 miliardi di euro da parte del MEF completa l'iter. Per quanto sopra menzionato, Anas contribuisce quindi ai risultati consolidati di Gruppo a partire dall'esercizio 2018.

#### **Italferr SpA ottiene la certificazione del Sistema di Gestione BIM**

In data 1° febbraio 2018, si è concluso, con esito positivo, l'Audit che ICMQ ha svolto presso la società controllata Italferr SpA sul sistema di Gestione BIM (*Building Information Modeling*). La certificazione raggiunta è l'attestazione che Italferr SpA è in grado di gestire in modo corretto e competente le proprie attività con tale metodologia. In occasione dell'*Audit* è stato esaminato il buon livello di applicazione del sistema di gestione BIM raggiunto. In particolare sono state illustrate le competenze e la formazione del personale coinvolto, l'infrastruttura informatica alla base del sistema, il nuovo sistema di qualifica per gli affidamenti dei servizi di supporto alla progettazione e la documentazione fin ora prodotta che regola l'intero processo di sviluppo del processo di progettazione con il sistema BIM.

#### **Riassetto e valorizzazione del network Centostazioni**

Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Centostazioni SpA e RFI SpA hanno individuato e condiviso un percorso di riassetto e valorizzazione del *network* di Centostazioni SpA articolato nei suoi principali passaggi come di seguito indicato:

- scissione parziale del ramo d'azienda relativo allo sfruttamento degli spazi commerciali delle tre stazioni di medie-piccole dimensioni Roma Ostiense, Milano Porta Garibaldi e Padova da Centostazioni SpA ad una società di nuova costituzione, denominata Centostazioni Retail SpA, destinata alla valorizzazione sul mercato;
- fusione per incorporazione di Centostazioni SpA, a valle della scissione cui al punto precedente, in RFI SpA;
- conferimento da parte di RFI SpA a Centostazioni Retail SpA del ramo d'azienda relativo allo sfruttamento degli spazi commerciali delle due stazioni di medie-piccole dimensioni Torino Porta Susa e Napoli Afragola, da effettuare solo in caso di esito positivo della procedura competitiva finalizzata alla valorizzazione della Centostazioni Retail SpA sul mercato.

In attuazione del citato programma, il Consiglio di Amministrazione di Centostazioni SpA, in data 5 febbraio 2018, ha approvato il Progetto di Scissione e il Progetto di Fusione, così come il Consiglio di Amministrazione di RFI SpA ha approvato il Progetto di Fusione, per quanto di propria competenza, in data 6 febbraio 2018. Da ultimo, il Consiglio di Amministrazione di Capogruppo, in data 28 febbraio 2018, ha a sua volta espresso parere favorevole all'approvazione, da parte dell'Assemblea dei soci di Centostazioni SpA, del Progetto di scissione parziale e all'approvazione, da parte dell'Assemblea dei soci di Centostazioni SpA e di RFI SpA, al Progetto di fusione per incorporazione di quest'ultima in RFI SpA.

Il CdA di RFI SpA ha approvato, in data 13 novembre 2018, il conferimento alla neocostituita Centostazioni Retail SpA del Ramo d'Azienda convenzionalmente denominato "Ramo Retail RFI", destinato allo sfruttamento economico degli spazi commerciali e allo sfruttamento pubblicitario delle stazioni ferroviarie di Torino Porta Susa e Napoli Afragola.



Nel dare esecuzione alle delibere assembleari, in data 27 giugno 2018, è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale della Centostazioni SpA. In pari data è stato sottoscritto tra Centostazioni SpA e Centostazioni Retail SpA il Contratto CS-CS Retail, derivato, in termini di subcontratto, dalla originaria Convenzione Centostazioni del 2001, per la prosecuzione da parte della beneficiaria dell'esercizio del "Ramo Retail Centostazioni" delle succitate tre stazioni. Tale Contratto è proseguito tra Centostazioni Retail e RFI SpA successivamente alla fusione di Centostazioni SpA in RFI SpA (avvenuta sempre nell'ottica di riorganizzazione del network stazioni).

Pertanto, alla data del 31 dicembre 2018, il capitale sociale della Centostazioni Retail SpA, sottoscritto e versato risulta essere ripartito tra i soci come segue:

- 78,35% del capitale sociale a Ferrovie dello Stato Italiane SpA;
- 21,65% del capitale sociale a RFI SpA.

Perseguendo l'obiettivo della valorizzazione degli *asset non core*, il 100% del capitale della Centostazioni Retail SpA è stato parallelamente posto in vendita mediante procedura competitiva avviata a marzo 2018 e, come noto, culminata a fine ottobre 2018 nella ricezione di due offerte vincolanti e nell'individuazione del miglior offerente nella società Altarea SCA.

In data 27 novembre 2018, il CdA di FS SpA ha deliberato l'aggiudicazione della procedura di vendita ad Altarea SCA al prezzo da questa offerto e la cessione alla stessa della propria partecipazione (78,35%) nella Centostazioni Retail SpA. Il CdA di RFI SpA ha parimenti deliberato il 5 dicembre 2018 l'aggiudicazione della procedura di vendita ad Altarea SCA al prezzo da questa offerto e la cessione alla stessa della propria partecipazione (21,65%) nella Centostazioni Retail SpA. Il *closing* dell'operazione è previsto entro il mese di marzo 2019.

### **FS Italiane SpA è Best Employer of Choice anche per il 2018**

In data 8 febbraio 2018 il Gruppo FS italiane è nuovamente al primo posto nella classifica delle aziende più ambite dai giovani laureati. *Best Employer of Choice 2018*, survey di Cesop HR Consulting Company, ha infatti riconfermato a FS italiane SpA il primo posto nella classifica delle realtà industriali e produttive preferite come luogo di lavoro. La ricerca prende in esame un campione statisticamente rappresentativo della popolazione nazionale di 2.500 giovani neolaureati, che hanno valutato un *panel* di 100 aziende nazionali e multinazionali. Innovazione, solidità e *vision*, insieme al *know-how* riconosciuto a livello internazionale ed eccellenza tecnologica sono gli elementi che hanno portato FS Italiane SpA a superare importanti aziende nazionali ed internazionali da sempre molto apprezzate dai giovani.

### **Accordo Quadro tra Regione Lazio e RFI SpA**

In data 22 febbraio 2018 è stato firmato l'Accordo Quadro tra Regione Lazio e RFI SpA che ha come obiettivi strategici programmare e incrementare la capacità di traffico ferroviario sulle linee regionali del Lazio, potenziare l'infrastruttura e la tecnologia con benefici sulla puntualità e la regolarità del servizio ed attivare nuove fermate. Per la Regione si tratta di uno strumento tecnico con cui prenotare capacità di traffico per la rete ferroviaria regionale e programmare nel medio/lungo periodo l'uso dell'infrastruttura ferroviaria, in funzione del Piano Regionale dei Trasporti. Per RFI SpA, invece, l'Accordo Quadro, serve a determinare le reali esigenze di mobilità del territorio, intervenendo e programmando, dove necessario, piani di *upgrade* infrastrutturale per ottimizzare lo sviluppo dei servizi regionali.

### **Concordato preventivo Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl - FSE Srl**

In data 14 marzo 2018 è stata raggiunta la maggioranza dei voti favorevoli in merito alla proposta di concordato preventivo di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl che prevede il pagamento integrale dei creditori privilegiati e prededucibili (che saranno liquidati entro un anno) e del 51% dei creditori chirografari. Il Tribunale di Bari, con Decreto del 9 aprile 2018, preso atto del provvedimento in pari data del Giudice Delegato di approvazione della proposta concordataria. In data 25 giugno 2018 il Tribunale di Bari ha infine omologato il piano di concordato presentato dalle Ferrovie del Sud Est Srl così come approvato. Alla società è stata notificata l'omologazione del piano di concordato in data 10 luglio 2018.

### **Inaugurato il polo intermodale di Trieste Airport**

Il 19 marzo 2018, alla presenza del Presidente di Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA, dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale di RFI SpA, del Direttore Centrale ENAC, del *Chief of Staff of Commissioners* Alitalia SpA, del Sindaco di Ronchi dei Legionari e della Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, è stata inaugurata la nuova piattaforma intermodale di Trieste Airport. Il nuovo *hub* del trasporto del Friuli Venezia Giulia vede pienamente integrata l'aerostazione, oggetto di un completo rinnovamento, con la nuova fermata ferroviaria, l'autostazione bus, il nuovo *parking* multipiano e a raso. Il costo complessivo dell'opera è di 17,2 milioni di euro, coperto con finanziamenti pubblici e privati, secondo le

regole dei fondi comunitari (14,2 milioni di euro di finanziamento pubblico e 3 milioni di euro di cofinanziamento privato). Rete Ferroviaria Italiana SpA ha realizzato la nuova fermata ferroviaria, denominata Trieste *Airport*, a servizio dell'aeroporto del Friuli Venezia Giulia e collocata sulla linea Venezia - Trieste, tra le stazioni di Monfalcone e Cervignano A.G. Il costo delle opere realizzate da RFI SpA è di 1,6 milioni di euro.

#### **Sostenibilità: firmato l'accordo tra FS SpA e Banca Etica per lo sviluppo di progetti di riuso delle stazioni e linee ferroviarie**

Il 26 marzo 2018 è stato firmato tra l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS SpA e il Direttore Generale di Banca Etica il protocollo d'intesa che ha l'obiettivo di finanziare e attuare progetti per la riqualificazione e il riuso sociale, ambientale e culturale di circa 450 stazioni impresenziate e delle linee ferroviarie dismesse del *network* di Rete Ferroviaria Italiana SpA. Con l'accordo di collaborazione FS SpA e Banca Etica si impegnano a promuovere e sostenere progettualità integrate.

#### **Siglato l'accordo tra Brescia Mobilità e Ferrovie dello Stato Italiane SpA per progettare e realizzare due nuove linee di tram a Brescia**

Il 29 marzo 2018 è stato siglato l'accordo di collaborazione tra Brescia Mobilità e Ferrovie dello Stato Italiane SpA per la preparazione di un progetto di *project financing* per la realizzazione e la gestione delle due nuove linee di tram di Brescia. Il Gruppo Brescia Mobilità, che oggi gestisce l'intero sistema integrato di mobilità urbana, si candida a svolgere un ruolo di primo piano anche nella fase di progettazione, realizzazione e gestione del nuovo mezzo di trasporto e Ferrovie dello Stato Italiane SpA rappresenta un *partner* strategico per l'intera operazione, sia per le competenze e l'esperienza tecnica che è in grado di mettere in campo, sia per l'impegno nell'opera di infrastrutturazione delle aree metropolitane e dei centri urbani per cui il Piano Industriale del Gruppo FS Italiane prevede 2,3 miliardi di euro di risorse disponibili per cofinanziare le opere in ottica di *project finance*.

#### **Nasce la tessera personale elettronica "Unica Toscana" per viaggiare sia sui servizi urbani dell'area metropolitana di Firenze sia su quelli regionali e sovraregionali di Trenitalia SpA**

Il 30 marzo 2018 è stata presentata dall'Assessore Regionale ai Trasporti, dal Sindaco di Firenze, dall'Amministratore Delegato di Busitalia-Sita Nord Srl e dal Direttore Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia SpA, "Unica Toscana", la tessera personale elettronica che consente di viaggiare sia sui servizi urbani dell'area metropolitana di Firenze sia su quelli regionali e sovraregionali di Trenitalia SpA. La realizzazione della *card* è il frutto dell'impegno congiunto di Busitalia-Sita Nord Srl, Trenitalia SpA e ATAF Gestioni Srl per promuovere una mobilità collettiva, integrata e sostenibile, uno dei pilastri del Piano industriale 2017-2026 del Gruppo FS Italiane, facilitando l'utilizzo combinato e l'interscambio modale tra i servizi di trasporto urbani e ferroviari proponendo al cliente un'esperienza unica di viaggio.

#### **Nasce Mercitalia Fast, il nuovo servizio cargo *all freigh* del Polo Mercitalia**

Il 6 aprile 2018 è stato presentato il nuovo servizio cargo *all freigh* del Polo Mercitalia, Mercitalia Fast, che sarà operativo sulla Caserta-Bologna e viceversa con un tempo di percorrenza di 3 ore 20 minuti a una velocità media di 180 chilometri orari e che utilizza la rete AV/AC italiana. La merce viaggerà a bordo di un ETR 500 (12 vagoni per una capacità di trasporto equivalente a 18 tir o due aeroplani Boeing 747 Cargo) appositamente attrezzato per il trasporto di *roll container*, facile e veloce da caricare, scaricare e stivare. Il nuovo servizio Mercitalia Fast è pensato per trasportare i prodotti *time sensitive*, ovvero in tempi brevi e definiti, per clienti quali corrieri espresso, operatori logistici, produttori, distributori e valorizzatori.

#### **RFI SpA e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale firmano il protocollo d'intesa per il potenziamento infrastrutturale del porto di Napoli**

Il 6 aprile 2018 è stato firmato dall'Amministratore Delegato di RFI SpA e dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale il protocollo d'intesa per il potenziamento infrastrutturale del porto di Napoli con l'obiettivo di incrementare la quota del traffico merci da e per il porto di Napoli, uno dei porti della rete europea dei *core corridor* TEN-T. L'accordo istituisce un gruppo di lavoro congiunto, che nei prossimi sette mesi individuerà gli interventi di sviluppo infrastrutturale necessari al collegamento dello scalo marittimo partenopeo con la rete ferroviaria nazionale.

#### **Italferr SpA presenta la nuova applicazione del protocollo Envision**

Il 10 aprile 2018 è stata presentata da esperti Italferr SpA e RFI SpA la nuova applicazione del protocollo Envision, il sistema di *rating* statunitense elaborato per calcolare, in fase di progettazione, la sostenibilità delle opere. In Italia Envision è stato implementato da Italferr SpA, in collaborazione con RFI SpA e ICMQ, Istituto di Certificazione e Marchio Qualità nel settore delle costruzioni, che ne ha sviluppato le linee guida per l'applicazione nella progettazione e nella realizzazione di linee ferroviarie e nuove infrastrutture sia in Italia che all'estero incrementando la sostenibilità nella progettazione e garantendo un approccio integrato nelle fasi di progettazione, realizzazione e messa in esercizio.

### **Nasce “Unica Emilia Romagna”, la smart card con tecnologia contactless, personale e multiservizi, per gli abbonati Trenitalia e Mi Muovo**

Il 16 aprile 2018 è stata presentata a Bologna dall'assessore alle infrastrutture e trasporti della Regione Emilia Romagna, dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Trenitalia SpA, dal Direttore Trasporto Regionale Trenitalia SpA, e dal Presidente e Amministratore Delegato di TPER, “Unica Emilia Romagna” la smart card con tecnologia *contactless*, personale e multiservizi, per gli abbonati Trenitalia e Mi Muovo. Obiettivo di “Unica Emilia Romagna” è fornire al cliente del trasporto pubblico locale un unico supporto da personalizzare in base alle proprie esigenze di viaggio, indipendentemente dalla tipologia di vettori e operatori utilizzati.

### **Firmato l'accordo per lo sviluppo dei progetti ferroviari finalizzati al potenziamento del nodo ferroviario di Trento**

Il 17 aprile 2018 è stato firmato il Protocollo d'intesa tra il Commissario Governativo per il Tunnel del Brennero, il Presidente della Provincia di Trento, il Sindaco di Trento e l'Amministratore Delegato di RFI SpA per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento e per avviare l'analisi di fattibilità di progetti urbanistici e architettonici importanti per la città. L'obiettivo finale è potenziare il sistema ferroviario nel nodo di Trento e programmare i servizi di trasporto su ferro e su gomma secondo il Piano urbano della mobilità.

### **Firmato il nuovo contratto di servizio fra Trenitalia SpA e la Regione Sicilia**

Il 17 maggio 2018 è stato firmato, dal Presidente della Regione Sicilia e l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Trenitalia SpA, il nuovo Contratto di Servizio con la Regione Sicilia valido fino al 2026. Il Contratto prevede una pianificazione a lungo termine con un aumento di produzione di 1,2 milioni di treni km e nuovi investimenti per oltre 426 milioni di euro da destinare, tra l'altro, al rinnovo della flotta con l'acquisto di nuovi treni e interventi di *revamping* per il miglioramento del *comfort* di viaggio.

### **ATAF Gestioni Srl presenta 37 nuovi autobus per la mobilità nella città metropolitana di Firenze**

Il 7 giugno 2018 sono stati presentati, dall'Amministratore Delegato di Busitalia-Sita Nord Srl e Presidente di ATAF Gestioni Srl e dall'Amministratore Delegato di ATAF Gestioni Srl, 37 nuovi autobus per la mobilità nella città metropolitana di Firenze. I nuovi bus, di varie tipologie per meglio rispondere alle esigenze del servizio e della viabilità sono stati acquistati in applicazione del contratto ponte stipulato con la Regione Toscana, per un investimento di circa 8,5 milioni di euro.

### **Presentata la nuova app Nugo**

L'8 giugno 2018 è stata presentata, dall'Amministratore Delegato di FS SpA e Presidente di Nugo SpA, la nuova app Nugo che mette a disposizione dei viaggiatori tutti i biglietti e le prenotazioni necessari per i propri spostamenti, costruendo l'itinerario migliore nel minor tempo possibile, combinando treni, autobus, *car* e *bike sharing*, taxi e tanto altro ancora con un unico pagamento. Il servizio, che conta già oltre 385 *partner* integrati e copre 20 regioni italiane.

### **Firmato il nuovo contratto di servizio fra Trenitalia SpA e la Regione Puglia**

Il 12 giugno 2018 è stato firmato, dal Presidente della Regione Puglia e l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Trenitalia, il nuovo Contratto di Servizio con la Regione Puglia valido fino al 2032. Il Contratto prevede una pianificazione a lungo termine con un aumento di produzione di 300 mila treni km e investimenti per 350 milioni di euro da destinare, tra l'altro, al rinnovo della flotta con l'acquisto di nuovi treni e interventi di *revamping* per il miglioramento del *comfort* di viaggio.

### **Firmato il nuovo contratto di servizio fra Trenitalia SpA e la Regione Lazio**

Il 22 giugno 2018 è stato firmato, dal Presidente della Regione Lazio e l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Trenitalia, il nuovo Contratto di Servizio con la Regione Lazio della durata di quindici anni (2018-2032), in coerenza con il Regolamento Europeo 1370/2007, che prevede investimenti per 1,4 miliardi di euro così ripartiti: 907 milioni di euro in nuovi treni, con co-finanziamento della Regione Lazio per 149,1 milioni di euro (65 nuovi treni *Rock*, 3 treni *diesel* bimotores, 4 treni regionali veloci), 110 milioni di euro per *revamping* di treni già in esercizio, 106 milioni di euro in impianti, 249 milioni di euro in manutenzione ciclica e 10 milioni di euro in informatica e tecnologia. Il nuovo contratto prevede ulteriori misure per l'incremento del servizio (inteso come treni chilometri) del 2,9%, l'ampliamento della rete di vendita del Lazio e il mantenimento senza incrementi delle tariffe degli abbonamenti regionali annuali e di quelli mensili insieme al BIT.

### **Campidoglio-RFI-FS Sistemi Urbani: siglato Protocollo d'intesa su sistema metro-ferroviario per promuovere la “cura del ferro” e la rigenerazione urbana**

In data 24 luglio 2018 è stato sottoscritto da Roma Capitale, Rete Ferroviaria Italiana SpA e FS Sistemi Urbani Srl il Protocollo d'intesa per lo sviluppo del sistema metro-ferroviario e per la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse della



Capitale attraverso interventi e investimenti programmati. In particolare tra gli interventi previsti si ricorda la realizzazione del nodo di scambio Pigneto, il nuovo piano urbanistico della stazione Tiburtina, il completamento dell'anello ferroviario nord e la riqualificazione delle aree limitrofe alle stazioni Tuscolana, Trastevere, Porto Fluviale e Quattro Venti, fino alla stazione Ostiense.

#### **Trenitalia Umbria: firmato con la regione il nuovo contratto di servizio per i pendolari**

In data 27 luglio a Perugia è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio Trenitalia SpA e Regione Umbria, valido fino al 2032. La durata quindicennale del contratto consentirà a Trenitalia SpA di attivare il più rilevante programma di investimenti in treni mai realizzato in Umbria per oltre 236 milioni di euro da destinare al rinnovo di larga parte della flotta, nonché a *revamping*, manutenzione ciclica dei treni, informatica, tecnologia e interventi sugli impianti. Con il nuovo Contratto e con i nuovi treni, che inizieranno a circolare sui binari umbri a partire dal 2021, si realizzeranno significativi e immediati miglioramenti sui livelli di qualità del servizio a vantaggio della qualità della vita dei pendolari.

#### **Nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione del Gruppo FS Italiane**

In data 30 luglio 2018, d'intesa con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è tenuta l'Assemblea di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, a seguito della revoca degli incarichi al Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane. L'Assemblea ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione, per il triennio 2018-2020, composto da Gianluigi Vittorio Castelli, Gianfranco Battisti, Flavio Nogara, Andrea Mentasti, Cristina Pronello, Francesca Moraci, Wanda Ternau. L'Assemblea ha quindi nominato Gianluigi Vittorio Castelli Presidente della Società e ha invitato il nuovo Consiglio di Amministrazione a nominare Gianfranco Battisti quale Amministratore Delegato.

#### **Gianluigi Castelli eletto nuovo presidente Union Internationale des Chemins de fer (UIC)**

In data 3 settembre 2018, Gianluigi Castelli, nuovo Presidente di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, è stato eletto Presidente dell'*Union Internationale des Chemins de fer* (UIC). L'UIC è l'organizzazione internazionale del settore ferroviario che riunisce oltre 200 società, da 100 paesi, operative in tutti i cinque continenti. La *mission* dell'UIC è promuovere il trasporto su ferro a livello mondiale per vincere le sfide della mobilità e dello sviluppo sostenibile.

#### **Ponte Morandi Genova: al via attività di cantiere per ripristino linee ferroviarie**

Il 14 settembre la Protezione civile del Comune di Genova, ha dato il nulla osta ad accedere all'area ferroviaria interessata dal crollo del viadotto Morandi e ad avviare gli interventi di ripristino dell'infrastruttura ferroviaria. RFI SpA si è immediatamente attivata per ottemperare alle prescrizioni ricevute con gli interventi propedeutici richiesti per dare inizio ai lavori. Gli interventi permetteranno di riattivare due delle tre linee interrotte dallo scorso 14 agosto e in particolare la "Linea Sommergebile" utilizzata per il traffico merci fra gli scali di Genova Marittima e Genova Sampierdarena e la "Linea Bastioni" utilizzata per il traffico passeggeri e merci fra Genova Sampierdarena e Ovada, Milano e Torino. Il ripristino della "Linea Sussidiaria", utilizzata per il traffico passeggeri fra Genova Sampierdarena/Genova Rivarolo e Busalla, potrà avvenire solo al termine dell'*iter* di messa in sicurezza/demolizione della parte spezzata di viadotto Morandi che sovrasta la linea stessa.

#### **Fitch conferma il rating "BBB" per FS SpA e modifica Outlook a negativo**

Il 5 ottobre 2018, l'agenzia di rating Fitch Ratings ha rilasciato la valutazione annuale del profilo di credito di Ferrovie dello Stato Italiane SpA confermando l'*Issuer Default Rating* a "BBB". Fitch ha inoltre confermato il rating "BBB" al Programma di emissioni obbligazionarie EMTN da Euro 4,5 miliardi e ai relativi titoli emessi. L'agenzia, inoltre, ha modificato l'*Outlook* da stabile a negativo, riflettendo l'analogia variazione avvenuta sull'*Outlook* della Repubblica Italiana il 31 agosto 2018 e a cui il giudizio di FS SpA è strettamente correlato, secondo la metodologia utilizzata per la valutazione delle società *government-related*. Fitch ha infine confermato anche lo '*stand-alone*' rating di FS Italiane pari a "BBB".

#### **Presentata manifestazione di interesse e offerta sul dossier Alitalia**

Ferrovie dello Stato Italiane SpA, in data 12 ottobre 2018, ha presentato una manifestazione di interesse per Alitalia. Successivamente, in data 31 ottobre 2018, è stata presentata anche l'offerta per l'acquisto dei rami d'azienda delle società Alitalia-Società Aerea Italiana e Alitalia Cityliner.

### **Gruppo FS Italiane, Gruppo CDP, Fincantieri, Snam, Terna e Istituzioni per sostenere Genova**

In data 19 novembre 2018, il Gruppo Cassa Depositi e Prestiti, insieme a Fincantieri, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Snam e Terna ha messo in campo una serie di iniziative volte a supportare la città di Genova e la sua area metropolitana, duramente colpite dal crollo del Ponte Morandi. Il Gruppo FS Italiane ha messo a disposizione il proprio *know-how* e le proprie competenze tecniche e di progettazione per il supporto nella ricostruzione delle infrastrutture.

### **FS Sistemi Urbani Srl vince il premio "100 eccellenze italiane"**

In data 4 dicembre 2018, FS Sistemi Urbani Srl si è aggiudicata il premio "100 eccellenze italiane" per la categoria *Real Estate*. La società immobiliare del Gruppo FS Italiane, riconosciuta tra le eccellenze del *made in Italy*, si è distinta per le proprie attività di valorizzazione del patrimonio immobiliare non più funzionale all'esercizio ferroviario, unite allo sviluppo di servizi integrati urbani per la collettività in una prospettiva di *business*, razionalizzazione, miglioramento funzionale e servizio alla collettività. Il prestigioso *award* è stato assegnato a FS Sistemi Urbani Srl, nel decimo anno di attività della società, quale riconoscimento dei successi conseguiti anche sotto la guida, fino a luglio 2018, di Gianfranco Battisti, ora Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Italiane.

### **Viadotto Polcevera: affidato a Italferr SpA lo sviluppo della progettazione esecutiva**

In data 18 dicembre 2018, è stato affidato a Italferr SpA lo sviluppo della progettazione esecutiva della ricostruzione del viadotto "Polcevera" di Genova. La progettazione della società del Gruppo FS Italiane sarà basata sull'idea architettonica elaborata dallo studio Renzo Piano. La società di ingegneria inizierà a lavorare nell'immediato alla progettazione esecutiva del nuovo ponte, in modo da rispettare il cronoprogramma e terminare il completamento strutturale dell'opera entro la fine del 2019, così come è stato definito dalle imprese aggiudicatrici, Salini Impregilo e Fincantieri, che hanno individuato Italferr SpA come progettista incaricato. L'assegnazione è avvenuta attraverso il Decreto emesso dal Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto "Polcevera" di Genova, a seguito di indagine di mercato e conseguente procedura negoziata.

### **ANAS: Assemblea nomina il nuovo CdA**

In data 19 dicembre 2018, il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha approvato la lista dei nuovi consiglieri di amministrazione di Anas SpA, che sono stati poi nominati dalla Assemblea degli Azionisti il 21 dicembre 2018. Il nuovo Consiglio di Amministrazione resterà in carica per il triennio 2018-2020. A valle dell'Assemblea degli Azionisti, il nuovo Consiglio di Amministrazione ha nominato Massimo Simonini quale Amministratore Delegato e Direttore Generale e Claudio Andrea Gemme quale Presidente.

## **INIZIATIVE PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE**

### **Galleria di base del Brennero: vertice a Roma tra FS SpA e ÖBB**

In data 19 gennaio 2018 è avvenuto l'incontro a Roma sullo stato di avanzamento dei lavori per la nuova Galleria di base del Brennero. Con i vertici delle società operative di ÖBB, fra cui il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria austriaca, è stato costituito un gruppo di lavoro che avrà il compito di monitorare costantemente gli interventi in corso sulle linee di accesso alla Galleria di base del Brennero, sia lato Italia (Verona-Brennero) sia lato Germania/Austria (Monaco-Brennero), per garantire e monitorare la realizzazione delle opere di accesso necessarie alla piena funzionalità del tunnel. La Galleria di base del Brennero, due gallerie a singolo binario, collegherà Fortezza (Italia) a Innsbruck (Austria). A ultimazione dei lavori l'opera avrà una lunghezza complessiva di 64 chilometri, diventando il collegamento sotterraneo più lungo al mondo. Il progetto permetterà di incrementare la capacità di traffico ferroviario con l'obiettivo di arrivare a 400 treni/giorno sul Valico del Brennero.

### **Polo Mercitalia, rilasciata a TX Logistik AB licenza e certificato di sicurezza per operare in Svezia**

In data 19 gennaio 2018 l'autorità svedese Transportstyrelsen ha rilasciato alla società TX Logistik AB, controllata al 100% da TX Logistik, la licenza e il certificato di sicurezza per operare in Svezia. Le autorizzazioni ottenute in Svezia sono un'importante tappa per sviluppare la strategia in Scandinavia. L'obiettivo dell'azienda è di offrire trasporti dall'origine alla destinazione (*end-to-end*) dalla Scandinavia al Sud dell'Europa.

**FS SpA e Indian Railways: avviata cooperazione per sviluppare collegamento ferroviario Nuova Delhi – Jaipur**

In data 6 febbraio 2018 è stato raggiunto l'accordo tra le delegazioni di FS SpA e Ferrovie Indiane (*Indian Railways*) che prevede una *roadmap* di cooperazione per consegnare lo studio di fattibilità per l'*upgrading* infrastrutturale del corridoio ferroviario tra New Delhi e Jaipur e per analizzare la possibilità di finanziamento dei lavori. Questo progetto rafforza ulteriormente la collaborazione tecnico-specialistica fra il Gruppo FS Italiane e le Indian Railways, in linea con gli impegni contenuti nel *Memorandum of Understanding* siglato nel gennaio 2017, che prevede lo sviluppo dei sistemi di sicurezza del traffico ferroviario, diagnostica dell'infrastruttura e formazione del personale indiano in tema di sicurezza.

**Olanda, Busitalia: Qbuzz BV si aggiudica la concessione per i servizi TPL nell'area DAV**

In data 23 febbraio 2018 la società Qbuzz BV si è aggiudicata la gara per l'assegnazione di servizi per il trasporto pubblico locale (TPL) in Olanda, con particolare riferimento ai servizi dell'area Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden (DAV), fra Utrecht e Rotterdam. La concessione, valore economico 48 milioni di euro all'anno e durata 8 anni, comprende la gestione della linea ferroviaria regionale fra Geldermalsen e Dordrecht (linea Merwedelingelijn) e i servizi con autobus nell'area DAV. Il servizio sarà corrisposto a partire da dicembre 2018.

**FS SpA: firmato accordo con le ferrovie turche per la formazione specialistica del personale ferroviario**

In data 5 marzo 2018 è stato firmato un accordo tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Ferrovie Turche (TCDD) per le attività di formazione specialistica del personale di manutenzione delle linee ferroviarie. Il *know-how* tecnico ingegneristico del Gruppo FS Italiane sarà trasferito con due corsi di formazione studiati per le esigenze di TCDD. Il contratto è stato sottoscritto durante un gruppo di lavoro congiunto svoltosi a Roma, previsto dal *Memorandum of Understanding* (MoU), firmato nel 2017, per individuare aree di collaborazione reciproca.

**Anas SpA: proseguono le attività per lo sviluppo rete stradale della Via della Seta**

Il 14 marzo 2018 è stato firmato, a Yerevan in Armenia, tra l'Amministratore Delegato di Anas SpA, l' Amministratore Delegato di Anas International Enterprise SpA (AIE), la controllata di Anas SpA che opera sui mercati esteri, il Primo Ministro armeno, il Ministro dei Trasporti e *acting* CEO *North-South Road Corridor Investment Program*, l'accordo che riconosce ad AIE il ruolo di *private partner* per la costruzione e gestione di una tratta (sezione da Sisian a Agarak) del corridoio autostradale Nord-Sud che attraversa l'Armenia dalla Georgia al confine con l'Iran.

**Mercitalia Rail Srl e UTLC firmano il Memorandum of Understanding per i servizi integrati trasporto container merci tra Cina e Europa**

Il 29 marzo 2018 è stato firmato dal responsabile Trasporto Intermodale di Mercitalia Rail Srl e dal presidente di *United Transport and Logistics Company* (UTLC), società specializzata nel trasporto di *container* merci sull'asse Europa-Cina, il *Memorandum of Understanding* (MoU) con l'obiettivo di sviluppare il trasporto integrato di *container* merci fra la Cina e l'Europa attraverso il Kazakistan, la Russia, la Bielorussia e l'Italia.

**Italferr SpA è stata nominata Main Designer per il progetto di ammodernamento infrastrutturale e tecnologico della linea ferroviaria "Sarmiento" a Buenos Aires, in Argentina**

Il 4 aprile 2018 è stato siglato l'accordo fra Italferr SpA e il consorzio G&S che prevede la realizzazione, da parte della società d'ingegneria del Gruppo FS Italiane in qualità di *Main Designer*, del progetto esecutivo per i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria "Sarmiento" a Buenos Aires, in Argentina (circa 37 km).

**RFI riceve l'autorizzazione di sicurezza per la linea convenzionale transfrontaliera Bardonecchia – Modane**

Il 23 maggio 2018 Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ricevuto dall'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), l'Agenzia di Sicurezza Ferroviaria francese, l'autorizzazione di sicurezza per la linea convenzionale transfrontaliera Bardonecchia-Modane con validità quinquennale. RFI SpA è in Europa uno dei primi Gestori dell'infrastruttura ad avere conseguito Autorizzazioni di sicurezza dalle Agenzie di due differenti Stati membri dell'Unione (Italia e Francia). Viene in tal modo riconosciuto anche da Autorità non italiane l'esistenza in RFI SpA di elevati *standard* di progettazione, manutenzione, gestione e controllo del traffico.

### **Trenitalia alla guida del consorzio Eurorail Group GIE**

Il 20 giugno 2018 Trenitalia SpA ha assunto la guida del Consorzio Eurail Group GIE l'organizzazione interamente di proprietà di oltre 35 compagnie ferroviarie e marittime mondiali, fra cui SNCF, DB, RENFE, SBB, OBB. Il Consorzio si occupa della gestione dei *pass* Eurail e Interrail, rispettivamente per i cittadini non-europei ed europei, per viaggiare in Europa con un unico biglietto e beneficiare di sconti su *hotel* e luoghi d'interesse convenzionati.

### **FS Italiane: due accordi firmati in Azerbaijan**

In data 18 luglio 2018 a Baku FS Italiane SpA raggiunge un'intesa con le Ferrovie azere per sviluppare il traffico ferroviario merci sulla linea Baku - Tbilisi - Kars, snodo per i traffici merci dall'Italia verso Asia Centrale, Iran e Cina attraverso il porto turco di Mersin. Mercitalia Intermodal SpA, l'operatore intermodale di trasporto combinato del Polo Mercitalia (Gruppo FS Italiane), gestirà il servizio ferroviario dall'Italia verso il porto turco di Mersin. Le Ferrovie azere, invece, forniranno i servizi per la logistica e il trasporto ferroviario dei *container* dalla Turchia verso Asia Centrale e Cina.

### **Polo Mercitalia e Gruppo PKP: Accordo per lo sviluppo del traffico merci su ferro tra Italia e Polonia**

In data 5 settembre 2018 è stato siglato a Krynica, in Polonia, fra Mercitalia Rail Srl, società del Polo Mercitalia, e l'azienda polacca PKP Cargo (Gruppo PKP), un accordo di alleanza strategica che ha come obiettivo lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci fra Italia e Polonia con nuovi servizi, sempre più affidabili ed efficienti, sul Corridoio ferroviario TEN-T Baltico-Adriatico.

### **Olanda, Busitalia: Qbuzz BV si aggiudica la concessione per i servizi TPL nell'area Groningen-Drenthe**

In data 5 settembre 2018, Qbuzz BV si è aggiudicata i servizi per il trasporto pubblico locale (TPL) dell'area Groningen-Drenthe. La provincia Groningen-Drenthe, situata nel Nord-Est, è una delle più estese dei Paesi Bassi. Ha una superficie di oltre 5.500 km<sup>2</sup> (12% del totale dell'Olanda) e un bacino d'utenza di un milione di abitanti (circa il 6% della popolazione olandese). L'aggiudicazione della concessione, valore economico 100 milioni di euro all'anno e durata 10 anni a partire da dicembre 2018 (con possibile estensione per altri cinque), conferma l'apprezzamento per i servizi offerti da Qbuzz BV nell'area che era già sotto la sua gestione. I servizi saranno ulteriormente migliorati con un programma di rinnovo della flotta che raggiungerà 400 autobus, di cui 160 elettrici e 20 a idrogeno, per percorrere circa 30 milioni di km all'anno. L'offerta di Qbuzz BV si è distinta per l'impiego di autobus a basso impatto ambientale e l'innovazione tecnologica lato informazione alla clientela e per i sistemi di emissione biglietti.

### **FS Italiane: aggiudicati servizi *Operation & Maintenance* (O&M) della metropolitana di Riad**

Ferrovie dello Stato Italiane SpA, membro del Consorzio FLOW con Ansaldo STS e Alstom, si è aggiudicata la gestione dei servizi di *Operation & Maintenance* (O&M) delle linee 3, 4, 5 e 6 della metropolitana di Riad (Arabia Saudita). La lettera di aggiudicazione, ricevuta in data 18 settembre 2018 da *ArRiyadh Development Authority* (ADA), Ente governativo per lo sviluppo urbano e della mobilità di Riad, assegna al Consorzio FLOW la gestione dei servizi O&M della metropolitana per un periodo di 12 anni. Il contratto ha valore economico complessivo massimo di circa 2,9 miliardi di dollari (10,9 miliardi di Riyals, valuta dell'Arabia Saudita).

### **Trenitalia c2c vince il premio migliore compagnia ferroviaria nel Regno Unito**

In data 15 ottobre 2018 Trenitalia c2c Ltd, la società del Gruppo FS Italiane nel Regno Unito, è stata nominata la migliore compagnia ferroviaria della Gran Bretagna ai *National Transport Awards*.

**DNF** FATTORI DI RISCHIO**Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi**

Le attività del Gruppo FS Italiane comprendono un'ampia serie di processi particolarmente complessi ed articolati caratterizzati da una elevata varietà (progettazione, realizzazione e manutenzione infrastrutture, gestione delle reti ferroviarie e stradali, servizi di trasporto passeggeri e merci, gestione del patrimonio immobiliare) che possono essere all'origine di rischi ed incertezze anche rilevanti. Ferma restando la centralità del ruolo del *management* e delle strutture di presidio specialistico nelle attività di monitoraggio del rischio (come responsabile del cosiddetto monitoraggio di linea o "I livello di controllo"), il Gruppo FS Italiane ha nel tempo strutturato diversi presidi di "II livello di controllo" (quali ad esempio, in FS SpA, il Dirigente Preposto, il *Risk Manager*, il *Compliance Officer*, l'Unità *Anti-Bribery&Corruption*, il *Data Protection Officer*) che supportano il *management* nella definizione e nell'implementazione di adeguati sistemi di gestione e monitoraggio dei principali rischi e controlli.

In tale contesto, il *Chief Risk Officer* di Gruppo svolge un ruolo di coordinamento e gestione complessiva del processo di *risk management* aziendale. Il Dirigente Preposto, ai fini della corretta attestazione di bilancio, ha implementato un modello di controllo sui rischi 262 basato su un'attività di *risk assessment* sui processi amministrativo contabili. La *Compliance* ha fra i propri compiti quello di verificare l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e delle procedure aziendali e di Gruppo alla normativa di interesse e alle *best practices* nazionali ed internazionali, formulando, ai fini del loro corretto orientamento giuridico, proposte di adeguamento. L'Unità *Anti Bribery&Corruption* svolge attività di coordinamento metodologico del processo di prevenzione della corruzione, tra l'altro attraverso il monitoraggio e l'aggiornamento dell'*Anti Bribery&Corruption management system*.

L'*Internal Audit*, infine, come presidio di "III livello di controllo", svolge un'attività di monitoraggio indipendente e di assurance sull'architettura ed efficace funzionamento del I e II livello di controllo.

**Rischi di business**

I principali rischi di *business* del Gruppo FS Italiane sono legati: i) alla concorrenza derivante dall'apertura dei mercati di riferimento; ii) alla gestione finanziaria legata ai rapporti con entità pubbliche, sia in termini di incassi dei crediti che di finanziamento degli investimenti collegati a concessioni di breve durata, ed infine; iii) allo scenario normativo di riferimento talune volte rivelatosi instabile. Nel seguito i dettagli.

Con riferimento all'operatore concorrente sul segmento dell'Alta Velocità, i rischi di *business* sono valutati e monitorati su base continuativa anche in relazione alle strategie di volta in volta poste in essere dal *competitor* che sta incrementando l'offerta e la presenza sul mercato di riferimento. I rischi inclusi nella valutazione complessiva sono funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli dei prezzi. Questi ultimi, se utilizzati al fine di consentire acquisizione di quote di mercato addizionali, potrebbero comportare riflessi sul livello di redditività del segmento.

L'andamento del mercato della mobilità sulla media e lunga distanza è condizionato dall'andamento dei consumi interni, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. In questo contesto la competizione modale e la sua corretta regolazione assumono un valore determinante per il successo.

L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il *comfort* del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, continuerà ad essere il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e il rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. L'evoluzione complessiva del modello di *business* rispetto al prodotto offerto non potrà prescindere anche dall'evoluzione dei modelli concorrenziali. Il continuo rafforzamento della flotta costituisce un elemento di innovazione e di attrazione di potenziali clienti, l'evoluzione tecnologica dei nuovi mezzi dovrà consentire la progressiva velocizzazione di alcuni segmenti delle tratte AV permettendo quindi al Gruppo di possedere un importante fattore di successo che è componente utile a mitigare parte dei rischi di *business*. Parimenti l'evoluzione dei canali di vendita supportata dall'evoluzione tecnologica nonché da una maggiore attenzione al cliente costituiranno altri elementi di vantaggio competitivo. Proprio in tale direzione, il Gruppo FS Italiane nel suo costante percorso di innovazione, nel corso dell'ultimo anno, ha lanciato una nuova piattaforma di vendita online (denominata "Nugo") finalizzata a consentire la pianificazione e l'acquisto di servizi di mobilità *door to door* per viaggi lunghi o per brevi spostamenti.

Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale su ferro (TPL), la particolare condizione di *stress* finanziario in cui versano i bilanci di alcune Regioni italiane potrebbe far perdurare situazioni di incertezza sul rispetto





delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio ancorché, rispetto ai periodi precedenti, la situazione si sia sostanzialmente normalizzata. Il Gruppo mitiga tale rischio attraverso un monitoraggio continuo delle posizioni creditorie in generale e soprattutto verso il settore pubblico valutando, di volta in volta, le azioni – anche legali – da intraprendere per assicurare la regolarità delle fonti finanziarie. È anche utile ricordare che la natura dei crediti e il *rating* di Gruppo consentono di arginare eventuali ritardi negli incassi con politiche di finanziamento del capitale investito a tassi competitivi. Trenitalia SpA, inoltre, sta realizzando consistenti investimenti per rinnovare il parco rotabile e si stanno adottando tutte le azioni necessarie per garantire il rispetto dei relativi piani di consegna al fine di dare puntuale e tempestiva attuazione agli impegni contrattuali assunti con le Regioni.

Come ricordato, il Gruppo si trova ad operare in un contesto sfidante e in continuo mutamento, caratterizzato, tra l'altro, da una progressiva evoluzione del quadro regolatorio. Nel corso degli ultimi esercizi si sono susseguite diverse norme e/o regolamenti che hanno inciso sull'operatività del *business* del Gruppo e, attualmente, sono in corso di definizione, ulteriori aspetti del quadro normativo. A tal riguardo, in riferimento al Trasporto Pubblico Locale su ferro (TPL), si segnala l'emissione di alcune Delibere da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) tra cui in particolare la numero 120 del 2018 che ha ad oggetto *"metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi ferroviari regionali"*. Tale Delibera prevede obiettivi di efficienza ed efficacia delle gestioni dei contratti di servizio regionali che rappresentano un fattore dilatorio nelle future sottoscrizioni e comportano la revisione periodica dei contratti già sottoscritti, gradualmente, da fine 2020. A mitigazione di tali possibili variazioni, resta comunque valida la condizione dell'equilibrio economico finanziario dei contratti. In tale contesto, tra l'altro, relativamente alla società Anas SpA, si segnala, il rischio della modifica, a condizioni peggiorative o troppo sfidanti per l'azienda, del Contratto di Programma che possono influire sull'andamento della gestione e incidere sui risultati attesi.

Per mitigare tali tipologie di rischi il Gruppo si fa parte attiva nel seguire le evoluzioni normative, dialogare con le autorità competenti per dare il proprio contributo tecnico alle consultazioni di volta in volta richieste e, come in precedenza specificato, adire le vie legali, se ritenuto necessario, per tutelare gli interessi del Gruppo e della collettività.

### **Rischi operativi**

Il Gruppo FS Italiane si avvale di fornitori esterni per la realizzazione di interventi di manutenzione e di costruzione del nuovo materiale rotabile e per la costruzione e manutenzione della Rete ferroviaria e stradale, allo stesso tempo si avvale di produttori esterni per la fornitura dei ricambi ai fini della manutenzione. Il Gruppo ha, nel corso degli ultimi anni, posto in essere una sostanziale modifica dei criteri di approvvigionamento dei materiali attraverso la riscrittura delle sue procedure interne e, nel rispetto delle norme sui contratti pubblici, ha ancora più fortemente spinto verso forme di acquisto orientate all'approvvigionamento di tutte le componenti afferenti la sicurezza dai soli produttori originali, mentre per tutti gli altri componenti è ricorso, sempre, all'indizione di gare pubbliche.

La capacità di tenuta di alcuni fornitori operanti nel campo della manutenzione e della costruzione dei rotabili, è stata messa a dura prova dalla perdurante situazione di crisi finanziaria a cui ha fatto seguito la pesante restrizione del credito in conseguenza dell'intrinseca debolezza nella struttura delle loro fonti di finanziamento. Il Gruppo mitiga tale rischio avvalendosi di procedure strutturate di qualifica dei fornitori che, oltre quelle tecniche, includono anche valutazioni di tipo economico-finanziario in modo da consentire una selezione accurata e attenta dei soggetti che entrano a far parte dell'albo fornitori di Gruppo.

Gli investimenti infrastrutturali si sostanziano in progetti complessi che richiedono ingenti risorse finanziarie e uno strutturato apparato organizzativo e di *project management* che il Gruppo, per il tramite delle società controllate, pone in essere. Numerosi e di diversa natura potrebbero essere gli eventi in grado di ripercuotersi sulla realizzazione delle opere nei tempi/costi previsti e sulla qualità, efficienza e disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e comportare, pertanto, potenziali effetti negativi sui risultati societari. A fronte di tali rischi, il Gruppo attua procedure di gestione e controllo che permettono di monitorare costantemente l'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali e di innescare meccanismi volti alla definizione di azioni migliorative o correttive. È stato inoltre avviato un progetto di ampio respiro volto a innovare le modalità di gestione degli investimenti attraverso l'ottimizzazione degli strumenti informativi necessari alla loro gestione operativa e, più in generale, a supportare il modello di gestione a vita intera degli *asset*.

L'infrastruttura ferroviaria è inoltre sensibile a interruzioni/inconvenienti dovuti a guasti degli impianti e delle tecnologie, a fenomeni naturali di grave intensità e ad atti contro il patrimonio che possono influire sull'offerta dei servizi di circolazione in via continuativa nel rispetto degli *standard* di qualità attesi. Per fronteggiare tali eventi, il Gruppo ha adottato sistemi di sicurezza, controllo e monitoraggio all'avanguardia e realizza specifici cicli manutentivi sulla rete, adottando procedure

di gestione delle anomalie ed emergenze con costante attenzione all'informazione al pubblico e alla fornitura dei servizi accessori ai clienti.

Con riferimento alle stazioni e ai servizi connessi, proseguono gli interventi mirati al riuso e alla riqualificazione dei fabbricati/spazi, anche a fini sociali, al miglioramento dell'accessibilità, della fruibilità, del decoro e della sicurezza per i passeggeri/clienti. Sono in atto anche progetti volti a favorire il collegamento e lo scambio con altri mezzi di trasporto e a innovare ed efficientare, attraverso l'uso delle tecnologie digitali, le informazioni di viaggio e altre *utilities* di stazione. Tutte azioni che si collocano, all'interno di un più ampio progetto volto a garantire al cliente, nell'orizzonte di Piano, servizi aggiuntivi e complementari in coerenza con il nuovo *concept* unico di stazione, intesa come polo trasportistico, ma anche polo di attrazione e di servizio al territorio.

Per quanto riguarda, invece, la sicurezza si segnala che gli *standard* adottati dal Gruppo sono coerenti con quelli delle principali imprese ferroviarie europee e sono il risultato di un ampio confronto preventivo con le organizzazioni sindacali che, dopo aver valutato anche gli aspetti relativi alla sicurezza, hanno tutte sottoscritto, nel 2009, un accordo integrativo del contratto di lavoro e successivamente, nel 2012 e nel 2016, il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro. Il rischio operativo derivante a potenziali violazioni contestate riferite alla sicurezza sul lavoro è attentamente monitorato dal Vertice aziendale e dalle Direzioni e strutture preposte, lo stesso è mitigato anche in considerazione del fatto che il Gruppo ha valutato, e valuta costantemente, tutti gli aspetti che riguardano tale rischio.

### Rischio paese

Nell'arco del 2018 sono proseguite le attività di sviluppo internazionale del Gruppo. L'alta dinamicità del contesto internazionale, nonché la marcata instabilità politica ed economica di alcune aree geografiche, ha richiesto l'aggiornamento e l'intensificazione del monitoraggio del cosiddetto "Rischio Paese". Sono stati trimestralmente aggiornati gli *score* e il *ranking* in termini di Rischio, secondo i criteri definiti nel 2017 nell'ambito del Progetto di Sviluppo Internazionale, dei 172 Paesi presi ad osservazione. In particolare sono state svolte analisi approfondite dei Paesi individuati dal Gruppo per un potenziale ingresso, o dei Paesi in cui già vengono svolte attività commerciali o negoziali.

### Rischi di progetto

Gli investimenti nel sistema ferroviario sono un elemento cardine per lo sviluppo del Gruppo e per la realizzazione del Piano Industriale. I rischi che possono impattare sugli obiettivi del progetto in termini di tempi, costi e qualità producono conseguenze dirette ed indirette di grande ampiezza, coinvolgendo diverse società del Gruppo. Si sono avviate nel corso del 2018 attività di sperimentazione ed implementazione di sistemi di *Project Risk Management* in linea con i più sofisticati *standard* internazionali ed in *compliance* alle norme di certificazione a cui aderiscono diverse società del Gruppo. Nel corso del 2019 si passerà dalla sperimentazione ad un utilizzo sempre diffuso con l'obiettivo di efficientare tutto il processo di investimenti di Gruppo nel sistema ferroviario.

### Rischi di compliance, legali e contrattuali

Le aree di *business* in cui opera il Gruppo sono fortemente regolate a livello nazionale e internazionale, esponendo di fatto il Gruppo a un rischio di *compliance* normativa monitorato attraverso specifici presidi finalizzati all'analisi degli scenari legati all'evoluzione normativa e regolamentare. In generale, a fronte dei rischi che possono derivare dall'evoluzione del quadro normativo, la gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (Autorità di settore indipendenti), anche in caso di eventuali controversie, è sempre aperta a momenti di confronto e interlocuzione, soprattutto di merito, ed è improntata alla trasparenza, collaborazione e proattività. Tuttavia il Gruppo, data la complessità del *business* di appartenenza e la molteplicità delle attività svolte, è esposto a rischi di non conformità derivanti in generale dalla potenziale inosservanza delle regole caratterizzanti il quadro legislativo e regolatorio, con conseguenti effetti sanzionatori di natura giudiziaria o amministrativa, perdite finanziarie e danni reputazionali.

La Capogruppo, al fine di rafforzare ulteriormente il sistema dei controlli, ha costituito un'apposita struttura organizzativa che verifica l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e procedure aziendali e di Gruppo alla normativa di interesse e alle *best practices* nazionali ed internazionali.

In considerazione della maturità dei processi di liberalizzazione dei mercati in cui operano le società del Gruppo FS Italiane, il Gruppo ha intrapreso un percorso per dotare le società, nel rispetto delle rispettive prerogative di autonomia e indipendenza, di un programma di *compliance antitrust* per migliorare la capacità di prevenzione e gestione dei rischi cd "*antitrust*" connessi al mancato rispetto della normativa a tutela della concorrenza e all'esecuzione di pratiche commerciali scorrette.



In considerazione dell'elevato livello sanzionatorio e, più in generale, delle ricadute economiche e reputazionali legate ai rischi di non conformità al Regolamento UE 679/2016 (*General Data Protection Regulation – GDPR*), il Gruppo ha definito, per il tramite di un set di Comunicazioni Organizzative, un *framework* di protezione dei dati personali basato su tre livelli di controllo. Le società del Gruppo con obbligo di nomina hanno designato un *Data Protection Officer* che sorveglia l'osservanza del regolamento all'interno delle singole società. È stato infine predisposto un registro informatizzato dei trattamenti, sono state effettuate diverse valutazioni di impatto sulla protezione dei dati, è stato garantito l'esercizio dei diritti degli Interessati sia migliorando e aggiornando le informative sui trattamenti che rispondendo a richieste specifiche. I rischi legali e contrattuali derivano prevalentemente dai contenziosi che le società del Gruppo hanno in essere con diverse parti, quali ad esempio fornitori, clienti e personale. In relazione a tali rischi, che sono ad oggi monitorati e mitigati da apposite strutture aziendali, vengono eventualmente disposti accantonamenti di natura contabile dopo aver valutato, nel rispetto dei principi contabili di riferimento, la rispettiva probabilità di verifica. Il rischio residuale, dopo le opportune azioni di mitigazione e gli stanziamenti eventualmente effettuati, rientra nei limiti ritenuti accettabili in considerazione dell'operatività aziendale.

### Rischi legati all'approvvigionamento

I prezzi per la fornitura di servizi, di materie prime, dell'energia e dei trasporti possono variare in relazione all'andamento del mercato. Potrebbe pertanto non essere possibile – o essere possibile solo in misura limitata – riflettere i maggiori costi di fornitura sul prezzo di vendita ai clienti con conseguenti effetti sulla marginalità dei prodotti e servizi del Gruppo. Sempre in relazione agli approvvigionamenti che necessitano al Gruppo per l'esercizio del *business*, con particolare riferimento ai settori regolamentati come quello elettrico, l'evoluzione del quadro normativo attraverso leggi e delibere dell'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico (AEEGSI) può avere riflessi economici sulle società del Gruppo e viene pertanto costantemente monitorata. Più in generale, il Gruppo ha direzioni e strutture che presidiano nel continuo l'andamento dei prezzi delle materie e dei servizi fondamentali per l'esercizio del *business* nonché la normativa che eventualmente li regola con lo scopo di intraprendere politiche di gestione degli approvvigionamenti mirate a mitigare i rischi, ovvero porre in essere azioni – anche legali – per tutelare gli interessi del Gruppo.

### Rischi IT e Cyber

Il Gruppo utilizza in modo intensivo reti di telecomunicazioni/dati e sistemi informativi per il coordinamento, la pianificazione, la circolazione, le operazioni ferroviarie, la vendita dei biglietti, il monitoraggio delle consegne delle merci, la progettazione, l'ingegneria e numerose altre funzioni, inclusa la gestione dei processi contabili. *Hardware* e *software*, utilizzati dal Gruppo, possono essere soggetti a blocchi causati da errori di programmazione, eventi naturali, e in maniera sempre più importante attacchi *cyber*. Al fine di assicurare continuità nella disponibilità dei dati e sistemi, il Gruppo si è dotato di molteplici metodi per le operazioni di *backup* nonché di una rete di abbinamento *fail-safe*. Queste misure di protezione delle operazioni fondamentali e dei processi *IT* aiutano a prevenire gravi guasti. Tuttavia permane un rischio residuale che tali misure non siano sufficienti e/o del tutto in grado di prevenire eventuali errori del sistema *IT*, che possono generare un effetto negativo non significativo sul *business* del Gruppo e sul risultato economico, come ad esempio un aumento dei costi e/o una diminuzione dei ricavi. Proprio al fine di minimizzare tale rischio il Gruppo FS, per assicurare la continuità o il ripristino dei servizi nel più breve tempo possibile a seguito di potenziali eventi disastrosi nelle sue infrastrutture *IT*, continua nell'ampliamento delle soluzioni di *Business Continuity* per i sistemi ritenuti *business critical*. Per tali sistemi l'intervallo di tolleranza massima per il ripristino dei servizi e il relativo aggiornamento dei dati avrà un tempo non superiore a 30 minuti, superando così gli attuali limiti del *Disaster Recovery Plan*. In tale contesto, nel corso dell'ultimo trimestre del 2018, il Gruppo ha avviato un progetto per una sempre maggiore standardizzazione del processo di *Business Impact Analysis* ed un costante ampliamento dei perimetri di indagine.

All'interno del Gruppo FS la componente di difesa *Cyber* è in continua evoluzione. In linea con le sfide del nuovo piano industriale sono in corso di realizzazione importanti investimenti per l'adozione delle più moderne ed efficaci tecnologie di sicurezza a protezione dei dati e delle informazioni presenti sui sistemi aziendali da vecchie e nuove minacce. Nel corso del 2018 è proseguito il processo di internalizzazione dei servizi di sicurezza più critici, attraverso l'assunzione di personale specialistico, la progettazione degli ambienti e l'acquisizione delle componenti tecnologiche necessarie. Nel corso del 2018 si è concluso l'allestimento del nuovo *Security Operation Center (SOC)* del Gruppo FS nel quale confluiscono le tecnologie e le informazioni di sicurezza *Cyber* provenienti dai sistemi *IT*, *SCADA (Supervisory Control And Data Acquisition)* e *IoT (Internet of Things)* del Gruppo FS. Queste consentono di raccogliere, analizzare e correlare gli eventi di sicurezza.

Tali iniziative si collocano in un percorso evolutivo che ha l'obiettivo di portare la capacità di prevenzione delle minacce informatiche ad un ulteriore livello di maturità predittiva, in modo da identificare le possibili minacce prima ancora che possano verificarsi, attraverso lo sviluppo di tecnologie di *big data security* con capacità cognitive.

### **Rischi ambientali**

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ritiene la tutela dell'ambiente un elemento strategico nello sviluppo delle proprie attività. Tale convinzione si declina nella massimizzazione dei vantaggi ambientali propri del trasporto collettivo di persone - realizzato su ferro, gomma e nave - e di quello ferroviario delle merci, nonché nella riduzione al minimo degli impatti negativi sull'ambiente. Il Gruppo, in quanto soggetto appaltante per la costruzione di opere infrastrutturali e operatore di trasporto merci potenzialmente pericolose per l'ambiente, è anche esposto a numerosi rischi ambientali. Di conseguenza è tenuto al rispetto di un *set* molto ampio di leggi e regolamenti ambientali. L'attenzione del Gruppo alle tematiche ambientali, unita all'evoluzione normativa, può richiedere modifiche alle proprie attività dalle quali potrebbero scaturire costi previsti e non previsti. A presidio del rischio ambientale esiste un'apposita struttura che si avvale, ove del caso, di professionalità esterne e di complesse procedure per il monitoraggio e la mitigazione dei fattori che connotano tale rischio. Inoltre, Ferrovie dello Stato Italiane SpA e le principali società del Gruppo sono impegnate nell'attuazione e certificazione dei propri Sistemi di Gestione Ambientale secondo la norma ISO 14001:2015, che promuove l'integrazione del Sistema di Gestione Ambientale nella realtà aziendale e l'inclusione dell'ambiente tra le componenti strategiche di un'organizzazione. Il Gruppo presidia inoltre il rischio ambientale relativo alle società appaltatrici dei lavori per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, anche attraverso l'obbligo contrattuale per le società di costruzione dell'opera di adottare, per tutta la durata dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale (UNI EN ISO 14001) delle attività di cantiere che fornisca, alla società e agli Enti preposti, le evidenze oggettive del controllo di merito eseguito nel corso delle attività progettuali.

In aggiunta a quelli esistenti, la probabile adozione in futuro di strumenti normativi e di nuove leggi a livello locale, regionale, statale o nella forma di accordi inter-governativi a livello globale, aventi l'obiettivo di contenere le emissioni di gas a effetto serra (GHG) potrebbe avere una ricaduta anche sul modello di *business* del Gruppo spingendo per esempio verso l'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili.

I rischi, infine, connessi al cambiamento climatico potrebbero avere conseguenze negative rilevanti per il *business* del Gruppo. Il rischio è legato al verificarsi di fenomeni meteorologici estremi quali uragani, inondazioni, siccità, innalzamento del livello dei mari, la cui crescente frequenza e intensità, secondo la comunità scientifica, sono correlate al fenomeno del *global warming*. Tali eventi potrebbero causare interruzioni delle nostre attività e danni rilevanti alle infrastrutture. Il Gruppo mitiga tale rischio attraverso una progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture al fine di renderle maggiormente resilienti agli effetti del cambiamento climatico.

### **Rischi sociali e relativi alla tutela dei diritti umani**

Il Gruppo FS ha formalizzato l'impegno ad adottare comportamenti responsabili in linea con i dieci principi del *Global Compact* promossi dall'ONU. In particolare, in ambito diritti umani, il Gruppo, con l'adesione al *Global Compact*, si è formalmente impegnato a:

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

Il Codice Etico rappresenta la carta dei diritti e dei doveri fondamentali attraverso la quale il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane dichiara le proprie responsabilità e gli impegni verso gli *stakeholder* interni ed esterni. Tali principi sono costantemente e attentamente monitorati e rappresentano tema di continua sensibilizzazione all'interno del Gruppo. A conferma della validità dei presidi, nel corso dell'esercizio non si sono registrati episodi legati a pratiche discriminatorie (per etnia, nazionalità, opinioni politiche, religione, sesso, età, diversa abilità, orientamento sessuale, condizioni personali o sociali) nei confronti di *stakeholder* interni e/o esterni. Il Gruppo, consapevole dell'importanza dei fornitori nella complessiva mitigazione dei rischi sociali e relativi alla tutela dei diritti umani, ha strutturato inoltre un processo di valutazione della catena di fornitura al fine di rafforzare la capacità di identificazione e gestione degli impatti a questa associati. In particolare, tra le clausole contrattuali *standard* inserite nei contratti, si richiede all'appaltatore di osservare: i) le leggi sul lavoro e sulla previdenza sociale con applicazione dei contratti collettivi del lavoro; ii) gli obblighi in materia di sicurezza e di igiene del lavoro; iii) le norme contenute nel "Codice Etico del Gruppo". Tuttavia il processo di internazionalizzazione del Gruppo può determinare un incremento di tale tipologia di rischi. Nell'ambito



delle valutazioni di “Rischio Paese”, descritte in precedenza, l’attenzione al rispetto dei diritti umani riveste un elemento importante nella valutazione complessiva dell’investimento. Inoltre, nel caso di progetti di grandi dimensioni, il Gruppo considera come prioritario, in un’ottica di minimizzazione degli impatti sul territorio e sulla comunità, l’utilizzo di strumenti di coinvolgimento delle comunità locali (ad esempio: la Valutazione di Impatto Sociale e Ambientale, la Conferenza dei Servizi, la Conferenza delle Regioni e Province Autonome, con la Conferenza Stato-Regioni e Unificata) che permettano di intercettare le legittime istanze degli *stakeholder*.

Il Gruppo, al fine di presidiare il rispetto dei diritti umani lungo la catena di fornitura, ha anche avviato un progetto che prevede l’introduzione nelle gare di un criterio premiale relativo al profilo di sostenibilità del fornitore attraverso l’utilizzo della piattaforma di monitoraggio sviluppata dalla società EcoVadis. La valutazione di EcoVadis si basa su 21 criteri, raggruppati in quattro temi: Ambiente, Pratiche di lavoro e diritti umani, *Fair Business Practices* e Acquisti sostenibili. In particolare, la valutazione del rispetto dei diritti umani si basa sui seguenti criteri: lavoro minorile e lavoro forzato, discriminazioni e molestie, diritti umani fondamentali. Nel 2019 si avvieranno le attività per estendere il progetto progressivamente a tutte le principali società del Gruppo.

### **Rischi legati alla gestione delle risorse umane**

I fattori di rischio collegati alla gestione delle risorse umane rappresentano uno dei maggiori elementi di attenzione in una fase di profondo cambiamento come quella attuale. La mancata gestione di tali fattori di rischio potrebbe precludere il raggiungimento degli sfidanti obiettivi del Piano Industriale. In tale contesto, le relazioni industriali rappresentano un elemento di non trascurabile rilevanza. Nel 2018 non si sono avuti diffusi fenomeni di conflittualità collettiva ed anche le ore perse per sciopero hanno fatto registrare un rilevante decremento rispetto all’anno precedente, grazie anche alla stipula di alcuni accordi ed all’attivazione della Sede di partecipazione e consultazione che hanno consentito di gestire alcune tematiche sensibili per il Gruppo FS Italiane. Per quanto riguarda la normativa legale e contrattuale del lavoro, nel corso del 2018, sono stati forniti alle società gli aggiornamenti, attraverso delle note esplicative, relative alle modifiche legislative intervenute in materia di mercato del lavoro con il “Decreto Dignità” (D.L. n. 87/2018 convertito, con modificazioni, in Legge n. 96/2018) ed è proseguita l’attività volta a fornire indicazioni operative sull’applicazione delle previsioni del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto aziendale di Gruppo FS Italiane del 16 dicembre 2016, tenuto conto della pratica operativa intervenuta dopo il rinnovo.

Come ulteriori *drivers* ricordiamo: la presenza di risorse chiave, *skill* specialistici di difficile reperibilità, la motivazione e lo sviluppo professionale. Il nuovo sistema di *Talent Development* del Gruppo FS riconosce e valorizza in modo mirato le motivazioni e le aspirazioni delle persone coinvolte nei processi di sviluppo così come le diverse professionalità e *know-how* sedimentate nelle esperienze professionali del nostro personale. Gli strumenti psicometrici utilizzati sono inoltre *gender* e *cultural free*, a garanzia di pari trattamento e opportunità in relazione al genere e cultura di appartenenza. Il Gruppo è impegnato nella formazione, nell’aggiornamento continuo e nella ricerca di professionalità, da mercato interno ed esterno. Il *Job Posting* interno è sviluppato secondo principi di trasparenza, pari opportunità e promozione della diversificazione professionale delle persone, nell’ottica della valorizzazione delle stesse e del *know-how* interno al Gruppo. Nel caso in cui le professionalità e competenze di interesse per il Gruppo non siano reperibili all’interno, si attiva la Ricerca sul mercato esterno, al fine di individuare risorse in grado di portare valore all’azienda, supportandone la realizzazione degli obiettivi programmati, secondo i principi di equità, meritocrazia, trasparenza e pari opportunità, con attenzione alla *diversity & inclusion*. La digitalizzazione dei processi di selezione, anche attraverso il format #FSRecruitingday, consente inoltre al Gruppo di diventare sempre più attrattivo verso i *target* di interesse, grazie all’impronta innovativa adottata, ma anche di ridurre costi e tempi di gestione e consentire la creazione di ulteriori bacini di professionalità a cui attingere per future esigenze. Il Gruppo sta inoltre sviluppando un articolato piano di incentivazione e di *welfare* aziendale. Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane gestisce e organizza le risorse umane nel pieno rispetto dei diritti sanciti dalle norme di legge e dal Codice Etico di cui si è dotato e che recita espressamente: “le risorse umane sono il grande patrimonio del Gruppo”. Attraverso il Codice Etico, il Gruppo si impegna in maniera formale e sostanziale a non operare mai alcuna distinzione di genere, di etnia, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. Inoltre, grazie ad azioni realizzate dalle strutture *HR* preposte e alle iniziative del Comitato Pari Opportunità, il Gruppo si impegna a realizzare ambienti inclusivi in un’ottica di valorizzazione delle diversità e a promuovere programmi dedicati alle lavoratrici. In questo contesto, è in fase di elaborazione il piano di inclusione dedicato a tutte le persone, per implementare un approccio organizzativo strategico di D&I (*Diversity&Inclusion*), inteso come processo aziendale di cambiamento per la valorizzazione di conoscenze, attitudini e competenze che ogni dipendente può offrire all’Azienda.



## Rischi relativi alla corruzione

Il Gruppo FS Italiane nella conduzione del *business* si ispira ai principi dell'integrità, dell'etica e dello "zero tolerance for corruption". Il Gruppo, tra l'altro, ha intrapreso da tempo un importante percorso di contrasto dei fenomeni della corruzione e dell'illegalità con l'adozione da parte di FS SpA<sup>51</sup> del Modello 231 (sin dal dicembre 2003) e l'emanazione di apposite "Linee Guida per la prevenzione della corruzione tra privati nel Gruppo FS Italiane"; tale percorso ha portato all'adesione, nel corso del 2017, al *Global Compact* delle Nazioni Unite.

Ad ulteriore consolidamento dell'impegno sul fronte della strategia anticorruzione, nel 2017 FS SpA si è dotata, su base volontaria, di uno strumento unico di autoregolamentazione per la prevenzione dei fenomeni corruttivi, il cd *Framework Unico Anticorruzione*, che vede, a fianco del Modello 231, l'*Anti Bribery&Corruption management system (ABC system)*, e di cui costituiscono parte integrante le "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione" che contengono i criteri direttivi per la realizzazione di un efficace sistema anticorruzione in FS SpA. L'*ABC system* rafforza i presidi anticorruzione aziendali promuovendo politiche di contrasto alla corruzione in ogni sua forma (attiva e passiva, diretta e indiretta, nei rapporti con esponenti della PA e nei rapporti con privati) ed ampliando il perimetro delle condotte considerate al di là di quelle rilevanti sotto il profilo penalistico, sino a ricomprendere fattispecie di *mala gestio* e di malfunzionamento (cd corruzione in senso ampio). Per il primo anno di applicazione (2018), l'*ABC system* di FS SpA si è incentrato sull'analisi dei processi relativi alle aree "Acquisti e Appalti", "Risorse Umane", "Conferimento di incarichi di consulenza", "Quote associative, sponsorizzazioni, co-marketing, erogazioni liberali e omaggi" e "Iniziativa di sviluppo del *business* nei mercati internazionali", ritenute dalla normativa e dalle *best practices* di riferimento come maggiormente esposte al rischio di corruzione. In un'ottica di miglioramento continuo, sarà avviata inoltre un'analisi finalizzata all'inserimento nell'*ABC system* di ulteriori aree di rischio che concorrerà a focalizzarne sempre di più l'operatività e la capacità predittiva. Per ciascuno dei predetti processi, l'*ABC system* prevede principi di controllo trasversali e individua un *set* di strumenti di prevenzione ("strumenti di prevenzione specifici") declinati in *standard* di comportamento e in indicatori di possibili anomalie, monitoraggi 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.

Nel corso del 2018, sono state avviate specifiche sessioni formative sul *Framework* e l'*ABC system* di FS SpA che hanno coinvolto, tra l'altro, anche il *Top Management*, con l'obiettivo principale di trasmettere e informare sulle *ratio*, le finalità e i principali strumenti dell'*ABC system* al fine di responsabilizzare i destinatari, accrescerne la consapevolezza rispetto alla gestione del rischio e alle misure di prevenzione attivabili. Si sono inoltre svolte iniziative specifiche su singoli processi ed ulteriori iniziative nell'ambito dell'attività di indirizzo e coordinamento volte a sensibilizzare le società del Gruppo nella prospettiva dell'adozione dei propri *ABC system*.

Le società controllate, direttamente e indirettamente, da FS SpA adottano<sup>52</sup> infatti il *Framework* adeguandolo alle specificità organizzative e di *business*, nel rispetto comunque degli obblighi normativi applicabili. L'*ABC system* richiede il pieno rispetto da parte di tutti i destinatari dello stesso (Amministratori, Vertice, Organi di Controllo/Vigilanza, personale dipendente, collaboratori esterni a qualsiasi titolo – anche occasionali e/o temporanei – revisori dei conti, fornitori, e più in generale *business partner* e tutti coloro che, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente, intrattengono rapporti con la società) e prevede un sistema di responsabilità per le ipotesi di violazioni. Relativamente alla società Anas SpA, si segnala, che nel rispetto delle prescrizioni della Legge n. 190/2012 e delle Linee Guida emanate in materia da ANAC, ha nominato il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza ed ha adottato il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (da 2018 "Misure Integrative di quelle adottate ai sensi del D.lgs. 231/01"<sup>53</sup>).

Nel corso dell'ultimo anno, inoltre, si è concluso il percorso di aggiornamento del Codice Etico di Gruppo, avviato a fine 2016. Il nuovo Codice, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 28 febbraio 2018, si propone, anche attraverso uno stile comunicativo più immediato e coinvolgente, di essere sempre più uno strumento a cui ricorrere con facilità quale "bussola" che orienti i comportamenti e le attività lavorative, oltre e al di là del rispetto imprescindibile delle norme di legge. Il nuovo Codice racchiude i Valori del Gruppo, incentrati sulla persona, e gli

<sup>51</sup> A livello di Gruppo è previsto che le società controllate adottino un proprio Modello 231 e istituiscano un Organismo di Vigilanza

<sup>52</sup> Nel corso del 2018 hanno proceduto al recepimento delle Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione e dell'*ABC system* le seguenti società: RFI SpA, Trenitalia SpA, Busitalia Sita Nord Srl, Ferservizi SpA, Italferr SpA, FSSU Srl, Fercredit SpA, FSE Srl, GS Rail SpA. Altre società del Gruppo, tra controllate dirette e indirette di FS SpA, hanno proceduto al recepimento delle Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione ed hanno in corso la predisposizione dei propri *ABC system*.

<sup>53</sup> Le Misure integrative, elaborate nel corso del 2017, considerano la struttura e lo stato della società nella sua configurazione precedente all'ingresso nel Gruppo FS Italiane.

*standard* di comportamento di fondamentale importanza per il buon funzionamento, l'affidabilità e la reputazione del Gruppo. Sono, tra l'altro, stati valorizzati temi che hanno acquisito una sempre maggior rilevanza dal punto di vista etico-sociale, quali il contrasto ai fenomeni corruttivi in ogni forma, l'attenzione alla sostenibilità in tutte le sue accezioni (economica, sociale e ambientale), il rispetto, la valorizzazione e l'inclusione delle diversità. Nel Codice è stata inoltre dedicata una sezione apposita alle "segnalazioni", tema oggetto di specifico intervento da parte del legislatore (L. n. 179/2017 sul *whistleblowing*).





## DNF SICUREZZA NEL VIAGGIO

Nei Paesi dell'Unione Europea, l'incidentalità ferroviaria viene monitorata dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA, *European Railway Agency*), ente regolatorio istituito con la Direttiva 2004/881 CE, quest'ultima finalizzata più in generale a realizzare uno spazio ferroviario europeo senza frontiere, potenziare il livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari e sviluppare una cultura comune in materia di sicurezza. Per il monitoraggio dell'incidentalità, l'ERA fa riferimento alle norme contenute nella Direttiva 2004/49 CE e nella successiva Direttiva 2014/88 UE, che ne modifica l'allegato I per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.

Secondo i principi sanciti da queste Direttive comunitarie, un incidente è considerato significativo quando viene coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e se ha causato almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a 1.50 mila euro ai binari, agli impianti o all'ambiente, oppure se ha prodotto un'interruzione prolungata del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi gli incidenti che si verificano nell'ambito dei binari interrotti o momentaneamente interrotti alla circolazione (depositi, officine) e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).

In Italia l'organismo che ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale e svolge i compiti previsti dalla Direttiva 2004/49 CE è l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie), istituita con D.Lgs. 162/2007 di recepimento della direttiva stessa.

Nel corso del 2018 gli incidenti ferroviari "significativi", sulle linee ferroviarie gestite da RFI SpA, Gestore dell'Infrastruttura del Gruppo FS Italiane, sono stati 113 in lieve crescita rispetto al 2017 (erano stati 99). L'analisi dei dati ha evidenziato che gli incidenti gravi alle persone causati dal materiale rotabile in movimento rappresenta la quota preponderante degli incidenti complessivi (82%).

Sinteticamente, secondo i criteri stabiliti dalle norme comunitarie di riferimento, si riportano gli eventi occorsi nell'esercizio raffrontati con i dati, ormai consolidati, del 2017:

- 2 collisioni di treni con veicolo ferroviario (1 nel 2017) e 4 collisioni di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma dei binari (0 nel 2017);
- 4 deragliamenti come nell'anno precedente;
- 3 investimenti ai passaggi a livello in totale, inclusi gli investimenti di pedoni a passaggio a livello chiuso, contro gli 11 dell'anno precedente;
- 93 incidenti gravi alle persone causati dal materiale rotabile in movimento contro i 75 dell'anno precedente. In questa tipologia di incidenti rientrano: le cadute di persone da veicoli ferroviari in movimento (sia passeggeri che personale ferroviario) e gli investimenti di persone (sia estranei che personale ferroviario);
- 5 incidenti che, non rientrando in nessuna delle altre categorie, vengono classificati come "altri"; nel 2017 furono 6;
- 2 incidenti dovuti a incendi al materiale rotabile con conseguenze gravi come nel 2017.

A fronte di un aumento della produzione, in treni km, del 2,8%, l'indice dell'incidentalità è risultato pari a 0,31 incidenti ogni milione di treni km.

Infine per una più dettagliata informativa in merito ai temi della sicurezza delle linee ferroviarie, delle *best practices* adottate dal Gruppo e degli investimenti effettuati si rimanda al capitolo "Investimenti".

Le informazioni sopra riportate rispondono anche a quanto previsto dal Decreto Legislativo n. 254 del 30 dicembre 2016 all'art. 3 comma 2 lettera c).



## ALTRE INFORMAZIONI

### Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali, e quelli aperti dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie di maggior rilievo, in essere al 31 dicembre 2018. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società, inclusa FS SpA, o il Gruppo siano esposte a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, 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, le società si sono costituite parte civile.

In dettaglio, con riferimento ai soli procedimenti giudiziari penali avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti delle società del Gruppo, si precisa che nel corso del 2018 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di Vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

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

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

### Procedimenti penali ex D.Lgs. 231/01

- il procedimento penale n. 2554/2013 RGNR pende in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Foggia. Lo stesso vede imputata la società RFI SpA ex D.Lgs. 231/01 in relazione all'infortunio mortale sul lavoro occorso il 5 marzo 2010 in agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento Srl;
- il procedimento penale n. 6305/2009 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, pende attualmente dinanzi alla Corte di Appello di Firenze, a seguito dell'impugnazione della sentenza di primo grado, presentata dalle difese delle persone fisiche e società condannate, nonché dalla accusa pubblica e privata;
- il procedimento penale n. 7906/2009 RGNR, innanzi al Tribunale di Latina, concernente ipotesi di lesioni colpose a danno di due dipendenti di RFI SpA, connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica (evento del 10 agosto 2009) verificatesi nel corso di operazioni manutentive nei pressi di Fondi, vedeva imputati due dirigenti ed un dipendente di RFI SpA e la società stessa, nella qualità di responsabile civile ed amministrativo. All'udienza, svoltasi in data 14 dicembre 2017, il Giudice ha emesso sentenza di "non doversi procedere" nei confronti degli imputati essendosi il reato estinto per intervenuta prescrizione. All'esito del deposito della motivazione della sentenza non è stato formalizzato appello entro i termini di legge. Sul provvedimento è stato apposto timbro di irrevocabilità in data 7 maggio 2018;
- il procedimento penale n. 1430/2014 RGNR – Procura della Repubblica presso il Tribunale di Gela – riguarda ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della società RFI SpA, in relazione all'investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI SpA stessa occorso in data 17 luglio 2014 fra le stazioni di Falconara e Butera. Pende dibattimento;
- il procedimento penale n. 3566/2015 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Rimini è stato avviato a seguito dell'infortunio, avvenuto il 5 marzo 2015, che ha interessato un dipendente della ditta A.T.S. Costruzioni che operava presso l'OMC Locomotive di Rimini. La società Trenitalia SpA è ritenuta responsabile dell'illecito amministrativo di cui agli articoli 5 e 25 *septies* c.3 D.Lgs. 231/01, in quanto il reato di lesioni colpose risulterebbe commesso in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza del lavoro e nell'interesse e a vantaggio della società stessa. È stato emesso il decreto di citazione diretta a giudizio, davanti al Tribunale di Rimini in composizione monocratica. Pende dibattimento;

- il procedimento penale n. 20765/2014 RGNR pende in fase dibattimentale presso la Procura della Repubblica del Tribunale di Firenze e riguarda l'incidente avvenuto il 12 gennaio 2014, durante le operazioni di manovra di materiale rotabile. Nel corso di tale incidente ha perso la vita un dipendente in servizio. Il Pubblico Ministero procedente, oltre alle persone fisiche, ha ritenuto responsabile anche Trenitalia SpA, contestando l'illecito di cui agli articoli 5, lett. a) e b), e 25 septies D.Lgs. 231/01, in quanto il reato di omicidio colposo (con violazione delle norme sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro) contestato ai dipendenti indagati sarebbe stato commesso nell'interesse economico della società;
- il procedimento penale n. 1525/2008 RGNR – Procura della Repubblica di Trani tratta di un processo per omicidio colposo plurimo (c.d. "Truck Center") che vedeva imputati alcuni dipendenti di Mercitalia Logistics SpA (già FS Logistica SpA), e la società, tanto quale responsabile civile quanto ai sensi del D.Lgs. 231/01. La società assicuratrice ha provveduto a risarcire integralmente tutte le parti civili. La Corte d'Appello di Bari ha assolto, in riforma della sentenza di primo grado, i dipendenti di Mercitalia Logistics SpA e la società stessa per non aver commesso il fatto. In conseguenza di tale pronuncia di secondo grado è venuta meno anche la sanzione amministrativa di 1,4 milioni euro cui Mercitalia Logistics SpA era stata condannata in primo grado per l'illecito amministrativo dipendente da reato. La sentenza di appello è stata impugnata dalla pubblica accusa con ricorso per cassazione. All'udienza dell'8 febbraio 2019, la Corte di Cassazione ha annullato la sentenza di assoluzione emessa dai giudici di secondo grado, con rinvio alla Corte di Appello di Bari;
- il procedimento penale n. 1758/2014 RGNR avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano, all'udienza del 22 giugno 2018 è stato definito con sentenza di assoluzione, per insussistenza del fatto, sia per un dirigente che per la società Trenitalia SpA. Il procedimento riguardava presunte violazioni connesse al superamento dei limiti fissati normativamente nello scarico di acque reflue industriali in pubblica fognatura e vedeva coinvolti un dirigente di Trenitalia SpA e la società stessa ai sensi del D.Lgs. 231/01;
- nell'ambito del procedimento penale n. 6769/2015 avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia, il Giudice dell'Udienza Preliminare con decreto, in data 11 giugno 2018, ha disposto il rinvio a giudizio degli indagati e della società, provvedendo a riqualificare il reato in imputazione da quello previsto dall'art. 640 bis c.p. (Truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche) in quello meno grave di cui all'art. 640, comma 2 n. 1 (Truffa aggravata ai danni dello Stato). L'udienza dibattimentale è fissata per il 22 gennaio 2020. Il provvedimento è stato emesso nei confronti di Busitalia Sita-Nord Srl in relazione al presunto illecito amministrativo configurato dagli artt. 5, 24 e 25 D.Lgs. 231/2001 in relazione al reato di cui all'art. 640 comma 2 n. 1 c.p.;
- è attualmente pendente innanzi al Tribunale di Bari il procedimento penale n. 18773/2009 che vede coinvolta la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl come incolpata ex D.Lgs. 231/2001, in relazione al reato di truffa - originariamente contestato con l'aggravante della transnazionalità, poi esclusa dal Giudice – addebitato anche all'ex Amministratore Unico della società stessa. I fatti attengono all'acquisto in Polonia di carrozze ferroviarie ad un prezzo superiore a quello di mercato. A seguito del rinvio a giudizio della società e di tutte le persone fisiche imputate, pende ora dibattimento;
- il procedimento penale n. 3651/2018 RGNR pende presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano. Il giorno 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello, si è verificato un incidente ferroviario che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord Srl – in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi – che ha causato il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri. In seguito all'evento la Procura di Milano ha aperto un procedimento penale nel quale risultano iscritti in qualità di indagati l'Amministratore Delegato ed alcuni funzionari di RFI SpA, nonché l'Amministratore Delegato ed il Direttore Operativo di Trenord Srl. Anche le società RFI SpA e Trenord Srl risultano indagate ex D.Lgs. 231/01. Il procedimento è attualmente pendente in fase di indagini preliminari;
- il procedimento penale n. 16682/2014 RGNR pende innanzi alla Procura di Palermo in relazione al presunto smaltimento abusivo di rifiuti realizzato dal soggetto fornitore intermediario presso la discarica sita in Camastra (AG), in conseguenza dei lavori svolti da RFI SpA sulla piattaforma sotto il ponte Petrace di Gioia Tauro (RC). Nel giugno 2018 è stato notificato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari all'Amministratore Delegato e alla società RFI SpA, attinta da responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/01. Il delitto contestato è l'attività organizzata per il traffico illecito di rifiuti (452 quaterdecies c.p.).





### Altri procedimenti penali rilevanti

- il procedimento penale n. 3034/2012 RGNR inizialmente iscritto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari è relativo all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato sulla tratta Rossano C. – Mirto Crosia. Nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI SpA (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane viene contestato, in concorso, l'omicidio colposo e il disastro ferroviario colposo. Il giudizio è pendente nella fase dell'udienza preliminare;
- il procedimento penale n. 6765/2012 RGNR – Procura della Repubblica presso il Tribunale di Brindisi – pende innanzi alla Corte di Appello di Lecce. Riguarda il sinistro, del 24 settembre 2012, che ha coinvolto il treno 9351 e un autoarticolato a un passaggio a livello sulla tratta Bari-Lecce. In tale procedimento RFI SpA si è costituita parte civile unitamente a Trenitalia SpA; l'imputato condannato, esterno al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha impugnato la sentenza di condanna emessa dal Tribunale di Brindisi. La Corte di Appello in data 5 aprile 2018 ha confermato la sentenza di primo grado. La pronuncia è diventata irrevocabile;
- il procedimento penale n. 2615/2018 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ivrea è stato aperto a seguito dell'incidente ferroviario avvenuto il 23 maggio 2018 sulla linea Chivasso/Ivrea, allorché il treno Regionale 10027 ha investito, al passaggio a livello, un TIR che aveva travolto le barriere bloccandosi sulle rotaie. A seguito dell'urto sono deceduti il macchinista del treno e il conducente di un mezzo di scorta tecnica al TIR e sono rimaste ferite numerose persone. Il procedimento è attualmente nella fase delle indagini preliminari;
- il procedimento penale n. 4153/2016 RGNR è stato avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari nei confronti dell'ex Amministratore Unico della FSE Srl e di altri soggetti. I fatti contestati attengono a vari episodi di bancarotta fraudolenta documentale, societaria e patrimoniale che hanno determinato lo stato di dissesto della società e generato la necessità dell'accesso alla successiva procedura concordataria di FSE Srl. Sono state individuate dalla Procura come parti offese anche FSE Srl e FS SpA che si sono costituite parti civili. Pende attualmente la fase dibattimentale;
- il procedimento penale n. 8790/2016 RGNR – Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce pende in fase di udienza preliminare innanzi al GUP del Tribunale di Lecce, per i reati di omicidio stradale (art. 589 bis c.p.) e lesioni personali stradali (art. 590 bis c.p.) nei confronti di un dipendente di FSE Srl per il sinistro occorso in data 1° agosto 2016 mentre si trovava alla guida dell'autobus di linea della società. La società è stata citata, unitamente alla compagnia di assicurazione, quale responsabile civile nel procedimento in questione;
- il procedimento penale n. 6310/2017 RGNR è stato avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce per il sinistro avvenuto il 13 giugno 2017 tra due treni di FSE Srl, all'uscita di Galugnano, Frazione di San Donato di Lecce, lungo la tratta tra il capoluogo salentino e Otranto. In data 11 dicembre 2018 è stato notificato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari a due dirigenti di FSE Srl. Dall'atto risultano imputati, oltre ai due dirigenti, anche due dipendenti della società per disastro ferroviario colposo con danni a persone (circa 20 feriti tra viaggiatori e personale di FSE Srl) e cose (treni venuti a collisione).

### Procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie

**Sconto K2 ex DM 44T/2000.** Nel rinviare alla Relazione finanziaria 2017 re alle relazioni delle società del Gruppo FS Italiane per un'informativa di dettaglio, si segnala che è in corso il giudizio civile instaurato da Trenitalia SpA innanzi al Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere da RFI SpA il pagamento delle somme dovute a titolo di Sconto K2, a fronte dell'annullamento del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti n. 92T dell'11 luglio 2007 (Consiglio di Stato, sentenza n. 1110/2013, sulla cui ottemperanza il Consiglio di Stato si è pronunciato con sentenza n. 1345/2014). Nell'ambito di tale giudizio, il Giudice ha consentito a RFI SpA di "chiamare in causa" il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché il Ministero dell'Economia e delle Finanze per garanzia e manleva delle somme - a titolo di Sconto K2 - che saranno eventualmente riconosciute in favore di Trenitalia SpA;

**Ricorsi inerenti la procedura di gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico regione Toscana.** Con ricorso presentato in data 15 aprile 2016, la società consortile MOBIT Scarl (che riunisce oltre a Busitalia-Sita Nord Srl altri





operatori di TPL del territorio toscano), ha impugnato presso il TAR Toscana il provvedimento con il quale la Regione ha disposto l'aggiudicazione definitiva della gara a favore dell'unico altro partecipante, la società Autolinee Toscane SpA (di seguito AT). La gara concerne l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale, per una durata di anni 9, prorogabile di ulteriori due anni, del valore complessivo di circa 4 miliardi di euro. AT, costituitasi a sua volta in giudizio, ha proposto ricorso incidentale per ottenere l'esclusione dalla gara del consorzio MOBIT. Con sentenza n. 1548/2016 del 28 ottobre 2016, il TAR Toscana, accogliendo i due ricorsi, ha annullato l'atto di aggiudicazione della gara ed ha decretato che entrambi i ricorrenti non hanno presentato offerte rispondenti alle prescrizioni delle Linee guida predisposte dalla Regione per l'elaborazione del piano economico finanziario. Avverso la sentenza n. 1548/2016 Mobit Scarl, AT e la Regione hanno proposto appello al Consiglio di Stato. Nel corso del giudizio, il Consiglio di Stato, con ordinanza del 6 aprile 2017, ha disposto la rimessione alla Corte di Giustizia UE di alcune questioni pregiudiziali riguardanti l'interpretazione di alcune disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007, in quanto rilevanti ai fini della causa. Immediatamente dopo la notifica dei ricorsi in appello contro la sentenza del TAR, la Regione Toscana, nel dicembre 2016, aveva riaperto la gara invitando i due concorrenti a produrre un nuovo PEF a corredo delle offerte già presentate. Tale provvedimento è stato impugnato da Mobit Scarl presso il TAR Toscana che, con sentenza del 14 giugno 2017, ha respinto il ricorso. La sentenza è stata impugnata al Consiglio di Stato. A seguito della presentazione dei nuovi PEF da parte dei concorrenti, in data 13 marzo 2017, la Regione Toscana ha disposto una nuova aggiudicazione provvisoria ad AT;

**Ricorso inerente il trasferimento a FS SpA della partecipazione azionaria in FSE Srl.** Con sentenza n. 6417/2017, il TAR Lazio ha respinto il ricorso proposto da Arriva Italia Srl, Ferrotramviaria SpA e COTRAP ("ricorrenti") ai fini dell'annullamento del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 248/2016 con il quale è stato individuato in FS SpA il soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE Srl, detenuta, in allora, dallo stesso ministero, confermandone pertanto la legittimità. Nell'ambito del giudizio di appello per la riforma della sentenza del Giudice di prima istanza, le ricorrenti hanno proposto, quale primo motivo di impugnazione, il mancato rispetto degli obblighi imposti dalla disciplina in materia di aiuti di Stato, con riferimento: i) allo stanziamento della somma di 70 milioni di euro a favore di FSE Srl di cui all'art. 1, comma 867, della L. 2018/2015, così come modificato dall'art. 47, del D.L. 50/2017 e ii) al trasferimento di FSE Srl a FS SpA senza procedure di gara ed in assenza di corrispettivo. Il Consiglio di Stato ha ritenuto di devolvere la questione alla Corte di Giustizia UE, ai sensi dell'art. 267, par. 1, lett. a) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (ordinanza di rimessione n. 3123/2018). Il procedimento pregiudiziale è, allo stato, pendente, in attesa della fissazione dell'udienza da parte della Corte di Giustizia. . In pendenza della definizione del giudizio, la controllante Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha provveduto a garantire risorse finanziarie, nella forma di finanziamento erogabile fino a 70 milioni di euro, per consentire il regolare adempimento del piano concordatario approvato in data 10 luglio 2018.

**Casi UE SA 32179/SA 32953.** Come noto, il 28 marzo 2014 la DG Concorrenza della Commissione Europea ha notificato all'Italia una Decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a:

1. alcune operazioni di *asset allocation* infragruppo (caso SA 32179);
2. alle compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).

La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di *asset allocation*, interne al Gruppo FS Italiane, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia SpA e di FS Logistica SpA (ora Mercitalia Logistics SpA). In particolare si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del gestore dell'infrastruttura. La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia SpA per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni. Dopo un biennio (2015 – 2016) in cui non si sono registrati sviluppi, nel corso della ultima parte del 2017 e nel 2018 la Commissione Europea ha ripreso l'esame di entrambi i *dossier*. In considerazione pertanto dello stato di evoluzione dei casi e della loro complessità, nonché avvalendosi di pareri espressi da legali esterni indipendenti, si precisa, in continuità con le valutazioni effettuate negli esercizi precedenti, che: i) con riferimento al caso SA 32179 l'eventuale evoluzione negativa avrebbe effetti sostanzialmente patrimoniali derivanti dalla riallocazione di *asset* all'interno del Gruppo FS Italiane; ii) riguardo al caso SA 32953, si è ancora oggi nell'impossibilità di individuare una oggettiva situazione di passività potenziale, oltre che di effettuare ogni attendibile stima dell'eventuale importo che dovesse mai essere riconosciuto.

## AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2018 Ferrovie dello Stato Italiane SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2018, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

## RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA, le società del Gruppo, e tra queste e le altre parti correlate, avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è in atto una più razionale allocazione degli *asset* e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società sul proprio *core business*, di migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle stesse società del Gruppo, affidando dette attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie infragruppo. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti, nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle Note al Bilancio, cui espressamente si rimanda.

## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

### Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Nel corso del 2019, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sarà impegnato nella realizzazione del percorso delineato dalla nuova *vision* strategica del Gruppo che prevede una focalizzazione sul *core business* ferroviario con un approccio che ponga il cliente al centro dei processi operativi e industriali per una maggiore qualità dei servizi di trasporto, logistici ed infrastrutturali sempre in un contesto di creazione di valore sostenibile e condiviso con gli *Stakeholder*.

Si prevede di migliorare ulteriormente le *performance* economiche registrate nel 2018 grazie alla crescita organica dei *Business* del Gruppo, pur operando in un contesto di crescente tensione competitiva nel segmento del trasporto passeggeri *Long Haul* su ferro.

In ambito Trasporto Regionale l'obiettivo è di rispondere sempre più alle esigenze delle persone con ampliamento dei servizi offerti, flessibilità e differenziazione tariffaria, assistenza ed informazione, semplificazione dell'esperienza di viaggio sempre più orientata alla digitalizzazione, integrazione multimodale e valorizzazione della sostenibilità ambientale del treno. Tale obiettivo viene supportato da un ingente programma di investimenti finalizzato ad un radicale rinnovamento della flotta con l'acquisto di 594 nuovi treni per un investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro. L'obiettivo in ambito *Long Haul* passeggeri su ferro a mercato è quello di consolidare la *leadership* nei servizi AV attraverso la continua ricerca di eccellenza nell'offerta dei servizi ed una maggiore flessibilità in termini di offerta, *pricing* e livelli di servizio anche attraverso l'evoluzione verso un modello di assistenza personalizzata al fine di facilitare la fruibilità del treno in un'ottica di viaggio "*end to end*" continuo.

Dal punto di vista infrastrutturale gli obiettivi principali perseguiti sono "sicurezza", "puntualità e affidabilità", "*upgrade* prestazionale", "efficienza innovazione e sostenibilità", individuando altresì cinque ambiti prioritari di intervento quali le Stazioni (nuovo *concept* di stazione per l'integrazione modale e progetti di riqualificazione delle aree limitrofe di stazione), il Trasporto pubblico locale (potenziamenti, velocizzazioni, nuove stazioni), la lunga percorrenza (potenziamenti e velocizzazioni delle principali direttrici europee, collegamenti aeroporti), la Logistica (collegamenti porti, interporti, distretti produttivi, rafforzamento cooperazione internazionale tra Gestori) e l'Ambiente&Sociale (efficientamento idrico ed energetico, *green procurement*, uso sociale di *asset* non strumentali).

In linea con gli obiettivi sopra descritti, il Gruppo - che, nel 2018, ha effettuato investimenti tecnici per circa 7,5 miliardi di euro di cui oltre 4 miliardi di euro in infrastrutture ferroviarie - intende proseguire nel suo ruolo di principale investitore nel Paese, configurandosi così come volano di sviluppo del potenziale, non solo del Gruppo ma anche

dell'intero "Sistema Italia".

Gli elementi sopra riportati saranno accompagnati da azioni finalizzate a recuperi di efficienza ed efficacia attraverso la revisione dei principali processi industriali (modello manutentivo, *supply chain*, ottimizzazione del reticolo produttivo e dei canali di vendita fisici). Inoltre si prevede un forte impulso in tema di *Digital Trasformation* che interesserà tutti gli ambiti del Gruppo con particolare orientamento ai clienti e ai luoghi in cui essi si muovono, alle attività di produzione e manutenzione e quelle di *back office*.

A breve (entro il primo semestre) sarà finalizzato e comunicato il nuovo Piano Industriale del Gruppo e in tale contesto sarà anche verificata l'eventuale presenza e gli effetti del possibile investimento nella "nuova Alitalia", la cui valutazione è attualmente in corso.

### **Ferrovie dello Stato Italiane SpA**

La Società – che chiude l'esercizio 2018 in positivo – proseguirà il suo compito di direzione e coordinamento dei processi di Gruppo nell'ottica di supporto alla realizzazione della *vision* strategica, confermando anche per il 2019 le previsioni di un risultato positivo.





# RELAZIONE DELLA SOCIETÀ INDIPENDENTE



KPMG S.p.A.  
Revisione e organizzazione contabile  
Via Ettore Petrolini, 2  
00197 ROMA RM  
Telefono +39 06 80961.1  
Email [it-fmauditaly@kpmg.it](mailto:it-fmauditaly@kpmg.it)  
PEC [kpmgspa@pec.kpmg.it](mailto:kpmgspa@pec.kpmg.it)

## Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

*Al Consiglio di Amministrazione della  
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.*

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016 n. 254 (di seguito anche il "Decreto") e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata all'interno della Relazione sulla gestione ed approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 26 marzo 2019 (di seguito anche la "DNF").

### **Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per la DNF**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto ed ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti nel 2016 dal GRI - Global Reporting Initiative ("GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'art. 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.



**Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**  
 Relazione della società di revisione  
 31 dicembre 2018

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

#### **Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità**

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

#### **Responsabilità della società di revisione**

E' nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito anche "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1 Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.
- 2 Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.
- 3 Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo.





Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2018

**4** Comprensione dei seguenti aspetti:

- modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
- politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
- principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto, lettera a).

**5** Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e con il personale di Rete Ferroviaria Italiana – RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., ANAS S.p.A., Busitalia - Sita Nord S.r.l. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di Capogruppo,
  - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili,
  - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- per le società Rete Ferroviaria Italiana – RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., ANAS S.p.A., Ataf Gestioni S.r.l., Busitalia - Sita Nord S.r.l., Busitalia Veneto S.p.A., Grandi Stazioni Rail S.p.A., Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l., Netinera Deutschland GmbH e Qbuzz BV nonché per le direzioni Produzione, Strategia, Pianificazione e Sostenibilità, Tecnica, Regionale Umbria, Asset Management e per le divisioni Passeggeri Long Haul, Passeggeri Regionale, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, nonché del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.



**Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2018

### *Conclusioni*

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti nel 2016 dal GRI - Global Reporting Initiative ("GRI Standards").

Roma, 15 aprile 2019

KPMG S.p.A.

**Marco Maffei**  
Socio





04

**Bilancio consolidato Gruppo  
Ferrovie dello Stato Italiane  
al 31 dicembre 2018**





# BILANCIO CONSOLIDATO GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE AL 31 DICEMBRE 2018

## PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

### Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata

valori in milioni di euro

	Note	31.12.2018	31.12.2017*
<b>ATTIVITÀ</b>			
Immobili, impianti e macchinari	9	44.371	44.449
Investimenti immobiliari	10	1.403	1.398
Attività immateriali	11	4.260	988
Attività per imposte anticipate	12	413	158
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	13	555	373
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	14	1.917	
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	15	2.155	1.863
Crediti commerciali non correnti	18	9	9
Altre attività non correnti	16	4.471	1.307
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>59.554</b>	<b>50.545</b>
Rimanenze	17	2.200	2.102
Crediti commerciali correnti	18	2.494	2.548
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	15	818	620
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	14	1.220	17
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	19	1.796	1.834
Crediti tributari	20	120	113
Altre attività correnti	16	4.317	5.231
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>		<b>12.965</b>	<b>12.465</b>
<b>ATTIVITÀ POSSEDUTE PER LA VENDITA E GRUPPI IN DISMISSIONE</b>			<b>3</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>72.519</b>	<b>63.013</b>

valori in milioni di euro

	Note	31.12.2018	31.12.2017*
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>			
Capitale sociale	21	39.204	36.340
Riserve	21	50	42
Riserve di valutazione	21	(436)	(467)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	21	1.896	1.923
Utile/(Perdita) d'esercizio	21	540	542
<b>PATRIMONIO NETTO DEL GRUPPO</b>	<b>21</b>	<b>41.254</b>	<b>38.380</b>
Utile/(Perdita) di Terzi	22	19	10
Capitale e Riserve di Terzi	22	424	240
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>	<b>22</b>	<b>443</b>	<b>250</b>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>		<b>41.697</b>	<b>38.630</b>
<b>PASSIVITÀ</b>			
Finanziamenti a medio/lungo termine	23	8.335	9.125
TFR e altri benefici ai dipendenti	24	1.474	1.633
Fondi rischi e oneri	25	2.588	944
Passività per imposte differite	12	525	275
Acconti per opere da realizzare non correnti	27	995	
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	26	1.620	44
Debiti commerciali non correnti	29	49	96
Altre passività non correnti	28	138	160
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>15.724</b>	<b>12.277</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	23	3.069	2.389
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	25	35	50
Debiti commerciali correnti	29	5.398	4.252
Debiti per imposte sul reddito	30	19	18
Acconti per opere da realizzare correnti	27	142	
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	26	69	33
Altre passività correnti	28	6.366	5.363
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>15.098</b>	<b>12.105</b>
<b>PASSIVITÀ POSSEDUTE PER LA VENDITA E GRUPPI IN DISMISSIONE</b>			<b>1</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>30.822</b>	<b>24.383</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>72.519</b>	<b>63.013</b>
(*) Il Gruppo ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto ad alcune riclassifiche.			

**Conto Economico Consolidato**

valori in milioni di euro

	Note	2018	2017*
<b>RICAVI E PROVENTI</b>			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	31	11.566	8.993
Altri proventi	32	512	300
<b>TOTALE RICAVI E PROVENTI</b>		<b>12.078</b>	<b>9.293</b>
<b>COSTI OPERATIVI</b>			
Costo del personale	33	(4.853)	(4.178)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	34	(1.599)	(1.136)
Costi per servizi	35	(4.371)	(2.663)
Costi per godimento beni di terzi	36	(257)	(229)
Altri costi operativi	37	(204)	(202)
Costi per lavori interni capitalizzati	38	1.682	1.428
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI</b>		<b>(9.602)</b>	<b>(6.980)</b>
<b>AMMORTAMENTI</b>	39	<b>(1.571)</b>	<b>(1.378)</b>
<b>SVALUTAZIONI E PERDITE/(RIPRESE) DI VALORE</b>	40	<b>(155)</b>	<b>(152)</b>
<b>ACCANTONAMENTI</b>	41	<b>(36)</b>	<b>(65)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>714</b>	<b>718</b>
<b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>			
Proventi finanziari	42	92	62
Oneri finanziari	43	(221)	(176)
<b>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>		<b>(129)</b>	<b>(114)</b>
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	44	32	14
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>617</b>	<b>618</b>
Imposte sul reddito	45	(58)	(64)
Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali			
Risultato del periodo delle attività operative cessate al netto degli effetti fiscali			
<b>RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)</b>		<b>559</b>	<b>552</b>
<i>Risultato netto di Gruppo</i>		540	542
<i>Risultato netto di Terzi</i>		19	10

(\*) Il Gruppo ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto ad alcune riclassifiche.



## Conto Economico complessivo Consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2018	2017*
<b>RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)</b>		<b>559</b>	<b>552</b>
<b>ALTRE COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO</b>			
<b>Componenti che non saranno riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo, al netto dell'effetto fiscale:</b>			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	21	13	(12)
di cui Gruppo		13	(12)
di cui Terzi			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	21	16	19
<b>Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo, al netto dell'effetto fiscale:</b>			
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	21	15	38
di cui Gruppo		15	38
di cui Terzi			
Differenze di cambio	21		
<b>TOTALE ALTRE COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO, AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI</b>		<b>44</b>	<b>45</b>
<b>UTILE/(PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)</b>		<b>603</b>	<b>597</b>
<b>Totale conto economico complessivo attribuibile a:</b>			
Soci della controllante		584	587
Partecipazioni dei terzi		19	10
(*) Il Gruppo ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto ad alcune riclassifiche.			

**Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato**

PATRIMONIO NETTO	RISERVE				
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera
<b>SALDO AL 1 GENNAIO 2017</b>	<b>36.340</b>	<b>7</b>			<b>3</b>
Aumento di capitale (riduzione di capitale)					
Distribuzione dividendi					
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		32	50		
Variazione area di consolidamento					
Altri movimenti			(50)		
Utile/(Perdita) complessivo rilevato					
di cui:					
Utile/(Perdita) d'esercizio					
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto					
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2017*</b>	<b>36.340</b>	<b>39</b>			<b>3</b>
<b>EFFETTI DELLA PRIMA APPLICAZIONE DELL'IFRS 9 AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>					
<b>SALDO AL 1 GENNAIO 2018</b>	<b>36.340</b>	<b>39</b>			<b>3</b>
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	2.864				
Distribuzione dividendi					
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		11			
Variazione area di consolidamento					(3)
Altri movimenti					
Utile/(Perdita) complessivo rilevato					
di cui:					
Utile/(Perdita) d'esercizio					
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto					
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2018</b>	<b>39.204</b>	<b>50</b>			



valori in milioni di euro

	RISERVE DI VALUTAZIONE			Totale Riserve	Utili/(perdite) portati a nuovo	Utile/(perdita) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Riserva per var. FV su attività finanziarie- AFS						
	(162)	(350)	(502)	1.559	758	38.155	257	38.412	
							4	4	
					(300)	(300)	(10)	(310)	
			82	376	(458)				
				(62)		(62)	(10)	(72)	
			(50)	50			(1)	(1)	
	57	(12)	45		542	587	10	597	
					542	542	10	552	
	57	(12)	45			45		45	
	(105)	(362)	(425)	1.923	542	38.380	250	38.630	
				(242)		(242)		(242)	
	(105)	(362)	(425)	1.681	542	38.138	250	38.388	
						2.864	15	2.879	
					(150)	(150)	(9)	(159)	
			11	381	(392)				
	(12)	(1)	(16)	(166)		(182)	168	(14)	
	31	13	44		540	584	19	603	
					540	540	19	559	
	31	13	44			44		44	
	(86)	(350)	(386)	1.896	540	41.254	443	41.697	

(\*) Il Gruppo ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto ad alcune riclassifiche.

**Rendiconto finanziario consolidato**

valori in milioni di euro

	2018	2017*
<b>UTILE/(PERDITA) DI ESERCIZIO</b>	<b>559</b>	<b>552</b>
Ammortamenti	1.571	1.378
Utile/perd.delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN	(32)	(14)
Accantonamenti e svalutazioni	305	263
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(82)	(74)
Variazione delle rimanenze	(74)	(105)
Variazione dei crediti commerciali	535	(149)
Variazione dei debiti commerciali	(165)	225
Variazioni imposte correnti e differite	10	46
Variazione delle altre passività	263	377
Variazione delle altre attività	(578)	(1.082)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(364)	(203)
Pagamento benefici ai dipendenti	(200)	(145)
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	(283)	(17)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ OPERATIVA</b>	<b>1.466</b>	<b>1.069</b>
Investimenti in Immobili, impianti e macchinari	(5.770)	(5.306)
Investimenti immobiliari	(1)	(6)
Investimenti in Attività immateriali	(402)	(196)
Investimenti in partecipazioni	(141)	(131)
<b>INVESTIMENTI AL LORDO DEI CONTRIBUTI</b>	<b>(6.314)</b>	<b>(5.639)</b>
Contributi-Immobili, impianti e macchinari	4.725	4.300
Contributi-Investimenti immobiliari		
Contributi-Attività immateriali	2	
Contributi-Partecipazioni	125	95
<b>CONTRIBUTI</b>	<b>4.852</b>	<b>4.395</b>
Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	115	131
Disinvestimenti in Investimenti immobiliari	17	17
Disinvestimenti in Attività immateriali	20	
Disinvestimenti in partecipazioni ed utili	12	10
<b>DISINVESTIMENTI</b>	<b>163</b>	<b>159</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO</b>	<b>(1.299)</b>	<b>(1.085)</b>
Canoni per <i>leasing</i> finanziario		
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio\lungo termine	(1.106)	667
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	111	(1.091)
Variazione delle attività finanziarie	428	456
Variazione delle passività finanziarie	154	(72)
Dividendi	(159)	(300)
Variazioni patrimonio netto e cassa acquisita da op. straord	367	(146)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ FINANZIARIA</b>	<b>(205)</b>	<b>(486)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA COMPLESSIVO GENERATO/(ASSORBITO) NEL PERIODO</b>	<b>(38)</b>	<b>(503)</b>
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE A INIZIO PERIODO</b>	<b>1.834</b>	<b>2.337</b>
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE A FINE PERIODO</b>	<b>1.796</b>	<b>1.834</b>

(\*) Il Gruppo ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto ad alcune riclassifiche.





## NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO

### 1. Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del Bilancio consolidato

Ferrovie dello Stato Italiane è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Capogruppo ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.

La Capogruppo e le sue controllate (insieme il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", il "Gruppo FS Italiane", o il "Gruppo") forniscono servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica, sia in Italia che all'estero (prevalentemente Germania), e gestiscono una estesa rete ferroviaria nonché stradale con l'ingresso del gruppo Anas nel perimetro di consolidamento a partire dal corrente esercizio. La struttura del Gruppo FS Italiane è riportata nell'Allegato 5.

### 2. Criteri di redazione del Bilancio consolidato

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

Il Bilancio consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo FS Italiane ed è anche la moneta corrente dei paesi in cui il Gruppo opera principalmente; tutti gli importi inclusi nei prospetti contabili, nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse note sono espressi in milioni di euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dal Gruppo FS Italiane, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- situazione patrimoniale-finanziaria consolidata: è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- conto economico consolidato: è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- conto economico complessivo consolidato: comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico consolidato, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto consolidato costituite in particolare dagli utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, dalla variazione del *fair value* degli strumenti finanziari di copertura e dagli utili e perdite derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere;
- rendiconto finanziario consolidato: è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente Bilancio consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo FS Italiane di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali il Gruppo FS Italiane gestisce i rischi finanziari tra i quali quello di liquidità, è contenuta nella successiva nota relativa alla "Gestione dei rischi finanziari ed operativi".

Il Bilancio consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico; salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione di quello al 31 dicembre 2017 ad eccezione di quanto nel seguito riportato con riferimento ai principi di nuova adozione.

Gli Amministratori, in data 26 marzo 2019, hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c. Il presente bilancio sarà successivamente sottoposto per l'approvazione all'Assemblea nei tempi di legge e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 c.c. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 26 marzo 2019, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

La società KPMG SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi del D.Lgs. 39/2010, per il periodo 2014-2022.



### 3. Area di consolidamento

Di seguito sono rappresentati i criteri adottati dal Gruppo FS Italiane per la definizione dell'area di consolidamento e in particolare delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, nonché dei relativi criteri di consolidamento.

#### i) Società controllate

Il Bilancio consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso azionario diretto o indiretto della maggioranza dei voti esercitabili, sia per effetto del diritto a percepire i rendimenti variabili derivanti dal proprio rapporto con le stesse, incidendo su tali rendimenti ed esercitando il proprio potere sulla società, anche prescindendo da rapporti di natura azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo.

In caso di acquisto di partecipazioni di controllo non totalitarie l'avviamento è iscritto solo per la parte riconducibile alla Capogruppo. Il valore delle partecipazioni di minoranza è determinato in proporzione alle quote di partecipazione detenute dai terzi nelle attività nette identificabili dell'acquisita.

Qualora l'aggregazione aziendale fosse realizzata in più fasi, al momento dell'acquisizione del controllo le quote partecipative detenute precedentemente sono rimisurate al *fair value* e l'eventuale differenza (positiva o negativa) è rilevata a conto economico.

In caso di acquisto di quote di minoranza, dopo l'ottenimento del controllo, il differenziale positivo tra costo di acquisizione e valore contabile delle quote di minoranza acquisite è portato a riduzione del patrimonio netto di spettanza del Gruppo. In caso di cessione di quote tali da non far perdere il controllo dell'entità, invece, la differenza tra prezzo incassato e valore contabile delle quote cedute viene rilevata direttamente a incremento del patrimonio netto, senza transitare per il conto economico.

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

I bilanci delle società controllate, di quelle sottoposte a controllo congiunto e delle collegate oggetto di consolidamento sono redatti facendo riferimento al 31 dicembre, data di riferimento del Bilancio consolidato, appositamente predisposti applicando, fin dal momento del loro ingresso nell'area di consolidamento, i principi contabili utilizzati dal Gruppo FS Italiane – o appositamente rettificati, laddove necessario, per uniformarli ad essi – e approvati dagli organi amministrativi delle singole entità.

Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale, come di seguito indicato:

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro pertinenza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto consolidato e del conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese tra entità non sottoposte a controllo comune, in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità, sono contabilizzate applicando il metodo dell'acquisto (*Purchase method*). Il costo di acquisizione è rappresentato dal valore corrente (*fair value*) alla data di acquisto delle attività trasferite, delle passività assunte e degli strumenti di capitale emessi. Le attività e le passività identificabili, rispettivamente acquisite ed assunte, sono iscritte al relativo valore corrente alla data di acquisizione. La differenza tra il costo di acquisizione e il valore corrente delle attività e passività identificabili acquistate, se positiva, è iscritta tra le attività immateriali come avviamento, ovvero, se negativa, dopo aver riverificato la corretta misurazione dei valori correnti delle suddette attività e passività acquisite e del costo di acquisizione, è contabilizzata direttamente a conto economico, come provento. Nel caso in cui il *fair value* delle attività e delle passività identificabili acquistate possa essere determinato solo provvisoriamente, l'aggregazione di imprese è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche derivanti dal completamento del processo di valutazione sono rilevate entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, rideterminando i dati comparativi;
- gli utili e le perdite, inclusi i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente

e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, fatta eccezione per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;

- per le acquisizioni di quote di minoranza relative a società per le quali esiste già il controllo, l'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita è contabilizzata a patrimonio netto.

Tutte le entità controllate sono incluse nell'area di consolidamento dalla data nella quale il controllo è acquisito dal Gruppo. Le entità sono escluse dall'area di consolidamento dalla data nella quale il Gruppo perde il controllo.

## ii) Società sottoposte a controllo congiunto e società collegate

Gli accordi a controllo congiunto (*joint arrangement*) possono essere classificati come *joint operation* o *joint venture*, in relazione ai diritti e alle obbligazioni contrattuali sottostanti. In particolare: (i) una *joint operation* è un *joint arrangement* nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività e obbligazioni per le passività relative all'accordo. In questo caso, le singole attività e passività e i relativi costi e ricavi vengono rilevati nel bilancio della partecipante sulla base dei diritti e degli obblighi di ciascuna di essi, indipendentemente dall'interessenza detenuta; (ii) una *joint venture* è un *joint arrangement* nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività nette dell'accordo.

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo FS Italiane esercita un'influenza notevole, intesa come potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata, senza averne il controllo o il controllo congiunto. Nel valutare l'esistenza dell'influenza notevole si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenziali effettivamente esercitabili o convertibili.

Le partecipazioni in *joint venture* e in collegate sono inizialmente iscritte al costo sostenuto per il relativo acquisto e successivamente sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

- il valore contabile delle partecipazioni in *joint venture* e in società collegate è allineato al patrimonio netto delle stesse, rettificato, ove necessario, dall'applicazione dei principi adottati dal Gruppo FS Italiane e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo FS Italiane delle società collegate sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa, quelli delle *joint venture* dalla data in cui decorrono i diritti sulle attività nette dell'accordo e fino alla data in cui tali diritti cessano; nel caso in cui, per effetto delle perdite, le società evidenzino un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo FS Italiane, laddove quest'ultimo si sia impegnato ad adempiere ad obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le componenti di conto economico complessivo delle società valutate con il metodo del patrimonio netto sono rilevate nelle specifiche riserve di patrimonio netto;
- gli utili e le perdite non realizzati, generati su operazioni poste in essere tra la Capogruppo/società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto, sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo FS Italiane nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, ad eccezione del caso in cui le stesse siano rappresentative di riduzione di valore.

La partecipazione in *joint operation* deve essere riflessa contabilmente mediante la rilevazione delle attività/passività e dei costi/ricavi connessi all'accordo sulla base dei diritti/obblighi spettanti, a prescindere dall'interessenza partecipativa detenuta.

Le società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, il cui consolidamento o la cui rilevazione nel Bilancio consolidato con il metodo del patrimonio netto non produce effetti significativi sulla situazione patrimoniale e finanziaria nonché sul risultato economico del Gruppo, sono escluse dall'area di consolidamento e sono rilevate al *fair value*, laddove disponibile, ovvero al costo al netto di eventuali riduzioni per perdite di valore.



#### 4. Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie

##### Allocazione del prezzo di acquisto delle società acquisite nella seconda metà dell'esercizio 2017

###### Qbuzz BV

In data 31 agosto 2017 Busitalia-Sita Nord Srl ha acquisito dalla società Abellio Nederland BV l'intero capitale sociale della società Qbuzz BV, terzo operatore di TPL su gomma in Olanda (quasi 200 milioni di euro di fatturato, circa 50 milioni di chilometri all'anno di servizi ripartiti tra la concessione di Utrecht e quella di Gronigen-Drenthe nel Nord-Est del Paese, oltre 60 milioni di passeggeri trasportati all'anno, 1.700 addetti, 650 autobus e, a Utrecht, 26 tram). La società gestisce il trasporto pubblico locale nell'area metropolitana di Utrecht e nella provincia di Groningen-Drenthe. Il prezzo complessivo pagato per l'acquisto delle due società è stato pari a 37 milioni di euro, di cui 7 milioni quale "earn out". Tale ammontare, previsto nell'atto di acquisizione della società Qbuzz BV, in caso di andamento positivo delle gare in corso o future che in un triennio avesse comportato un incremento complessivo del volume di affari pari a 90 milioni di euro, è stato corrisposto al venditore, in considerazione dei risultati raggiunti antetempo, nel corso del mese di settembre 2018.

L'acquisizione, oltre a rappresentare uno *step* significativo per la crescita del Gruppo FS in Europa, permetterà lo scambio di *best practice* e *know-how* che potranno essere utilizzati per migliorare la competitività del gruppo Busitalia anche nel mercato domestico.

Come sopra accennato, il prezzo complessivo pagato per l'acquisto della società è stato pari a 37 milioni di euro; i costi sostenuti per l'acquisizione, pari a 0,3 milioni di euro, sono stati spesi a conto economico nell'esercizio. L'avviamento provvisorio iscritto nel 2017, pari a 33 milioni di euro, derivava dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al valore delle attività nette identificate, pari a 4 milioni di euro. Nel corso dell'esercizio 2018 è stata effettuata l'attività di allocazione puntuale del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società alle attività nette acquisite (*purchase price allocation*); le tabelle che seguono mostrano l'ammontare del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società e l'ammontare del *fair value* delle attività e passività assunte a seguito dell'operazione di aggregazione aziendale, applicando i principi contabili richiesti dall'IFRS 3 – *Business Combinations*.

Allocazione del prezzo di acquisto	Valore in milioni di Euro
Cassa	29,6
Earn out	7,0
Interessi ed altre partite minori	0,3
<b>PREZZO DI ACQUISTO</b>	<b>36,9</b>
Valore <i>minorities</i>	0
<b>TOTALE VALORE</b>	<b>36,9</b>

Allocazione del prezzo di acquisto	Valore in milioni di Euro
<b>VALORE PATRIMONIO NETTO DELLA SOCIETÀ QBUZZ ALLA DATA DI ACQUISIZIONE</b>	<b>3,6</b>
Storno costi di gara capitalizzati	(1,7)
<b>VALORE PATRIMONIO NETTO DELLA SOCIETÀ QBUZZ E ALLA DATA DI ACQUISIZIONE RETTIFICATO</b>	<b>1,9</b>
Attività Immateriali - Concessione di Utrecht	14,0
Attività Immateriali - Concessione di Groningen-Drenthe	8,1
Software	0,6
Contingent Asset	0,6
Passività per imposte differite	(5,8)
<b>ATTIVITÀ NETTE POST ALLOCAZIONE PREZZO</b>	<b>19,4</b>
<b>AVVIAMENTO</b>	<b>17,5</b>



Attivo	Milioni di Euro
Immobili, impianti e macchinari	59,1
Attività immateriali	22,7
Attività per imposte anticipate	0,4
Altre attività non correnti	2,2
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>84,4</b>
Rimanenze	0,9
Crediti commerciali e contratti di servizio correnti	3,0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	19,3
Altre attività correnti	9,7
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>	<b>32,9</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>117,3</b>
<b>PASSIVO</b>	
Finanziamenti a medio/lungo termine	40,3
Fondi Rischi ed Oneri	1,0
Passività per imposte differite	5,8
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>47,1</b>
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	12,0
Debiti commerciali correnti	5,7
Altre passività correnti	33,1
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>	<b>50,8</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>97,9</b>
<b>ATTIVITÀ NETTE</b>	<b>19,4</b>

L'avviamento di 17,5 milioni di euro, importo derivante dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al *fair value* delle attività nette identificate, rappresenta il ragionevole valore delle sinergie attese dall'acquisizione, in particolare da quelle derivanti dall'importanza strategica di avere un operatore attivo nel mercato olandese, in funzione delle possibili ulteriori gare TPL, nonché dalla redditività attesa dei contratti già acquisiti, la cui scadenza è prevista per il 2033. L'avviamento iscritto non è deducibile ai fini fiscali.

#### TrainOSE SA

In data 14 settembre 2017 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha acquistato da Hellenic Republic Asset Development Fund SA il 100% del capitale sociale della società TrainOSE SA. La società ha per oggetto sociale la fornitura di servizi di trasporto merci e passeggeri a livello extraurbano, regionale e nazionale in Grecia.

L'acquisizione è stata effettuata con l'obiettivo di espandere le attività del Gruppo all'estero, in un mercato, come quello greco, non ancora maturo.

Il prezzo complessivo pagato per l'acquisto della società è stato pari a 45 milioni di euro; l'avviamento provvisorio iscritto, pari a 10 milioni di euro, derivava dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al valore delle attività nette identificate, pari a 35 milioni di euro.

Nel corso dell'esercizio 2018 è stata effettuata l'attività di allocazione puntuale del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società alle attività nette acquisite (*purchase price allocation*); le tabelle che seguono mostrano l'ammontare del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società e l'ammontare del *fair value* delle attività e passività assunte a seguito



dell'operazione di aggregazione aziendale, applicando i principi contabili richiesti dall'IFRS 3 – *Business Combinations*.

Allocazione del prezzo di acquisto	Valore in milioni di Euro
Cassa	45,0
<b>PREZZO DI ACQUISTO</b>	<b>45,0</b>
Valore <i>minorities</i>	0
<b>TOTALE VALORE</b>	<b>45,0</b>

Allocazione del prezzo di acquisto	Valore in milioni di Euro
<b>VALORE PATRIMONIO NETTO DELLA SOCIETÀ TRAINOSE ALLA DATA DI ACQUISIZIONE</b>	<b>34,7</b>
Altre attività Immateriali - Relazioni con i clienti del settore Merci	6,6
Altre attività Immateriali - Contratto di PSO con la Repubblica Greca	5,5
Passività per imposte differite	(3,5)
<b>ATTIVITÀ NETTE POST ALLOCAZIONE PREZZO</b>	<b>43,3</b>
<b>AVVIAMENTO</b>	<b>1,7</b>

Le attività nette sopra esposte sono il risultato dell'applicazione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS e della conseguente iscrizione in base ad essi di tutte le attività e passività identificabili come rientranti nel perimetro di acquisto alla data del 14 settembre 2017. Il dettaglio delle stesse è riportato nella tabella seguente:

Attivo	Milioni di Euro
Immobili, impianti e macchinari	0,5
Attività immateriali	12,1
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>12,6</b>
Rimanenze	1,0
Crediti commerciali e contratti di servizio correnti	6,4
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	30,1
Altre attività correnti	22,2
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>	<b>59,7</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>72,3</b>
<b>PASSIVO</b>	
Altre passività non correnti	2,7
Fondi Rischi ed Oneri	5,0
Passività per imposte differite	3,5
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>11,2</b>
Debiti commerciali correnti	10,8
Altre passività correnti	7,0
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>	<b>17,8</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>29,0</b>
<b>ATTIVITÀ NETTE</b>	<b>43,3</b>

L'avviamento di 1,7 milioni di euro, importo derivante dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al *fair value* delle attività nette identificate, rappresenta il ragionevole valore delle sinergie attese dall'acquisizione, in particolare da quelle derivanti dall'importanza strategica di avere un operatore attivo nel mercato greco, in funzione dell'ampliamento del corridoio Merci nell'est Europa. L'avviamento iscritto non è deducibile ai fini fiscali.

A far data dal 1° gennaio 2018 la società Cemat SpA ha modificato la propria ragione sociale in Mercitalia Intermodale SpA. Inoltre, così come definito nell'atto sottoscritto in data 19 dicembre 2017, con effetto dal 1° gennaio 2018 la società Mercitalia Terminal SpA è stata fusa per incorporazione nella società Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer), la quale ha modificato nella medesima data la propria ragione sociale (da Serfer a Mercitalia Shunting & Terminal Srl).

Sempre in data 1° gennaio 2018 la società OHE AG ha ceduto a terzi l'intera partecipazione nelle società Uelzener Hafengebriets – und Umschlag (UHU) e Osthannoversche Umschlags (OHU) per un importo complessivo di 0,8 milioni di euro. Per la definizione della cessione relativa alla seconda partecipazione, effettuata verso un ente pubblico, si è in attesa dell'approvazione delle autorità regionali competenti.

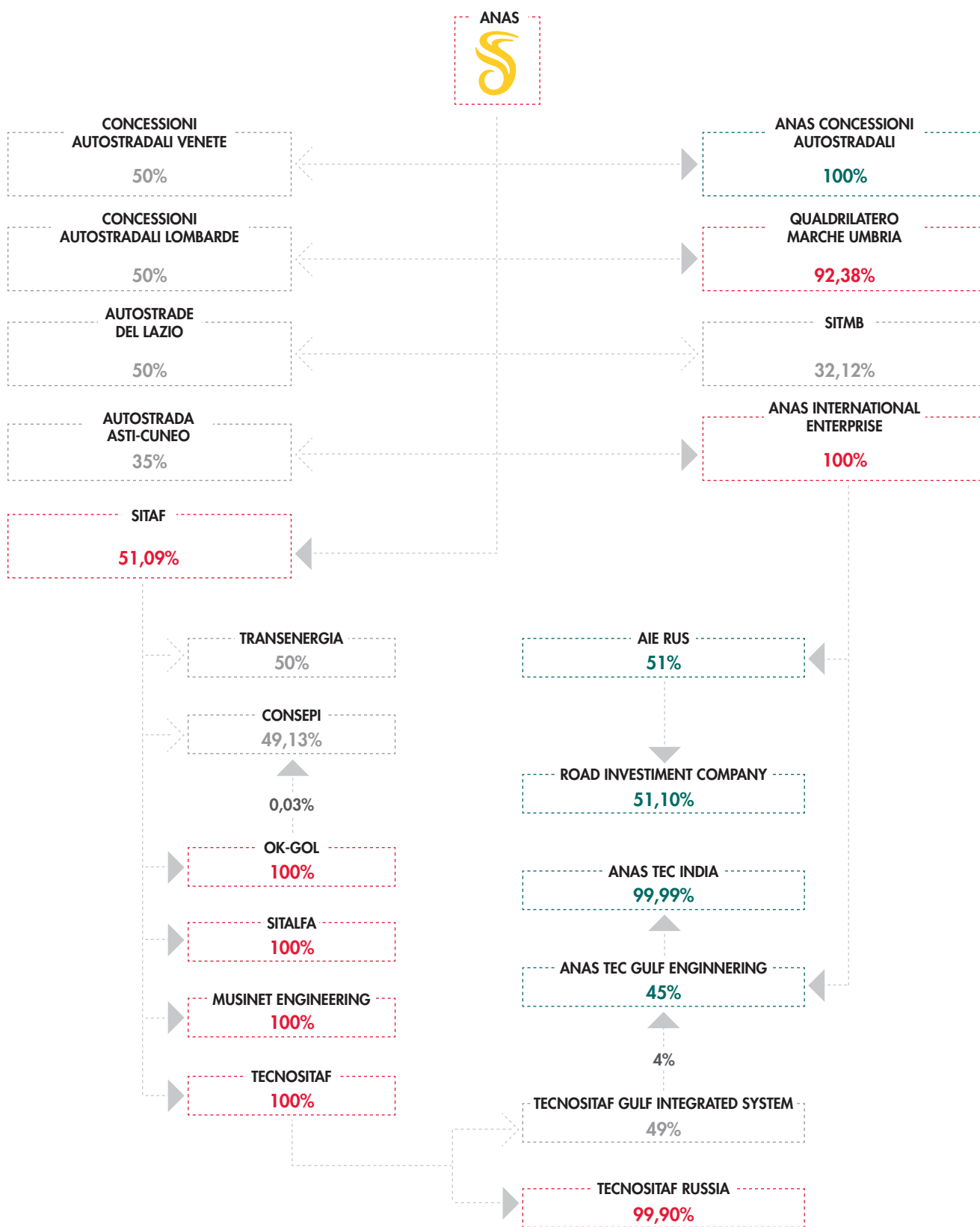
In data 18 gennaio 2018, a seguito del parere positivo dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), è stato effettuato l'atto di conferimento da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) a FS Italiane dell'intera partecipazione detenuta in Anas SpA, per un valore patrimoniale di 2,86 miliardi di euro. Di seguito si riportano la situazione patrimoniale e finanziaria predisposta secondo gli UE-IFRS alla data del conferimento (dati risalenti al bilancio consolidato del gruppo Anas al 31 dicembre 2017, approvato dall'assemblea dei soci in data 10 settembre 2018), nonché la mappa societaria del gruppo Anas:

valori in milioni di euro

Attivo	31.12.2017
Immobili, impianti e macchinari	326
Attività immateriali	3.176
Attività per imposte anticipate	259
Partecipazioni (metodo del patrimonio netto)	163
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	914
Crediti commerciali e contratti di servizio non correnti	1
Altre attività non correnti	1.132
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	1.906
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>7.877</b>
Contratti di costruzione	110
Rimanenze	11
Crediti commerciali e contratti di servizio correnti	443
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	60
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	364
Crediti tributari	18
Altre attività correnti	602
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	1.077
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>	<b>2.685</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>10.562</b>

valori in milioni di euro

<b>Patrimonio netto</b>	
Capitale sociale	2.270
Riserve	2.413
Riserve di Valutazione	(14)
Utili (perdite) portati a nuovo	(1.968)
<b>PATRIMONIO NETTO DEL GRUPPO</b>	<b>2.701</b>
Capitale e Riserve di Terzi	165
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>	<b>165</b>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>2.866</b>
<b>Passivo</b>	
Finanziamenti a medio/lungo termine	282
TFR e altri benefici ai dipendenti	35
Fondi rischi e oneri	1.844
Passività per imposte differite	248
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	1.428
Altre passività non correnti	0
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.135
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>4.972</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	596
Debiti commerciali correnti	1.260
Debiti per imposte sul reddito	1
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	71
Altre passività correnti	717
Acconti per opere da realizzare correnti	79
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>	<b>2.724</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>7.696</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>10.562</b>



- Capogruppo e società controllata di gruppo
- Società valutate con il metodo del patrimonio netto
- Società controllate valutate al costo



In data 2 febbraio 2018, in accordo con quanto deliberato nell'assemblea dei soci del 29 dicembre 2017, i soci Mercitalia Logistics SpA e HUPAC SA hanno sottoscritto l'aumento di capitale sociale della controllata Terminal Alptransit Srl, in maniera non proporzionale rispetto alle partecipazioni da ciascuno possedute.

A seguito di quanto sopra, la quota di partecipazione di Terminal Alptransit Srl detenuta dal Gruppo FS Italiane, per il tramite di Mercitalia Logistics SpA, risulta essere pari al 58%, rispetto al 50% detenuto al 31 dicembre 2017, di conseguenza Terminal Alptransit Srl è una società controllata al 31 dicembre 2018.

In data 26 febbraio 2018, nell'ambito del IX aumento di capitale sociale, deliberato dall'Assemblea della società nella seduta del 20 dicembre 2017, è stata sottoscritta e versata l'unica *tranche* dell'aumento di capitale di Tunnel Ferroviario del Brennero per un importo complessivo di 140 milioni di euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS Italiane, tramite la controllata RFI SpA, risulta titolare, per effetto di differenti dinamiche di sottoscrizione da parte degli altri soci, di una quota di capitale sociale pari all'88,20% rispetto all'87,93% detenuto al 31 dicembre 2017.

In data 19 giugno 2018 l'Assemblea Generale ordinaria degli azionisti della società Cisalpino SA ha deliberato di avviare la liquidazione della società e, pertanto, la società è uscita dal perimetro di consolidamento del Gruppo FS Italiane.

In data 27 giugno 2018 è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale della Centostazioni SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio ad una società beneficiaria di nuova costituzione denominata Centostazioni Retail SpA. La scissione ha comportato:

- la riduzione del capitale sociale della Centostazioni SpA da 8.333.335 euro a 5.358.335 euro;
- l'assegnazione alla Centostazioni Retail SpA di elementi patrimoniali attivi e passivi (costituenti il Ramo d'Azienda Retail) pari – alla data del 31 ottobre 2017 – ad un patrimonio netto di 12.584.209 euro ai fini della liberazione del capitale sociale iniziale della medesima pari a 2.975.000 euro e dell'imputazione per il residuo importo di 9.609.209 euro a riserve.

La Centostazioni Retail SpA è stata iscritta nella sezione ordinaria del Registro delle Imprese di Roma il 9 luglio 2018, con capitale deliberato, sottoscritto e versato pari a 2.975.000 euro.

In data 10 luglio 2018 è stato approvato il Piano Concordatario della controllata Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl. Per ulteriori informazioni di rinvia alla Relazione sulla Gestione, paragrafo Altre Informazioni.

In data 10 luglio 2018 è stato sottoscritto l'atto di fusione per incorporazione della scissa Centostazioni SpA nella RFI SpA con effetto ai fini contabili e fiscali dal 16 luglio 2018 (data di cancellazione della società). Il capitale sociale di entrambe le società partecipanti alla fusione è interamente posseduto dall'unico socio Ferrovie dello Stato Italiane SpA, pertanto RFI SpA non ha aumentato il proprio capitale sociale, il patrimonio di FS non ha subito alcuna variazione e la fusione si è effettuata senza alcun concambio, con annullamento del capitale sociale di Centostazioni SpA.

In data 1° agosto 2018 è costituita la società Blu Jet Srl, iscritta nella sezione ordinaria del Registro delle Imprese di Messina il 2 agosto 2018, con capitale sociale deliberato, sottoscritto e interamente versato pari ad euro 200.000. La società è detenuta al 100% da RFI SpA ed ha lo scopo di gestire il collegamento ferroviario via mare sulla relazione Villa San Giovanni – Messina.

In data 13 novembre 2018 l'Assemblea straordinaria di RFI SpA ha deliberato di aumentare il capitale sociale da euro 31.525.279.633 ad euro 31.528.425.067, e quindi per un importo di euro 3.145.434, integralmente riservato per la sottoscrizione al Socio Unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA e da liberarsi mediante conferimento in natura della Partecipazione, di sua piena esclusiva titolarità, nella Grandi Stazioni Rail SpA. In pari data il Socio Unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha sottoscritto integralmente il predetto aumento di capitale sociale e contestualmente ha conferito a RFI SpA l'intera partecipazione di Grandi Stazioni Rail SpA.

In data 30 novembre 2018 la società Italferr SpA ha acquistato una partecipazione pari all'80% del capitale sociale della Cremonesi Workshop Srl - CREW, società che vanta una presenza consolidata in molti Paesi esteri e che è riuscita ad affermarsi con importanti progetti civili, industriali, infrastrutturali ed energetici. L'operazione è stata portata avanti con l'obiettivo di creare sinergie per affrontare il mercato italiano ed internazionale, anticipando la domanda di infrastruttura integrata e garantendo un approccio multidisciplinare per lavorare anche nel settore metropolitano e tramviario. Il prezzo complessivo pagato per l'acquisto della società, comprensivo dell'aggiustamento prezzo previsto dall'accordo di investimento tra le parti, per tener conto delle differenze intervenute nella posizione finanziaria netta della CREW presa a base per la determinazione del prezzo provvisorio e quella esistente al 30 novembre 2018, nonché dell'opzione di acquisto dell'ulteriore 20% del capitale sociale, da parte di Italferr, previsto dai patti parasociali ed esercitabile dal 1° gennaio 2023, è stato pari a 21 milioni di euro. L'avviamento provvisorio iscritto, pari a 14 milioni di euro, deriva dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al valore delle attività nette identificate, ed è stato calcolato in coerenza con il principio contabile IFRS 10 applicando la *present access method*. Il *business* acquisito ha partecipato, pro quota, ai ricavi consolidati dell'esercizio per 4 milioni di euro ed al risultato di periodo per 0,3 milioni di euro.

In data 11 dicembre 2018 l'Assemblea di Centostazioni Retail SpA ha deliberato di aumentare il capitale sociale da euro 2.975.000 ad euro 3.797.064, e quindi per un importo di euro 822.064. In data 28 dicembre 2018 la società RFI SpA ha sottoscritto l'aumento di capitale sociale della Centostazioni Retail SpA. A seguito di quanto sopra, la quota di partecipazione di Centostazioni Retail SpA detenuta da Ferrovie dello Stato italiane SpA è pari al 78,35% mentre quella di RFI SpA risulta essere pari al 21,65%.

In data 14 dicembre 2018 la società Mercitalia Rail Srl ha acquisito il restante 50% della società Pol Rail Srl a sua volta controllante del 93% della società Rom Rail Srl. Il prezzo complessivo pagato per l'acquisto del controllo della società è stato pari a 3 milioni di euro; in accordo con quanto previsto dall'IFRS 3 è stato iscritto nel bilancio consolidato del Gruppo un avviamento provvisorio, pari a 1 milione di euro, quale differenza tra il *fair value* del prezzo di acquisto rispetto al valore delle attività nette identificate, ed è stato riconosciuto un provento finanziario, pari ad 1 milione di euro, quale differenza tra il *fair value* dell'interessenza alla data di acquisizione del controllo ed il valore a cui la partecipazione era rilevata nel bilancio consolidato del Gruppo.

In data 17 dicembre 2018 è costituita la società FS Technology SpA, iscritta nella sezione ordinaria del Registro delle Imprese di Roma il 20 dicembre 2018, con capitale sociale deliberato, sottoscritto e versato pari ad euro 1.000.000. La società è detenuta al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed ha per oggetto sociale l'erogazione dei servizi ICT per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e per il mercato.





## 5. Traduzione dei bilanci di società estere

I bilanci delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, sono redatti utilizzando la valuta dell'ambiente economico primario in cui le stesse operano (valuta funzionale). Le regole per la traduzione dei bilanci delle società espressi in valuta funzionale diversa dell'euro sono le seguenti:

- le Attività e le Passività sono convertite utilizzando i tassi di cambio in essere alla data di riferimento del bilancio;
- l'Avviamento e gli aggiustamenti derivanti dal *fair value* correlati all'acquisizione di un'entità estera sono trattati come Attività e Passività dell'entità estera e convertiti al cambio di chiusura del periodo;
- i Costi e i Ricavi sono convertiti al cambio medio dell'esercizio;
- la Riserva di traduzione, inclusa tra le voci del Patrimonio netto consolidato, accoglie sia le differenze di cambio generate dalla conversione delle grandezze economiche a un tasso differente da quello di chiusura sia quelle generate dalla traduzione dei Patrimoni netti di apertura a un tasso di cambio differente da quello di chiusura del periodo di rendicontazione. Tale riserva è riversata a Conto economico al momento della cessione della relativa partecipazione.

I tassi di cambio adottati per la traduzione dei bilanci delle società che hanno una valuta funzionale diversa dall'euro sono riportati nella seguente tabella:

EURO	Cambio medio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		Cambio al 31 dicembre	
	2018	2017	2018	2017
Franco Svizzero	1,15	1,11	1,13	1,17
Sterlina	0,88	0,88	0,89	0,89
Corona Danese	7,45	7,44	7,47	7,44
Corona Svedese	10,25	9,63	10,25	9,84
Dinaro Serbo	118,30	121,28	118,20	118,21
Lira Turca	5,56	4,11	6,06	4,55

### Conversione delle poste in valuta

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

## 6. Principi contabili

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del Bilancio consolidato.

### Immobili, impianti e macchinari

#### Criteri generali

Gli Immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti

conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'Attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a Conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del *component approach*, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

Gli ammortamenti sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del *component approach*.

### **Criteri di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia SpA**

In applicazione del criterio del *component approach* il materiale rotabile è stato suddiviso in classi omogenee ("cluster") in base al livello di tecnologia che le caratterizza.

Per ogni "cluster" sono state individuate quattro classi di "componenti":

1. componenti da ripristinare: oggetti serializzati di elevato valore economico che subiscono operazioni di rigenerazione ad intervalli di percorrenza/tempo predefiniti;
2. componenti usurati: per i quali si procede alla completa sostituzione con "ricambi" presenti nei magazzini;
3. componenti soggetti a *restyling* per obsolescenza/senescenza tecnica/sicurezza;
4. componenti che non subiscono interventi nell'intero arco di vita del rotabile.

Il processo di ammortamento riguardante i vari componenti è stato definito in: 5/6,5 anni per i componenti delle categorie 1 e 2; in 12,5 anni nel caso di materiale trainante e 10 anni nel caso di materiale trainato per i componenti della categoria 3; ed in 23/30 anni per i componenti della categoria 4.

Le varie attività di manutenzione che il rotabile subisce nel corso della sua vita utile si possono suddividere in tre macro tipologie:

- manutenzione corrente, tesa al mantenimento in efficienza del rotabile, portata a Conto economico nell'anno di competenza;
- manutenzione di secondo livello tesa prevalentemente alla sostituzione/riparazione dei componenti all'interno dei rotabili soggetti ad usura o ripristino (appartenenti alle classi 1 e 2) capitalizzata nell'anno di competenza;
- attività di *revamping* tesa prevalentemente a incrementare le prestazioni, l'efficienza o la vita utile del bene (classe 3) capitalizzata nell'anno di competenza.

Le attività di manutenzione di secondo livello, sulla base delle attuali articolazioni dell'intero processo manutentivo, sono mediamente effettuate ogni 5/6,5 anni. Tali attività afferiscono prevalentemente ai componenti soggetti ad usura o a ripristino.

Per quanto concerne invece gli investimenti di *revamping*, che comprendono tutte quelle attività che sono tese a incrementare le prestazioni, la vita utile o l'efficienza del bene oggetto di investimento, si è ritenuto utile distinguere tre principali tipologie di interventi:

- interventi che modificano radicalmente le caratteristiche del rotabile e comportano la richiesta di attività di riomologazione da parte del CESIFER, con conseguente cambio matricola. In questo caso, la vita utile del rotabile può considerarsi intorno ai 18 anni e l'aliquota di ammortamento applicabile è pertanto del 5,5%;
- interventi di natura tecnologica finalizzati a garantire la sicurezza su disposizione dell'Autorità Vigilante per adeguamento del Parco, o parte di esso, già circolante. Anche in questo caso, si può ravvisare una durata utile dell'intervento intorno ai 18 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento pari al 5,5%;
- tutti gli altri interventi di *revamping*, che non rientrano nelle fattispecie su indicate sono riconducibili alla terza "classe di componenti" che prevede un'aliquota dell'8% o del 10% a seconda se trattasi di materiale rispettivamente trainante o trainato.



### Criteria di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA

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

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

Gli Immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

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

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio in corso e nell'esercizio precedente sono riportate nella tabella che segue:

DIRETTRICE	Indicatore di produzione	
	2018	2017
<b>RETE AV/RAC</b>	<b>2,18%</b>	<b>2,37%</b>
<b>RETE CONVENZIONALE</b>		
Trasversale padana e transiti internazionali	2,27%	2,16%
Tirrenica Nord e affluenze	2,23%	2,18%
Dorsale e affluenze	2,23%	2,20%
Tirrenica Sud	2,27%	2,24%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,29%	2,29%
Rete complementare	2,24%	2,22%



La vita utile delle attività materiali e il loro valore residuo sono aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati. Gli Immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata a Conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo FS Italiane per le altre categorie di Attività materiali sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Fabbricati	2% - 5%
Impianti e macchinari	5% - 10%
Materiale rotabile	3,3% - 20%
Attrezzature industriali e commerciali	7,5% - 25%
Altri beni	8% - 25%







### Beni in locazione finanziaria

Le Attività materiali possedute in virtù di contratti di locazione finanziaria, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti al Gruppo FS Italiane i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività del Gruppo FS Italiane al loro valore corrente alla data di stipula del contratto o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, inclusa l'eventuale somma da pagare per l'esercizio dell'opzione di acquisto. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in bilancio tra i debiti finanziari. I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote precedentemente indicate, salvo che la durata del contratto di *leasing* sia inferiore alla vita utile rappresentata da dette aliquote e non vi sia la ragionevole certezza del trasferimento della proprietà del bene locato alla naturale scadenza del contratto; in tal caso il periodo di ammortamento è rappresentato dalla durata del contratto di locazione. Le locazioni nelle quali il locatore mantiene sostanzialmente i rischi e benefici legati alla proprietà dei beni sono classificati come *leasing* operativi. I costi riferiti a *leasing* operativi sono rilevati linearmente a Conto economico lungo la durata del contratto di *leasing*.

### Investimenti immobiliari

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

Nel caso in cui viene avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanezze 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 Rimanezze e ne viene sospeso l'ammortamento.

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

### Attività immateriali

Le Attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle Immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa. In particolare, nell'ambito del Gruppo FS Italiane, sono identificabili le seguenti principali Attività immateriali:

**a** Concessioni, licenze e marchi

Le concessioni, le licenze e marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata.

I costi delle licenze *software*, inclusivi delle spese sostenute per rendere il *software* pronto per l'utilizzo, sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata.

I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

**b** Diritti di brevetto ed utilizzo delle opere dell'ingegno

I brevetti ed i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

**c** Avviamento

L'avviamento rappresenta la differenza fra il costo sostenuto per l'acquisizione di un'attività aziendale e il valore corrente delle relative attività e passività identificabili acquisite al momento dell'acquisizione. L'avviamento è classificato come Attività immateriale a vita indefinita e, pertanto, non viene assoggettato ad ammortamento



sistematico bensì a valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (*Impairment test*). Non è consentito il ripristino di valore dell'avviamento nel caso di una precedente svalutazione per perdite di valore.

#### d Costi di ricerca e sviluppo

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

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'attività immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le Attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'Attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a Conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'Attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a Conto economico al momento dell'alienazione.

#### Accordi per servizi in concessione

Gli accordi per servizi in concessione, in cui il concedente è un'entità del settore pubblico 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 presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo dell'interesse residuo. In particolare si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione al pubblico di servizi e l'accordo prevede che il concedente:

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

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

#### Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali

##### i) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le attività materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento

fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

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

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

#### *ii) Avviamento e attività immateriali non ancora disponibili per l'uso*

Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore (*Impairment test*) annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Ai fini della conduzione dell'*impairment test* l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato sulle singole *Cash Generating Unit* (CGU) o a gruppi di CGU che si prevede beneficino delle sinergie della aggregazione, coerentemente con il livello minimo al quale tale avviamento viene monitorato all'interno del Gruppo. L'avviamento relativo ad aziende collegate o controllate non consolidate è incluso nel valore delle Partecipazioni.

### **Strumenti Finanziari**

Le società del Gruppo, a partire dal 1° gennaio 2018, applicano per la rilevazione e misurazione degli strumenti finanziari, il principio contabile internazionale IFRS 9 "Strumenti finanziari". L'IFRS 9 sostituisce il precedente IAS 39, dettando nuove regole in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment* e *hedge accounting*. Tra le principali novità si evidenzia che in tema di classificazione e valutazione occorre considerare il *business model* utilizzato per gestire le attività e passività finanziarie e le caratteristiche dei flussi di cassa finanziari. Inoltre il principio introduce nuovi aspetti per la valutazione delle perdite sui crediti (*expected credit losses*) e un nuovo modello di *hedge accounting*. Gli effetti della prima applicazione dell'IFRS 9, sulla base delle valutazioni effettuate dal Gruppo, sono riepilogati nella Nota al bilancio "Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15", cui si fa integrale rinvio.

### **Classificazione e valutazione – Attività finanziarie**

L'IFRS 9 introduce nuove disposizioni per la classificazione e la valutazione delle attività finanziarie che riflettono il modello di *business* secondo cui vengono gestite tali attività e le caratteristiche dei loro flussi finanziari. L'IFRS 9 classifica le attività finanziarie in tre categorie principali: al costo ammortizzato, al *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI) e al *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL). Le categorie previste dallo IAS 39, ossia, detenuti fino a scadenza, finanziamenti e crediti e disponibili per la vendita, sono state eliminate.

In dettaglio il principio contabile, così come adottato dalle società, e il confronto con il principio applicato precedentemente (IAS 39)





## Classificazione e valutazione – Attività finanziarie

### IFRS 9

L'IFRS 9 classifica le attività finanziarie in tre categorie principali: al costo ammortizzato, al *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI) e al *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL). Le analisi che un'entità dovrà svolgere per classificare le attività finanziarie nelle suddette categorie seguono una prima distinzione a seconda se siamo in presenza di un titolo di capitale, un titolo di debito o un derivato. Tutte le attività finanziarie rappresentate da titoli di capitale sono sempre rilevate al *fair value*.

Nel caso in cui il titolo sia detenuto con finalità di *trading*, le variazioni di *fair value* devono essere rilevate a conto economico, mentre per tutti gli altri investimenti l'entità potrà decidere, alla data di rilevazione iniziale, di rilevare successivamente tutte le variazioni di *fair value* nelle altre componenti del conto economico complessivo (OCI), esercitando la FVTOCI option. In tal caso, gli importi accumulati a OCI non saranno mai riversati nell'utile/(perdita) dell'esercizio anche in caso di eliminazione contabile dell'investimento. L'applicazione dell'opzione "FVTOCI" è irrevocabile e le riclassifiche tra le tre categorie non sono concesse, salvo i casi in cui si assista ad una variazione del modello di *business*.

Per quanto riguarda invece la classificazione delle attività finanziarie rappresentate dai crediti e dai titoli di debito, è necessario considerare due elementi:

1. il modello di *business* adottato dalla società. In particolare:
  - Held to Collect (HTC) modello avente l'obiettivo di possedere l'attività finanziaria per l'incasso dei flussi contrattuali;
  - Held To Collect and Sale (HTC&S) modello avente l'obiettivo sia di incassare i flussi contrattuali derivanti dall'attività finanziari sia di vendere l'attività finanziaria stessa;
  - altro modello di *business* diverso dai due precedenti.
2. le caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali rinvenienti dallo strumento finanziario. In particolare si dovrà verificare se tali flussi di cassa contrattuali sono rappresentati unicamente dal pagamento del capitale e dagli interessi o diversamente includono anche altre componenti. Questa verifica è denominata SPPI Test (*Solely Payment of Principal and Interest Test*).

L'IFRS 9 fornisce le definizioni di capitale e interessi:

- il capitale è il *fair value* dell'attività finanziaria all'iscrizione iniziale e tale importo può cambiare nel tempo lungo la vita dello strumento finanziario (ad esempio, tramite rimborsi);
- gli interessi rappresentano, invece, la compensazione per il valore temporale del denaro e il rischio di credito sul capitale residuo.

Un'attività finanziaria rappresentata quindi da titoli di debito potrà essere classificata nelle seguenti categorie:

1. Costo ammortizzato quando:
  - i flussi di cassa contrattuali dello strumento sono rappresentati unicamente dal pagamento di capitale e interessi (SPPI Test superato);
  - il *business model* adottato dalla società prevede che l'entità detenga l'attività finanziaria esclusivamente per incassare flussi di cassa contrattuali (modello di *business* HTC).

### IAS 39

In precedenza e in linea con quanto previsto dallo IAS 39 le attività finanziarie erano classificate nelle seguenti categorie:

- attività al *fair value* con contropartita al conto economico;
- crediti e finanziamenti;
- attività finanziarie detenute fino a scadenza;
- attività finanziarie disponibili per la vendita.

Attività finanziarie con contropartita al conto Economico

Tale categoria includeva le attività finanziarie acquisite a scopo di negoziazione a breve termine, gli strumenti derivati e le attività designate come tali al momento della loro iscrizione. Tali attività erano valutate al *fair value*, determinato facendo riferimento al valore di mercato (*bid price*) alla data di chiusura del periodo oggetto di rilevazione o, nel caso di strumenti non quotati, attraverso tecniche finanziarie di valutazione comunemente utilizzate.

Crediti e finanziamenti

In tale categoria erano incluse le attività non rappresentate da strumenti derivati e non quotate in un mercato attivo, dalle quali erano attesi pagamenti fissi o determinabili. Tali attività erano inizialmente rilevate al *fair value* e, successivamente, valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso di interesse effettivo.

Attività finanziarie detenute fino a scadenza

Tali attività, valutate al costo ammortizzato, erano quelle, diverse dagli strumenti derivati, a scadenza prefissata e per le quali si aveva l'intenzione e la capacità di mantenerle in portafoglio sino alla scadenza stessa.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

In tale categoria erano incluse le attività finanziarie, non rappresentate da strumenti derivati, designate appositamente come rientranti in tale voce o non classificate in nessuna delle precedenti voci. Tali attività erano valutate al *fair value*, determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato alla data di bilancio o delle situazioni infrannuali o attraverso tecniche e modelli di valutazione finanziaria, rilevandone le variazioni di valore con contropartita in una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva per attività disponibili per la vendita"). Tale riserva veniva riversata a conto economico solo nel momento in cui l'attività finanziaria veniva effettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni negative, quando si evidenziava che la riduzione di valore significativa e prolungata già rilevata a patrimonio netto non poteva essere recuperata.

## Classificazione e valutazione – Attività finanziarie

### IFRS 9

### IAS 39

In questa categoria, gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione (ovvero i costi marginali, intesi come i costi che non sarebbero stati sostenuti senza che l'entità avesse acquisito, emesso o dismesso lo strumento) e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi (calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo come nel previgente IAS 39), le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

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

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

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

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

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

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

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

## Classificazione e valutazione – Passività finanziarie

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

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

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

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

L'IFRS 9 sostituisce il modello della 'perdita sostenuta' (*'incurred loss'*) previsto dallo IAS 39 con un modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' (*'expected credit loss'* o 'ECL'). Il modello presuppone un livello significativo di valutazione

<sup>54</sup> Ai sensi dell'IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers, i *contract asset* sono definiti come i diritti dell'entità ad un corrispettivo in cambio di beni o servizi che l'entità ha trasferito al cliente, quando il diritto è subordinato a qualcosa di diverso dal passare del tempo (per esempio, le prestazioni future dell'entità).

in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL che saranno ponderati in base alle probabilità. Il nuovo modello di perdita per riduzione di valore si applica alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato o al FVOCI, fatta eccezione per i titoli di capitale e le attività derivanti da contratti con i clienti.

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

- Il "General deterioration method" richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari inclusi nel perimetro di applicazione dell'IFRS 9.  
I tre *stage* riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- Il "Simplified approach" prevede, per i crediti commerciali, *contract asset*<sup>54</sup> e crediti derivanti da contratti di *leasing*, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*.

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

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

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

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

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

La determinazione dell'*impairment* delle attività finanziarie è effettuata utilizzando le informazioni di *provider* pubblici per la determinazione della Probabilità di *default* (PD) applicando una perdita attesa (*loss given default*) in linea con il panorama analizzato nell'ambito dei *most comparables competitors* e tenendo conto dei suggerimenti degli organismi di vigilanza diretti alle entità con strumenti finanziari quotati. Il valore su cui si applica la perdita di valore attesa (*Exposure at default - EAD*) è convenzionalmente allineato al valore contabile dell'attività finanziaria ad eccezione dei casi in cui è applicabile la *lifetime ECL* dove si prende in considerazione il piano e le rate di ammortamento del credito finanziario alle date di *maturity*.

## Derivati

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

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

In particolare il Gruppo utilizza strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di *fair value* di Attività o Passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (*fair value hedge*) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (*cash flow hedge*). Per le modalità seguite nella rilevazione delle coperture dal rischio di cambio su contratti a lungo termine si rimanda alla nota 24.

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 per variazione FV su derivati - *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 per variazione FV su derivati - *Cash Flow Hedge*" a essa relativa viene immediatamente riversata a Conto economico separato. 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 per variazione FV su derivati - *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.

## Determinazione del fair value

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

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

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

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

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

## Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le Disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9.



Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i Debiti finanziari nelle Passività correnti nella Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a Conto economico.

### **Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie**

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

### **Rimanenze**

Le Rimanenze di magazzino sono iscritte al minore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i Prodotti finiti e gli Immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le Materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

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

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

In questa voce sono iscritti anche gli Immobili di *trading* che sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione e il valore di mercato, determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

### **Benefici ai dipendenti**

I Benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di *bonus* pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del Costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

### **TFR e altri benefici ai dipendenti**

Le società del Gruppo FS Italiane hanno in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, il Gruppo FS Italiane versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

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

In particolare, si segnala che il Gruppo FS Italiane gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per



Trattamento di Fine Rapporto (TFR). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Alcune società del Gruppo FS Italiane hanno in essere, inoltre, un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione ed ai loro familiari, il diritto di viaggiare - gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione - sui treni gestiti da Trenitalia. Pertanto viene rilevato in bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.

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

### Fondi rischi e oneri

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

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

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

### Ricavi da contratti con i clienti

A partire dal 1° gennaio 2018, viene applicato per la rilevazione dei ricavi con i clienti, il principio contabile internazionale IFRS 15 "Ricavi provenienti dai contratti con i clienti". L'IFRS 15 rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (ad eccezione di quelli che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). Sostituisce i precedenti *standards* sui ricavi: lo IAS 18 *Revenue* e lo IAS 11 *Construction Contracts*, oltre che le interpretazioni IFRIC 13 *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 *Transfers of Assets from Customers* e SIC-31 *Revenue—Barter Transactions Involving Advertising Services*. Il principio cardine del nuovo *standard* impone che la società/entità rilevi i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi sia espresso in un importo che rifletta il corrispettivo a cui la società/entità ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi. La rilevazione dei ricavi, senza più presentare, come per i precedenti IAS 18 e IAS 11, la distinzione tra ricavi per vendita di beni, servizi e lavori in corso, si snoda attraverso il c.d. *five step model* (identificazione del contratto; identificazione delle *performance obligation*; identificazione del corrispettivo; allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*; rilevazione del ricavo). Gli effetti della prima applicazione dell'IFRS 15, sulla base delle valutazioni effettuate dal Gruppo, sono riepilogati nella Nota al bilancio "Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15", cui si fa integrale rinvio.

Poiché le società del Gruppo hanno scelto di applicare il nuovo principio retroattivamente con effetto cumulato alla data di prima applicazione (ossia 1° gennaio 2018), i dati comparativi non sono stati rideterminati ed agli stessi continuano ad applicarsi i precedenti principi contabili IAS 18 e IAS 11. Nel seguito, il principio contabile così come adottato, confrontato con i principi precedentemente applicati.



## Prodotti e servizi

**Rilevazione IFRS 15  
(in vigore dal 1° gennaio 2018)**

*Natura e termini per l'adempimento delle obbligazioni (performance obligation), condizioni significative e conseguente contabilizzazione dei ricavi*

**Rilevazione IAS 18 e IAS 11  
(in vigore fino  
al 31 dicembre 2017)**

*Natura del cambio di principio contabile*

## 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 obligation*). 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.

In precedenza i ricavi, in conformità allo IAS 18, venivano rilevati nella misura in cui era probabile che al Gruppo sarebbero affluiti dei benefici economici e il loro ammontare poteva essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali e premi attinenti la quantità. I Ricavi per prestazioni di servizi venivano rilevati a Conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione poteva essere attendibilmente stimato. I Ricavi delle vendite di beni erano valutati al *fair value* del corrispettivo ricevuto o spettante e quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni stessi erano trasferiti all'acquirente e i relativi costi potevano essere stimati attendibilmente.

I contratti di costruzione (o commesse), in conformità allo IAS 11, venivano iscritti al valore dei corrispettivi contrattuali pattuiti, ragionevolmente maturati, secondo il metodo della percentuale di completamento, tenuto conto dello stato di avanzamento raggiunto e dei rischi contrattuali attesi. Lo stato di avanzamento dei lavori era misurato con riferimento ai costi di commessa sostenuti alla data di bilancio in rapporto al totale dei costi stimati per ogni singola commessa. Quando il risultato di una commessa non poteva essere stimato correttamente, il ricavo di commessa era riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti erano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa poteva essere stimato correttamente ed era probabile che il contratto avrebbe generato un profitto, il ricavo di commessa era riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando era probabile che il totale dei costi di commessa avrebbe superato il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale era rilevata a Conto economico immediatamente e indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa. Le commesse erano esposte al netto degli eventuali fondi svalutazione, delle perdite a finire, nonché degli acconti e degli anticipi relativi al contratto in corso di esecuzione. L'eventuale differenziale positivo veniva rilevato tra le attività nella voce in esame, mentre l'eventuale differenziale negativo veniva rilevato tra le passività alla voce "Debiti commerciali".

<b>Prodotti e servizi</b>	<b>Rilevazione IFRS 15 (in vigore dal 1° gennaio 2018)</b> <i>Natura e termini per l'adempimento delle obbligazioni (performance obligation), condizioni significative e conseguente contabilizzazione dei ricavi</i>	<b>Rilevazione IAS 18 e IAS 11 (in vigore fino al 31 dicembre 2017)</b> <i>Natura del cambio di principio contabile</i>
<b>RICAVI PER SERVIZI DI TRASPORTO</b>	I ricavi da servizio di trasporto derivano dai servizi legati al trasporto delle persone e delle merci in ambito nazionale ed estero. La voce accoglie i ricavi derivanti dai servizi a mercato (es.: i servizi Alta Velocità) ed i ricavi da Contratti di Servizio con le controparti Pubbliche (MIT, Regioni, etc.). Nel seguito i dettagli.	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi
Ricavi per servizi di trasporto-mercato	<p>I ricavi per i servizi di trasporto su ferro/gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio: Regionale o <i>Long Haul</i>, per tutto il territorio nazionale.</p> <p>I ricavi per i servizi di trasporto merci, sia ferro che gomma sono invece regolati da contratti specifici con il cliente generalmente con previsioni di consegna dei beni franco destino.</p> <p>Il contratto con il cliente è generalmente identificato nel biglietto che, sebbene garantisca accesso a diverse prestazioni (es. trasporto, accesso alla <i>lounge</i>, <i>welcome drink</i>, <i>wifi</i>, ecc...), le stesse vengono considerate come un'unica <i>performance obligation</i> di cui il cliente può beneficiare ad eccezione dei soli punti premio. Le merci sono regolate da <i>standard</i> contrattualistici che prevedono sostanzialmente l'obbligazione di trasporto del bene a destinazione.</p> <p>I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente. Nel caso di servizio reso parzialmente (ritardi, soppressioni ecc) sono previsti, secondo condizioni vigenti, rimborsi e bonus che vengono portati a diretta rettifica dei ricavi. La società promuove nel corso dell'anno numerose iniziative di scontistica e promozioni volte alla fidelizzazione della clientela. I punti fedeltà, che danno diritto all'acquisto futuro di prodotti della società, costituiscono una <i>performance obligation</i> ed il loro valore non risulta storicamente rilevante. Il ricavo matura via via che i punti fedeltà vengono riscattati o scadono.</p> <p>La tipologia di <i>business</i> prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l'esistenza di una componente finanziaria significativa.</p> <p>Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene <i>over time</i>.</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi



Ricavi per servizi di trasporto-CdS	<p>I ricavi per i servizi di trasporto ferroviario sono regolati dai contratti di servizio pluriennali stipulati con le Regioni, le Province autonome e i ministeri (MIT e MEF) relativamente ai servizi di trasporto ferroviario di interesse locale e nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, ed include il trasporto Regionale, e i treni <i>Intercity</i> giorno e notte.</p> <p>I servizi di trasporto disciplinati da tali contratti rappresentano la <i>performance obligation</i>.</p> <p>I ricavi sono considerati di competenza <i>pro rata temporis</i> in base a quanto previsto dal contratto. Se i servizi contrattualizzati non sono forniti nelle stesse quantità (es soppressioni) il contratto prevede il riconoscimento di rettifiche del corrispettivo. I contratti prevedono penali in caso di non raggiungimento della qualità prevista (ritardi, pulizia ecc), per le stesse viene effettuata una stima con accantonamento a fondo rischi da utilizzare al momento della consuntivazione con la controparte.</p> <p>Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene <i>over time</i>.</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi
<b>RICAVI DA SERVIZI DI INFRASTRUTTURA</b>	<p>I ricavi da servizi di infrastruttura connessi con l'infrastruttura ferroviaria/stradale/ autostradale derivano dai servizi legati alla gestione dell'infrastruttura stessa. La voce accoglie i ricavi da pedaggio, i ricavi da accordi per servizi in concessione e, in misura minore, i ricavi per servizi di traghettamento. Nel seguito i dettagli.</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi
Ricavi da servizi di infrastruttura ferroviaria/stradale/autostradale - Pedaggio	<p>Il pedaggio è il canone corrisposto dalle Imprese Ferroviarie a fronte dell'utilizzo delle tracce orarie funzionali all'effettuazione di treni per il traffico ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza e a breve percorrenza e merci; esiste pertanto una sola <i>performance obligation</i>. I ricavi maturano <i>over time</i> sulla base degli importi contrattualizzati ed ogni trimestre si effettua il conguaglio sulla base della rendicontazione dell'effettivo circolato. Tale rendicontazione avviene per singolo treno e consiste nel valorizzare le tracce orarie contrattualizzate ed effettivamente utilizzate da ciascuna Impresa Ferroviaria.</p> <p>Relativamente all'infrastruttura viaria, il pedaggio è il canone corrisposto dalle Imprese Terze alle quali è affidato, per mezzo di apposito contratto di concessione, il lavoro di costruzione, gestione e manutenzione di strade e autostrade. La <i>performance obligation</i> individuata è unica. Il prezzo è stabilito per legge e consiste in una percentuale dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari. I ricavi sono rilevati man mano che si soddisfa la <i>performance obligation (over time)</i>.</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi

**Prodotti e servizi**
**Rilevazione IFRS 15  
(in vigore dal 1° gennaio 2018)**

*Natura e termini per l'adempimento delle obbligazioni (performance obligation), condizioni significative e conseguente contabilizzazione dei ricavi*

**Rilevazione IAS 18 e IAS 11  
(in vigore fino  
al 31 dicembre 2017)**

*Natura del cambio di principio contabile*

Ricavi da servizi di infrastruttura stradale e autostradale – Accordi per servizi in concessione

Il Contratto di programma è il contratto che disciplina gli obblighi della società Anas SpA quale concessionaria, con riferimento alla costruzione, manutenzione e gestione di strade e autostrade. Il rapporto Stato/Anas è quindi riferito alla gestione dell'infrastruttura nel suo complesso che a sua volta si articola in piani di manutenzione straordinaria/nuove opere e manutenzione ordinaria. Con riferimento alla prima tipologia la società riveste il ruolo di "costruttore" nelle nuove opere o nell'eseguire la manutenzione straordinaria alle stesse singolarmente identificate nel piano come singole *performance obligation* misurate dagli stati di avanzamento delle attività (SIL/SAL/Produzione), così come previsto nel contratto stesso. L'*unit of account* delle diverse attività previste è la commessa rappresentata dalla manutenzione straordinaria e/o la costruzione di nuova parte di infrastruttura (es: nuovo ponte, viadotto, strada, etc.). I singoli stati di avanzamento della commessa hanno una forte interdipendenza e integrazione, misurano la parte di prestazione resa rispetto alla obbligazione complessiva e sono finalizzati al trasferimento della nuova opera nella sua interezza.

Il prezzo della transazione è l'ammontare del corrispettivo che ci si aspetta di ricevere in cambio del trasferimento al cliente dell'infrastruttura oggetto del contratto. Il corrispettivo è previsto dal Contratto di Programma. I ricavi sono rilevati man mano che si soddisfa la *performance obligation* in quanto l'attività di costruzione crea un bene (l'infrastruttura) che non presuppone un uso alternativo a quello per cui è stata pensata e il Gruppo ha il diritto di incassare il corrispettivo per le prestazioni nel corso della realizzazione.

L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi

**Corrispettivi variabili**

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

**Presenza di una componente finanziaria significativa**

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se le società risultano finanziate dal proprio





cliente (incasso anticipato), sia se lo finanziano (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

### **Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto**

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

### **Contributi pubblici**

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

#### **1) Contributi in conto impianti**

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

#### **2) Contributi in conto esercizio**

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici al Gruppo FS Italiane a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alle voci "Ricavi delle vendite e prestazioni" e "Altri proventi", come componente positiva del Conto economico.

### **Dividendi**

Sono rilevati a Conto economico quando sorge il diritto degli Azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla Delibera assembleare di distribuzione dei dividendi. La distribuzione di dividendi agli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA viene rappresentata come movimento del Patrimonio netto e registrata come Passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli Azionisti.

### **Riconoscimento dei costi**

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

### **Imposte sul reddito**

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese del Gruppo FS Italiane.

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

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

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

### **Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione**

Le Attività e Passività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso

la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle Altre attività e passività del Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (*Discontinued Operations*) rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- 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 2018.

#### IFRS 9 *Financial instruments*

Il 24 luglio 2014, lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 2067 del 22 novembre 2016 e accoglie i risultati del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39, superando tutte le versioni dell'IFRS 9 precedentemente emesse in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment* e *hedge accounting*. Per una dettagliata descrizione di quanto previsto dal Principio, si rimanda a quanto descritto in precedenza, e successivamente con riferimento agli impatti derivanti dalla prima applicazione.

#### IFRS 15 *Revenue from contracts with customers*

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

#### IFRIC 22 *Foreign Currency Transactions and Advance Consideration*

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



### Annual improvements to IFRS standards 2014-2016 cycle

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

### Amendments to IAS 40 Transfers of Investment Property

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

## PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI DI RECENTE OMOLOGAZIONE DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA MA NON ANCORA APPLICATI

### IFRS 16 – Leases

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1990 del 9 novembre 2017. L'IFRS 16, che sostituisce lo IAS 17, si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente. Il nuovo principio elimina di fatto la differenza nella contabilizzazione del *leasing* operativo e finanziario pur in presenza di elementi che consentono di semplificarne l'applicazione ed introduce il concetto di controllo all'interno della definizione di *leasing*. In particolare per determinare se un contratto rappresenti o meno un *leasing*, l'IFRS 16 richiede di verificare se il locatario abbia o meno il diritto di controllare l'utilizzo di una determinata attività per un determinato periodo di tempo. È consentita un'applicazione anticipata per le entità che applicano anche l'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*.

Il Gruppo, che dovrà adottare l'IFRS 16 *Leasing* a partire dal 1° gennaio 2019, ha stimato gli effetti, riportati nel successivo paragrafo 7, derivanti dalla prima applicazione di tale principio sul bilancio consolidato. Si fa presente che gli effetti a consuntivo dell'adozione del suddetto principio al 1° gennaio 2019 potrebbero essere anche significativamente diversi in quanto:

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

L'IFRS 16 introduce un unico modello di contabilizzazione dei *leasing* nel bilancio dei locatari secondo cui il locatario rileva un'attività che rappresenta il diritto d'utilizzo del bene sottostante e una passività che riflette l'obbligazione per il pagamento dei canoni di locazione. Sono previste delle esenzioni all'applicazione dell'IFRS 16 per i *leasing* a breve termine e per quelli di attività di modesto valore. Le modalità di contabilizzazione per il locatore restano simili a quelle previste dal principio attualmente in vigore, ossia il locatore continua a classificare i *leasing* come operativi o finanziari. L'IFRS 16 sostituisce le attuali disposizioni in materia di *leasing*, compresi lo IAS 17 *Leasing*, l'IFRIC 4 *Determinare se un accordo contiene un leasing*, il SIC-15 *Leasing operativo—Incentivi* e il SIC-27 *La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del leasing*.

#### Leasing in cui il Gruppo agisce da locatario

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

temporanee tra il momento in cui pagava i canoni di *leasing* e i costi rilevati. Sulla base delle informazioni preliminari disponibili attualmente, il Gruppo prevede di rilevare ulteriori passività per *leasing* in un intervallo che oscilla tra i 500 ed i 600 milioni di euro al 1° gennaio 2019.

#### Prima applicazione

Il Gruppo intende applicare l'IFRS 16 dalla data di prima applicazione (ossia il 1° gennaio 2019) utilizzando il metodo retroattivo modificato. Pertanto, l'effetto cumulativo dell'adozione dell'IFRS 16 sarà rilevato a rettifica del saldo di apertura degli utili portati a nuovo al 1° gennaio 2019, senza rideterminare le informazioni comparative.

#### **Amendments to IFRS 9 - Prepayment features with Negative Compensation**

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

#### **IFRIC 23 – Uncertainty over Income Tax Treatments**

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

### PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI NON ANCORA OMOLOGATI DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA

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

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

#### **Annual improvements to IFRS standards 2015-2017 cycle**

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

#### **Amendments to IAS 19 - Plan Amendment, Curtailment or Settlement**

In data 7 febbraio 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 19 *Employee Benefits*. Le modifiche chiariscono i trattamenti contabili a cui ricorrere per piani a benefici definiti in caso di modifica del piano, *curtailment* o *settlement*. Ovvero, richiedono che una società utilizzi le ipotesi aggiornate dell'eventuale rimisurazione per determinare il costo del servizio corrente e l'interesse netto per il resto del periodo di riferimento successivo alla modifica del piano. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

#### **Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards**

Il 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato la versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting*. Le principali



modifiche rispetto alla versione del 2010 riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione, migliori definizioni e *guidance*, in particolare con riferimento alla definizione di passività, chiarimenti di importanti concetti, come *stewardship*, prudenza e incertezza nelle valutazioni. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

#### **Amendments to IFRS 3 – Business Combination**

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

#### **Amendments to IAS 1 e IAS 8 – Definition of material**

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

### **Uso di stime e valutazioni**

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

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

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

#### **1) Riduzione di valore delle attività non finanziarie**

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

#### **2) Riduzione di valore delle attività finanziarie**

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

Sotto il modello previsto dall'IFRS 9, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di *default* che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si



concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (*forward looking*).

### 3) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle attività materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti, ad eccezione di RFI SpA che adotta il metodo dell'unità di prodotto.

La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori tra cui:

- per l'infrastruttura ferroviaria, la stima dei volumi di produzione espressi in treni-km (si rinvia al precedente paragrafo "Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA" per maggiori dettagli);
- per il materiale rotabile, l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (c.d. *component approach*) nonché la stima della relativa vita utile (si rinvia al precedente paragrafo "Criteri di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia SpA" per maggiori dettagli);
- la stima del valore residuo. Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere al momento della sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione o dell'utilizzo del materiale rotabile. Le società controllate RFI SpA (gestore dell'infrastruttura ferroviaria) e Trenitalia SpA (che detiene il materiale rotabile), rivedono periodicamente il valore residuo e ne valutano la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.
- impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo stesso è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata. Essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo FS Italiane valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

### 4) Fondi rischi e oneri

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

### 5) Imposte

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

### 6) Fair value di strumenti finanziari derivati

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



## 7. Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15

Si riportano di seguito gli effetti dell'applicazione dei principi contabili internazionali IFRS 9 ed IFRS 15:

### IFRS 9 – STRUMENTI FINANZIARI

#### Metodo di transizione

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

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

#### Classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie

Come riportato nella Nota 3 "principali principi contabili applicati", l'IFRS 9 modifica le categorie di classificazione per le attività finanziarie, ma mantiene in sostanza le disposizioni dello IAS 39 per la classificazione delle passività finanziarie. Sulla base delle analisi condotte dal Gruppo e tenendo conto della natura delle attività possedute, queste sono interamente classificate nella categoria del costo ammortizzato, ad eccezione degli strumenti finanziari derivati valutati che restano contabilizzati al *fair value*.

#### Perdite per riduzione di valore

Di seguito gli impatti derivanti dall'applicazione dei nuovi criteri per la determinazione delle perdite per riduzione di valore previsti dall'IFRS 9 sul patrimonio netto di apertura (1° gennaio 2018):

valori in milioni di euro

<b>Fondo svalutazione al 31 dicembre 2017</b>	<b>586</b>
<b>IMPAIRMENT ADDIZIONALE AL 1° GENNAIO 2018:</b>	
Crediti commerciali	42
Altre attività finanziarie	199
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1
<b>FONDO SVALUTAZIONE AL 1° GENNAIO 2018</b>	<b>828</b>

### IFRS 15 – RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI

#### Metodo di transizione

Il Gruppo, per mezzo della costituzione di specifici gruppi di lavoro, ha eseguito e completato l'analisi circa gli impatti generati dall'adozione del nuovo *standard* IFRS 15. Applica il principio retroattivamente con effetto cumulato alla data di prima applicazione (ossia 1° gennaio 2018). Pertanto, i dati comparativi non sono stati rideterminati e continuano ad essere rilevati in conformità allo IAS 18 e allo IAS 11. L'applicazione del principio IFRS 15 non ha generato effetti sui saldi di apertura al 1° gennaio 2018. In tema di *disclosure*, il principio ha dettato nuovi obblighi informativi, di natura sia qualitativa che quantitativa, con l'obiettivo di fornire agli utilizzatori del bilancio informazioni sufficienti per comprendere la natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari provenienti dai contratti con i clienti. A tal fine, il Gruppo si è adoperato per l'elaborazione di nuovi dettagli informativi riportati nel seguito delle Note al bilancio.

## 8. Gestione dei rischi finanziari ed operativi

Il Gruppo FS Italiane è esposto ai seguenti rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione del Gruppo a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente Bilancio consolidato include inoltre ulteriori informazioni quantitative.

La gestione dei rischi del Gruppo FS Italiane si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica del Gruppo stesso.

### Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo a un'obbligazione contrattuale e deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari del Gruppo FS Italiane.

Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione;
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, le società che li utilizzano hanno in vigore una specifica *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di *rating*.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, ogni società del Gruppo FS Italiane è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti. La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito del Gruppo FS Italiane al 31 dicembre 2018, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2017.

valori in milioni di euro

	31.12.2018	31.12.2017
Crediti commerciali correnti	3.160	3.011
Fondo svalutazione	(666)	(520)
<b>CREDITI COMMERCIALI CORRENTI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>2.494</b>	<b>2.491</b>
Altre attività correnti	4.259	4.622
Fondo svalutazione	(122)	(57)
<b>ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>4.137</b>	<b>4.565</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	3.807	1.791
Fondo svalutazione	(131)	
<b>ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI (INCLUSI DERIVATI) AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>3.676</b>	<b>1.791</b>
Altre attività non correnti	4.380	1.131
Fondo svalutazione	(10)	(7)
<b>ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>4.370</b>	<b>1.125</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.750	1.786
Fondo svalutazione	(1)	
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>1.749</b>	<b>1.786</b>
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.089	637
Fondo svalutazione	(51)	
<b>ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI (INCLUSI DERIVATI) AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>2.038</b>	<b>637</b>
Crediti commerciali non correnti	16	9
Fondo svalutazione	(7)	
<b>CREDITI COMMERCIALI NON CORRENTI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
Contratti di costruzione		58
Fondo svalutazione		(1)
<b>CONTRATTI DI COSTRUZIONE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>		<b>57</b>
<b>TOTALE ESPOSIZIONE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE (*)</b>	<b>18.473</b>	<b>12.461</b>

(\*) Non sono inclusi i ratei e i risconti, i crediti tributari, il denaro e i valori in cassa e le partecipazioni

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto e in valore percentuale.

valori in milioni di euro

	31.12.2018	31.12.2017
Pubblica Amministrazione	13.693	8.685
Clienti Terzi	2.734	1.765
Istituti finanziari	1.794	1.812
Società del gruppo	252	199
<b>TOTALE ESPOSIZIONE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>18.473</b>	<b>12.461</b>
Pubblica Amministrazione	74,1%	69,7%
Clienti Terzi	14,8%	14,2%
Istituti finanziari	9,7%	14,5%
Società del gruppo	1,4%	1,6%
<b>TOTALE ESPOSIZIONE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile a enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni italiane e il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

L'ammontare delle attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto da opportuni stanziamenti al fondo svalutazione crediti.

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2018 raggruppate per scaduto.

valori in milioni di euro

31.12.2018	SCADUTI DA					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione (lordo)	13.086	256	174	139	212	13.867
Fondo Svalutazione	(109)	(1)			(64)	(174)
<b>Pubblica Amministrazione (netto)</b>	<b>12.977</b>	<b>255</b>	<b>174</b>	<b>139</b>	<b>148</b>	<b>13.693</b>
Clienti terzi (lordo)	2.386	334	67	105	635	3.527
Fondo Svalutazione	(228)	(8)	(6)	(6)	(545)	(793)
<b>Clienti terzi (netto)</b>	<b>2.158</b>	<b>326</b>	<b>61</b>	<b>99</b>	<b>90</b>	<b>2.734</b>
Istituti finanziari (lordo)	1.663	123	7	2		1.795
Fondo Svalutazione	(1)					(1)
<b>Istituti finanziari (netto)</b>	<b>1.662</b>	<b>123</b>	<b>7</b>	<b>2</b>		<b>1.794</b>
Società del gruppo (lordo)	173	52		19	13	257
Fondo Svalutazione					(5)	(5)
<b>Società del gruppo (netto)</b>	<b>173</b>	<b>52</b>		<b>19</b>	<b>8</b>	<b>252</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>16.970</b>	<b>756</b>	<b>242</b>	<b>259</b>	<b>246</b>	<b>18.473</b>





valori in milioni di euro

31.12.2017	SCADUTI DA					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione (lordo)	7.706	491	89	284	215	8.785
Fondo Svalutazione	(5)	(3)	(5)	(36)	(51)	(100)
<b>Pubblica Amministrazione (netto)</b>	<b>7.701</b>	<b>488</b>	<b>84</b>	<b>248</b>	<b>164</b>	<b>8.685</b>
Clienti terzi (lordo)	1.412	225	64	203	344	2.248
Fondo Svalutazione	(35)	(17)	(19)	(126)	(286)	(483)
<b>Clienti terzi (netto)</b>	<b>1.377</b>	<b>208</b>	<b>45</b>	<b>77</b>	<b>58</b>	<b>1.765</b>
Istituti finanziari (lordo)	1.800	12				1.812
Fondo Svalutazione						
<b>Istituti finanziari (netto)</b>	<b>1.800</b>	<b>12</b>				<b>1.812</b>
Società del gruppo (lordo)	151	10	14	9	21	205
Fondo Svalutazione					(6)	(6)
<b>Società del gruppo (netto)</b>	<b>151</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>15</b>	<b>199</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>11.029</b>	<b>718</b>	<b>143</b>	<b>334</b>	<b>237</b>	<b>12.461</b>

Con riferimento alla ripartizione per scaduto si evidenzia che l'incremento rispetto al 2017 (6.012 milioni di euro) è essenzialmente imputabile all'ingresso del gruppo Anas nel perimetro di consolidamento e trova riscontro nell'incremento del "non scaduto" (5.941 milioni di euro) essenzialmente riconducibile alle attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti.

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

valori in milioni di euro

	31.12.2018					31.12.2017
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO			Loans and receivables
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired	
da AAA a BBB-			8.691	6.860	599	11.305
da BB a BB+			454	241	820	819
da B a CCC			213	1.454	129	919
da CC a C						
D						4
<b>VALORI CONTABILI LORDI</b>			<b>9.358</b>	<b>8.555</b>	<b>1.548</b>	<b>13.047</b>
Fondo Svalutazione			55	272	661	586
<b>VALORE NETTO</b>			<b>9.303</b>	<b>8.283</b>	<b>887</b>	<b>12.461</b>

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

valori in milioni di euro

	2018			2017
	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired	Totale
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2017</b>				<b>586</b>
Effetti prima applicazione dell'IFRS 9				242
<b>SALDO AL 1° GENNAIO 2018</b>	<b>46</b>	<b>268</b>	<b>514</b>	<b>828</b>
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	10	12	106	128
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato				
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - non deteriorato			22	22
Attività finanziarie rimborsate	(2)	(5)	32	25
Nuove attività acquisite		5	2	7
Utilizzo fondo	1	(8)	(15)	(22)
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2018</b>	<b>55</b>	<b>272</b>	<b>661</b>	<b>988</b>





## Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo.

Il Gruppo ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.

Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Capogruppo si è dotata nel corso del 2018 di una linea di credito (cd. *Backup Credit Facility*) dell'importo di euro 2 miliardi, con una finalità *general purpose* concessa a FS su base rotativa (cd. *revolving*) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. *committed*) e di durata pari a 3 anni.

Il Gruppo ha inoltre a disposizione numerose linee di credito *uncommitted* concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie e dei debiti commerciali al 31 dicembre 2018 e al 31 dicembre 2017, indicate al lordo degli interessi da versare, sono esposte nelle tabelle seguenti:

valori in milioni di euro

<b>31 dicembre 2018</b>	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>							
Prestiti obbligazionari	5.343	5.705	16	402	977	1.789	2.521
Finanziamenti da banche	4.655	4.934	1.217	1.275	656	1.119	667
Debiti verso altri finanziatori	1.402	1.549	142	143	421	401	442
Finanziamenti da soci	5	5				5	
Passività finanziarie	1.620	1.621	13	20	10	100	1.478
<b>TOTALE</b>	<b>13.025</b>	<b>13.814</b>	<b>1.388</b>	<b>1.840</b>	<b>2.064</b>	<b>3.414</b>	<b>5.108</b>
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>5.446</b>	<b>5.360</b>	<b>1.766</b>	<b>3.536</b>	<b>20</b>	<b>32</b>	<b>6</b>
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE DERIVATE</b>	<b>69</b>	<b>74</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>35</b>

valori in milioni di euro

<b>31 dicembre 2017</b>	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>							
Prestiti obbligazionari	5.749	6.169	14	664	419	2.140	2.932
Finanziamenti da banche	4.368	4.721	1.207	339	796	1.503	876
Debiti verso altri finanziatori	1.397	1.588	169	146	277	687	309
Passività finanziarie	20	21	8	10	1	2	
<b>TOTALE</b>	<b>11.534</b>	<b>12.499</b>	<b>1.398</b>	<b>1.159</b>	<b>1.493</b>	<b>4.332</b>	<b>4.117</b>
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>4.348</b>	<b>4.254</b>	<b>1.449</b>	<b>2.761</b>	<b>35</b>	<b>3</b>	<b>6</b>
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE DERIVATE</b>	<b>57</b>	<b>71</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>21</b>	<b>6</b>

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie non derivate e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.

valori in milioni di euro

31 dicembre 2018	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>				
Prestiti obbligazionari	5.343	366	2.565	2.412
Finanziamenti da banche	4.655	2.450	1.637	568
Debiti verso altri finanziatori	1.402	251	761	390
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	5		5	
Passività finanziarie	1.620	33	106	1.481
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>	<b>13.025</b>	<b>3.100</b>	<b>5.074</b>	<b>4.851</b>
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>5.446</b>	<b>5.384</b>	<b>55</b>	<b>7</b>

valori in milioni di euro

31 dicembre 2017	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>				
Prestiti obbligazionari	5.749	633	2.305	2.811
Finanziamenti da banche	4.368	1.492	2.119	757
Debiti verso altri finanziatori	1.397	273	876	248
Passività finanziarie	20	9	11	
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>	<b>11.534</b>	<b>2.407</b>	<b>5.311</b>	<b>3.816</b>
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>4.348</b>	<b>1.635</b>	<b>2.672</b>	<b>41</b>

Si evidenzia che, le passività in scadenza entro 6 mesi o meno, sono rappresentate principalmente dai debiti commerciali per appalti e lavori AV/AC il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione e da finanziamenti da banche.

### Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.

Il Gruppo FS Italiane, nello svolgimento della sua attività operativa, è esposto a diversi rischi di mercato e, principalmente, al rischio dell'oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione delle società del Gruppo a tali rischi, entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Il Gruppo FS Italiane utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

### RISCHIO DI TASSO DI INTERESSE

Il Gruppo è esposto principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile. Le società del Gruppo maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia e RFI) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche *policy* di gestione del rischio



approvate dai rispettivi CdA ed implementate con il supporto tecnico e operativo della Capogruppo. Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di *business* proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle *policy* adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile. In attuazione delle suddette *policy*, il Gruppo utilizza esclusivamente strumenti finanziari derivati di copertura cd. "plain vanilla" quali *interest rate swap*, *interest rate collar* ed *interest rate cap*. La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in milioni di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso variabile	5.408	5.340	1.750	702	1.216	1.672
Tasso fisso	7.617	8.474	1.478	1.362	2.198	3.436
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2018</b>	<b>13.025</b>	<b>13.814</b>	<b>3.228</b>	<b>2.064</b>	<b>3.414</b>	<b>5.108</b>
Tasso variabile	5.854	5.990	1.726	931	1.735	1.598
Tasso fisso	5.680	6.509	831	562	2.597	2.519
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2017</b>	<b>11.534</b>	<b>12.499</b>	<b>2.557</b>	<b>1.493</b>	<b>4.332</b>	<b>4.117</b>

La seguente tabella riporta l'incidenza dei finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi predefiniti.

	31.12.2018	31.12.2017
<b>PRIMA DELLA COPERTURA CON STRUMENTI DERIVATI</b>		
Tasso variabile	42%	51%
Tasso fisso	58%	49%
<b>DOPO LA COPERTURA CON STRUMENTI DERIVATI</b>		
Tasso variabile	63%	39%
Tasso variabile protetto	8%	3%
Tasso fisso	30%	58%

L'incidenza sopra analizzata risulta nei limiti di quanto previsto dalla *policy* di gestione del rischio di tasso di interesse sopra richiamata.



Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse *Euribor* applicati alle passività finanziarie nel corso del 2018.

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Maggiori/(Minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	353	(21)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	22	8
<b>TOTALE</b>	<b>375</b>	<b>(13)</b>

Quest'ultima tabella riporta gli effetti patrimoniali che si registrerebbero sul valore dei derivati, rappresentato da una passività netta al 31 dicembre 2018, se si verificasse una variazione +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse *Euribor*.

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	52	(18)
<b>Totale</b>	<b>52</b>	<b>(18)</b>

## RISCHIO DI CAMBIO

Il Gruppo è principalmente attivo nel mercato italiano ed è pertanto esposto solo limitatamente al rischio di cambio derivante dalle diverse valute in cui opera relative sostanzialmente a contratti stipulati da Italferr.

Nel mese di febbraio 2017 Trenitalia UK Ltd, società di diritto inglese costituita nel corso del 2016 e controllata al 100% da Trenitalia S.p.A., ha acquistato la società NXET Trains Limited. La liquidità necessaria all'operazione di acquisto è stata messa a disposizione in parte dalla Capogruppo sotto forma di prestito *intercompany* vs. Trenitalia UK Ltd per GBP 60 mln e per la restante parte per mezzo di un aumento di capitale posto in essere da Trenitalia SpA a favore di Trenitalia UK Ltd per GBP 13 mln. A fronte dell'esposizione *intercompany* di FS Italiane vs. Trenitalia UK Ltd sono stati stipulati *Cross Currency Swap* a copertura del rischio di cambio.

Il Gruppo ha in essere finanziamenti denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 45 milioni.

## Gestione del capitale proprio

L'obiettivo del Gruppo FS Italiane nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. Il Gruppo FS Italiane si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

## Attività e passività finanziarie per categoria

A complemento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella che segue riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie, come riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria consolidata, e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.

valori in milioni di euro

31 dicembre 2018	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) (*)	1.758		3
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	1.917		
Crediti commerciali non correnti	9		
Altre attività non correnti (*)	4.372		
Crediti commerciali correnti	2.494		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	818		
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	1.220		
Disponibilità liquide	1.796		
Crediti tributari	120		
Altre attività correnti (*)	4.155		
Finanziamenti a medio/lungo termine		8.335	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		1.620	67
Acconti per opere da realizzare non correnti		995	
Debiti commerciali non correnti		49	
Altre passività non correnti		138	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		3.069	
Debiti commerciali correnti		5.398	
Debiti tributari		19	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		69	2
Acconti per opere da realizzare correnti		142	
Altre passività correnti		6.365	

(\*) Non sono inclusi i crediti per IVA e le partecipazioni

valori in milioni di euro

31 dicembre 2017	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) (*)	1.791		3
Crediti commerciali non correnti	9		
Altre attività non correnti (*)	1.124		
Contratti di costruzione	57		
Crediti commerciali correnti	2.491		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	637		
Disponibilità liquide	1.834		
Crediti tributari	113		
Altre attività correnti (*)	4.583		
Finanziamenti a medio/lungo termine		9.125	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		44	41
Debiti commerciali non correnti		96	
Altre passività non correnti		160	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		2.389	
Debiti commerciali correnti		4.252	
Debiti tributari		18	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		33	16
Altre passività correnti		5.363	
(*) Non sono inclusi i crediti per IVA e le partecipazioni			



## 9. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel 2018 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in milioni di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	88.440	20.628	888	1.090	26.898	137.944
Ammortamenti e perdite di valore	(24.788)	(11.187)	(543)	(762)	(1.568)	(38.848)
Contributi	(32.341)	(721)	(171)	(111)	(21.162)	(54.506)
<b>CONSISTENZA AL 1.1.2017</b>	<b>31.311</b>	<b>8.720</b>	<b>174</b>	<b>217</b>	<b>4.168</b>	<b>44.590</b>
Investimenti	3	92	6	25	5.194	5.320
Passaggi in esercizio	3.543	1.077	95	20	(4.735)	
Ammortamenti	(133)	(1.114)	(15)	(32)		(1.294)
Perdite di valore		(64)			(4)	(68)
Operazioni straordinarie						
Variazione area di consolidamento		59		17	8	84
Differenze di Cambio						
Alienazioni e dismissioni	(27)	(21)	(1)	(3)	(5)	(57)
Altri movimenti						
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	(1)	(1)				(2)
Incrementi dei contributi nel periodo	(3.158)	(115)	(82)	(9)	(936)	(4.301)
Altre riclassifiche	195	(25)	2	(9)	13	176
<b>TOTALE VARIAZIONI</b>	<b>422</b>	<b>(112)</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>(465)</b>	<b>(142)</b>
Costo storico	91.839	20.608	985	1.080	27.277	141.789
Ammortamenti e perdite di valore	(24.616)	(11.164)	(554)	(743)	(1.560)	(38.637)
Contributi	(35.490)	(836)	(252)	(111)	(22.014)	(58.703)
<b>CONSISTENZA AL 31.12.2017</b>	<b>31.733</b>	<b>8.608</b>	<b>179</b>	<b>226</b>	<b>3.703</b>	<b>44.449</b>
Investimenti	10	144	4	21	5.591	5.770
Passaggi in esercizio	6.529	827	73	55	(7.484)	
Ammortamenti	(142)	(1.093)	(14)	(44)		(1.293)
Perdite di valore		(111)			(1)	(112)
Variazione area di consolidamento (1)	299	8		27	6	340
Alienazioni e dismissioni (2)	(24)	(6)		(1)	(2)	(33)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita" (3)						
Incrementi e passaggi in esercizio dei contributi nel periodo	(5.923)	(19)	(64)	(27)	1.308	(4.725)
Altre riclassifiche (3)	(74)	10	4	2	33	(25)
<b>TOTALE VARIAZIONI</b>	<b>675</b>	<b>(240)</b>	<b>3</b>	<b>33</b>	<b>(549)</b>	<b>(78)</b>
Costo storico	98.443	20.875	1.061	1.294	25.352	147.025
Ammortamenti e perdite di valore	(24.705)	(11.651)	(565)	(903)	(1.562)	(39.386)
Contributi	(41.330)	(856)	(314)	(132)	(20.636)	(63.268)
<b>CONSISTENZA AL 31.12.2018</b>	<b>32.408</b>	<b>8.368</b>	<b>182</b>	<b>259</b>	<b>3.154</b>	<b>44.371</b>

I dettagli delle note (1), (2) e (3) sono riportati nella tabella che segue.

valori in milioni di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
<b>1) VARIAZIONE AREA DI CONSOLIDAMENTO</b>						
Costo storico	406	30		162	6	605
Ammortamenti	(107)	(23)		(135)		(265)
Svalutazioni						
Contributi						
	<b>299</b>	<b>8</b>		<b>27</b>	<b>6</b>	<b>340</b>
<b>2) ALIENAZIONI E DISMISSIONI</b>						
Costo storico	(30)	(153)	(3)	(28)	(2)	(215)
Ammortamenti	3	95	3	20		121
Svalutazioni	3	48		(1)		51
Contributi		3		8		11
	<b>(24)</b>	<b>(6)</b>		<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(33)</b>
<b>3) ALTRE RICLASSIFICHE E RICL. DA/AD "ATTIVITÀ POSSEDUTE PER LA VENDITA"</b>						
Costo storico	(311)	(581)	1	5	(38)	(924)
Ammortamenti	111	596	2	(2)		707
Svalutazioni	43					44
Contributi	82	(5)	2	(1)	71	149
	<b>(74)</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>33</b>	<b>(25)</b>

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 5.591 milioni di euro, è riconducibile principalmente:

- agli oneri sostenuti per il completamento delle infrastrutture della rete ad Alta Velocità e per la progettazione e realizzazione di opere in corso, sia per la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità che per la Rete Tradizionale (4.655 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile, in particolare il proseguimento del rinnovo delle flotte, sia per il servizio Alta Velocità per il completamento delle consegne dei nuovi elettrotreni ETR1000, sia per il servizio del Trasporto Regionale con l'acquisto dei nuovi convogli elettrici "Jazz" e dei nuovi complessi *diesel* "Swing" (642 milioni di Euro);
- agli oneri sostenuti per ammodernamento degli impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche (79 milioni di euro);
- alla capitalizzazione di costi esterni e interni riguardanti principalmente spese di progettazione e lavori relativi agli interventi di Legge Obiettivo/Opere esterne e per la videosorveglianza, a cui si vanno ad aggiungere gli interventi di manutenzione straordinaria (38 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisto di nuovi autobus (81 milioni di euro) da parte della partecipata Qbuzz, da utilizzare nell'ambito delle concessioni dalla stessa gestite in Olanda;
- alle capitalizzazioni dei costi sostenuti per le attività di manutenzioni cicliche sul materiale rotabile merci, oltre agli anticipi in conto investimento per la fornitura del primo lotto di nuovi locomotori che verranno consegnati nel corso del 2019 (85 milioni di euro).

I passaggi in esercizio dei "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono principalmente legati all'infrastruttura ferroviaria di RFI SpA (6.474 milioni di euro), alle principali stazioni sul territorio (23 milioni di euro) e ai fabbricati industriali dedicati ai rotabili (16 milioni di euro), mentre quelli degli "Impianti e macchinari" si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e nuovi bus (796 milioni di euro) e ad interventi per opere complementari ai complessi di stazione (15 milioni di euro).

Come più dettagliatamente riportato al paragrafo 4 della presente nota, le variazioni dell'area di consolidamento che afferiscono le voci "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale", "Impianti e macchinari" ed "Altri beni" sono





legate, per 326 milioni di euro, al primo consolidamento del gruppo Anas, che accoglie tra le sue attività materiale principalmente il valore degli uffici tecnici e degli immobili di proprietà del gruppo omonimo, e per i restanti 14 milioni alla variazione del metodo di consolidamento, da "patrimonio netto" ad "integrale", relativo alla società Terminal Alptransit Srl.

Le svalutazioni per perdite di valore dell'esercizio, pari a 112 milioni di euro, si riferiscono principalmente, per 105 milioni di euro, a rettifiche operate sul materiale rotabile da Mercitalia Rail Srl (70 milioni di euro) sulla base delle risultanze del test di *impairment* ed alla svalutazione di rotabili Trenitalia SpA a seguito dell'avvio del processo di dismissione (35 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2018 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno ad Eurofima SA a fronte dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo, per un valore di 2.158 milioni di euro.

Per quanto concerne le riclassifiche, si segnala che nel corso dell'esercizio è stata effettuata un'attività di ricognizione puntuale delle diverse componenti di costo delle attività materiali iscritte nella voce "Impianti e Macchinari", che ha comportato, a parità di valore netto contabile, una migliore attribuzione dei valori iscritti come costo, fondo svalutazione e contributi.

#### Test di *impairment* – Mercitalia Rail

Ai fini del test di *impairment*, la capogruppo del "Polo Merci" ha identificato un'unica unità generatrice di flussi finanziari (*Cash Generating Unit* – CGU) in grado di generare flussi di cassa. I flussi di cassa, per l'esercizio 2018, sono stati determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento dell'elaborazione basandoli sui dati previsionali del Budget 2019, sui valori dell'ultimo Piano Industriale 2019-2023 aggiornato e sulla proiezione dello stesso fino al 2028. I risultati negativi derivanti dalla gestione operativa che ha caratterizzato il 2018, uniti ai significativi scostamenti rispetto alle previsioni di *budget* della società, hanno richiesto, un'analisi sulla tenuta del suo *business* e degli investimenti netti operati, in virtù di quanto previsto dai principi contabili applicabili in materia (IAS 36 cd. *Impairment test*).

Sulla base delle risultanze emerse e derivanti dalle comuni tecniche di valutazione applicabili alla fattispecie, è emerso che i flussi di cassa ed i rendimenti futuri attesi dall'operatività del trasporto merci, attualizzati ad un tasso rappresentativo della rischiosità del *business* specifico, non consentono di remunerare del tutto il capitale investito netto della società con la necessità di dover operare una svalutazione degli *asset* operativi per un importo pari a 70 milioni di euro.

Il Valore Terminale è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita. Al fine dell'elaborazione del test d'*impairment* e nella determinazione del Valore Terminale è stata posta in essere una proiezione del Piano Industriale fino al 2028.

Ai fini del test è stato utilizzato un "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), pari al 6,09% ed un *growth rate* pari all'1,50%. Dal confronto tra il capitale investito della CGU (358 milioni di euro) ed il valore attualizzato dei flussi di cassa più il suo *terminal value* (*Value in Use* – pari a 288 milioni di euro), è emersa appunto una perdita di valore pari a 70 milioni di euro, portata a riduzione del valore degli *asset*.

A seguito di tale svalutazione il valore recuperabile della CGU risulta allineato al valore contabile; di conseguenza eventuali cambiamenti positivi o negativi delle ipotesi di base potrebbero rispettivamente comportare un ripristino, anche parziale, o un'ulteriore svalutazione.

#### Contributi governativi

Nel corso del 2018, in linea con lo stato di avanzamento dei lavori delle attività materiali, degli investimenti immobiliari e delle attività immateriali, sono stati allocati contributi in conto impianti per un totale di 4.727 milioni di euro, sostanzialmente così dettagliati:

- 25 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al sistema AV/AC;
- 4.225 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da Ministero dell'Economia e delle Finanze

- e 239 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e altri Enti destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale;
- 21 milioni di euro relativi ai lavori in corso di realizzazione per le “opere complementari ai complessi di stazione”, approvati nell’ambito del programma per le infrastrutture strategiche (Legge 443/2001 – cd. Legge Obiettivo);
  - altri contributi allocati, pari a 192 milioni di euro, erogati principalmente dall’Unione Europea e da Enti Locali.

Esistono poi dei vincoli contrattuali, della durata media di dodici anni, sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati per il parco autobus, nello svolgimento del servizio TPL. L’impegno alla restituzione, in caso di dismissione anticipata del cespite contribuito, viene superato dalla possibilità di beneficiare del contributo residuo sull’acquisto di un nuovo cespite, di pari genere e destinazione d’utilizzo, in sostituzione del precedente.





## 10. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2018 che al 31 dicembre 2017, degli investimenti immobiliari.

valori in milioni di euro

	2018		2017	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
<b>SALDO AL 1 GENNAIO</b>				
COSTO	2.268	670	2.421	743
di cui: Costo storico	2.268	732	2.422	797
Contributi		(61)	(1)	(54)
Fondo Ammortamento		(412)		(354)
Fondo Svalutazione	(1.061)	(67)	(1.141)	(104)
<b>VALORE A BILANCIO</b>	<b>1.207</b>	<b>191</b>	<b>1.280</b>	<b>285</b>
<b>VARIAZIONI DEL PERIODO</b>				
Acquisizioni/Incrementi		1	1	5
Passaggi in esercizio				
Riclassifiche (1)	(366)	404	(51)	(93)
Contributi				
Ammortamenti e svalutazioni	(8)	(9)	(5)	(4)
Alienazioni e dismissioni	(2)	(15)	(18)	(2)
Variazione area di consolidamento				
<b>TOTALE VARIAZIONI</b>	<b>(376)</b>	<b>381</b>	<b>(73)</b>	<b>(94)</b>
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE</b>				
COSTO	2.140	1.242	2.268	670
di cui: Costo storico	2.158	1.376	2.268	731
Contributi	(18)	(134)		(61)
Fondo Ammortamento		(487)		(412)
Fondo Svalutazione	(1.309)	(183)	(1.061)	(67)
<b>VALORE A BILANCIO</b>	<b>831</b>	<b>572</b>	<b>1.207</b>	<b>191</b>
<b>RICLASSIFICHE (1)</b>				
Costo	(102)	660	(136)	(87)
Fondo Ammortamento		(68)		(51)
Fondo Svalutazione	(246)	(116)	86	43
Contributi	(18)	(72)	(1)	2
<b>TOTALE</b>	<b>(366)</b>	<b>404</b>	<b>(51)</b>	<b>(93)</b>

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate alla valorizzazione ed alcuni fabbricati, officine e diverse proprietà immobiliari date in locazione a terzi.

Le riclassifiche avvenute nell'anno, sia sui terreni sia sui fabbricati, sono legate principalmente ad una modifica di destinazione dell'uso delle aree interessate e ad una migliore rappresentazione delle partite stesse tra gli Immobili, impianti e macchinari e le Rimanenze.

**11. Attività immateriali**

valori in milioni di euro

	Costi di sviluppo	Dir.di brev.ind. e dir.ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Diritti Concessori	Altre	Aviamento	Totale
Costo storico	122	13	1.368	317		93	112	2.026
Ammortamenti e perdite di valore	(92)	(12)	(838)	(8)		(73)		(1.022)
Contributi	(7)		(208)	(21)				(237)
<b>CONSISTENZA AL 1.1.2017</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>323</b>	<b>288</b>		<b>20</b>	<b>112</b>	<b>766</b>
Investimenti		1	4	186		4		195
Passaggi in esercizio	8		89	(97)				
Ammortamenti	(1)	(1)	(69)			(8)		(79)
Alienazioni e dismissioni								
Operazioni straordinarie			7				99	106
Perdite di valore								
Variazione area di consolidamento								
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"								
Incrementi dei contributi di periodo	(8)		(53)	61				
Altre riclassifiche			1					1
<b>TOTALE VARIAZIONI</b>	<b>(1)</b>		<b>(22)</b>	<b>150</b>		<b>(4)</b>	<b>99</b>	<b>222</b>
Costo storico	128	14	1.140	464	43	51	211	2.051
Ammortamenti e perdite di valore	(93)	(13)	(579)	(7)	35	(43)		(770)
Contributi	(13)		(261)	(19)				(293)
<b>CONSISTENZA AL 31.12.2017</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>300</b>	<b>438</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>211</b>	<b>988</b>
Investimenti		2	24	307	40	14		387
Passaggi in esercizio	1	1	211	(214)				
Ammortamenti	(1)	(1)	(95)		(165)	(9)		(271)
Alienazioni e dismissioni (1)			(1)	(19)				(20)
Operazioni straordinarie (2)			25	343	2.808		15	3.191
Perdite di valore							(1)	(1)
Variazione area di consolidamento								
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita" (3)								
Incrementi dei contributi di periodo			(44)	42				(2)
Altre riclassifiche (3)			(4)	(33)	22	28	(25)	(12)
<b>TOTALE VARIAZIONI</b>		<b>2</b>	<b>116</b>	<b>426</b>	<b>2.705</b>	<b>33</b>	<b>(10)</b>	<b>3.272</b>
Costo storico	130	10	1.494	915	4.874	59	200	7.682
Ammortamenti e perdite di valore	(96)	(6)	(774)	(7)	(830)	(18)		(1.731)
Contributi	(13)		(305)	(44)	(1.332)			(1.693)
<b>CONSISTENZA AL 31.12.2018</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>416</b>	<b>865</b>	<b>2.713</b>	<b>41</b>	<b>200</b>	<b>4.260</b>

I dettagli delle note (1), (2) e (3) sono riportati nella tabella che segue



valori in milioni di euro

	Costi di sviluppo	Dir.di brev. ind. e dir. ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Diritti Concessori	Altre	Avviamento	Totale
1) Alienazioni e dismissioni								
Costo storico		(6)	(2)	(18)		(43)		(69)
Ammortamenti		6	1			40		47
Svalutazioni						3		3
Contributi				(1)				(1)
<b>TOTALE</b>			<b>(1)</b>	<b>(19)</b>				<b>(20)</b>
2) Operazioni Straordinarie								
Costo storico	2	(1)	142	366	4.782		15	5.307
Ammortamenti	(2)	1	(117)		(629)			(747)
Svalutazioni								
Contributi				(24)	(1.346)			(1.370)
<b>TOTALE</b>			<b>25</b>	<b>342</b>	<b>2.808</b>		<b>15</b>	<b>3.191</b>
3) Altre riclassifiche								
Costo storico			(21)	9	9	37	(25)	9
Ammortamenti			17			(9)		8
Svalutazioni								
Contributi				(42)	13			(29)
<b>TOTALE</b>			<b>(4)</b>	<b>(33)</b>	<b>22</b>	<b>28</b>	<b>(25)</b>	<b>(12)</b>

Le Attività immateriali hanno subito un incremento complessivo di 3.272 milioni di euro, sostanzialmente per l'ingresso del gruppo Anas nell'area di consolidamento (3.176 milioni di euro), a seguito del citato conferimento da parte del MEF.

In particolare, l'incremento registrato nella voce "Diritti concessori", pari complessivamente a 2.705 milioni di euro si riferisce principalmente:

- per 1.124 milioni di euro ai beni gratuitamente reversibili della concessionaria SITAF SpA, afferenti le concessioni delle tratte autostradali Torino-Bardonecchia – A32 e Traforo del Frejus – T4. I beni gratuitamente reversibili sono comprensivi degli oneri finanziari ed altri costi connessi alla sottoscrizione, in data 27 novembre 2013, del finanziamento di 320 milioni di euro stipulato con la Banca Europea per gli Investimenti e Cassa Depositi e Prestiti;
- per 1.391 milioni di euro al valore novato della Concessione di Anas SpA, definita sulla base del nuovo Contratto di Programma 2016-2020, sottoscritto dalla società il 27 dicembre 2017. A fronte del nuovo PEF approvato, dei consuntivi di periodo, del periodo intercorso tra l'iscrizione della concessione e la chiusura di bilancio, nonché dell'iter avviato per la richiesta di estensione della concessione fino ad un massimo di 50 anni, gli amministratori di ANAS hanno ritenuto opportuno verificare nuovamente la recuperabilità di detta concessione: tale valutazione, che ha anche tenuto conto delle iniziative di valorizzazione incluse nel nuovo CdP Anas del dicembre 2017, ha confermato pienamente i valori già iscritti.

Gli investimenti nelle "Immobilizzazioni in corso ed acconti" e i passaggi in esercizio sono relativi ai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione dei *software*, per interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi e all'aumento dell'efficienza e razionalizzazione dei canali di vendita relativi ai *business* del Gruppo.

Gli avviamenti iscritti nel corso dell'esercizio, pari complessivamente a 15 milioni di euro, sono riferiti a Pol Rail Srl (2 milioni di euro) e CREW - Cremonesi Workshop Srl (13 milioni di euro). Inoltre, per effetto delle *Purchase Price Allocation* (nel seguito anche PPA) effettuate nel corso dell'esercizio con riferimento alle acquisizioni di



Qbuzz BV e TrainOse SA, sono stati riclassificati dalla voce Avviamento 25 milioni di euro, di cui 22 milioni di euro alla voce "Diritti Concessori", 12 milioni di euro alla voce "Altre", 0,6 milioni di euro alla voce "Software" e 9 milioni alla voce "Passività per Imposte differite". Si rimanda alla nota 4 per maggiori informazioni in merito alle acquisizioni ed alle PPA effettuate nel corso dell'esercizio.

Le altre riclassifiche si riferiscono principalmente alla quota relativa al software di progetti di investimento aventi natura mista, che in fase di passaggio a cespiti sono stati opportunamente riclassificati nella categoria di appartenenza.

### **Test di Impairment**

In applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 – "*Impairment of assets*", in presenza di avviamenti e attività non correnti a vita utile indefinita, o di indicatori di possibili riduzioni di valori sulle altre attività non correnti (c.d. *trigger events*), sono stati effettuati *test di impairment*.

Nel dettaglio per il 2018 il test di *impairment* ha riguardato esclusivamente l'avviamento allocato al gruppo Netinera Deutschland GmbH, nonché agli avviamenti rivenienti da Mercitalia Logistics SpA, Ataf Gestioni Srl, Busitalia - Sita Nord Srl (quest'ultima avendo "ereditato" l'avviamento di Umbria Mobilità Esercizio Srl, fusa per incorporazione in Busitalia Sita Nord Srl con efficacia dal 1° dicembre 2015), Busitalia Simet SpA, Busitalia Campania SpA, Trenitalia c2c, TrainOSE SA e Qbuzz BV, ognuna delle quali rappresenta un'autonoma CGU.





In merito a tali CGU, il *test* è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di *budget* 2019 delle relative società e sui valori dell'ultimo Piano Industriale ufficiale redatto dal *management* delle stesse.

Per Ataf Gestioni Srl sono invece state utilizzate le proiezioni economiche e le variazioni di alcune poste patrimoniali contenute nell'aggiornamento del piano economico-finanziario, posto a base della procedura di gara per l'acquisizione di Ataf Gestioni Srl stessa, per il periodo 2017-2029 (rapportato cioè al periodo atteso di durata dell'affidamento da gara); il periodo di piano alla base dell'*impairment* si basa sulle previsioni e sugli investimenti previsti dal piano pluriennale predisposto, in sede di acquisizione della società, ai fini della partecipazione alla gara di durata novennale. Inoltre la società ha effettuato ulteriori analisi e valutazioni in ordine alla possibilità che il prezzo di cessione all'eventuale subentrante – calcolato secondo quanto previsto dalla procedura di gara appena conclusa – risulti comunque tale da remunerare interamente il capitale investito. Per le diverse società cui si è fatto cenno sopra, il *test* è stato effettuato confrontando il Capitale Investito Netto con il valore recuperabile di ogni CGU. Il valore recuperabile di ogni CGU è stato determinato con riferimento al maggiore tra il *fair value* ed il valore d'uso. Il *terminal value* è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita, facendo riferimento a tassi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 1,0-1,5%. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), differenziato per ciascuna CGU.

Nella tabella seguente sono riportati i principali valori relativi al *test*:

CGU	Aviamento (milioni di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Netinera Deutschland	78	5,18%	1,00%
Mercitalia Logistics (già FS Logistica)	7	7,33%	1,50%
Ataf Gestioni	9	5,85%	
Busitalia - CGU Umbria	18	6,13%	
Busitalia Simet	5	8,10%	2,00%
Busitalia Campania	2	7,02%	
TrainOSE	2		
Trenitalia c2c	46	5,30%	1,00%
Qbuzz	18	4,47%	

Si specifica che, per le società acquisite nel corso dell'esercizio (Pol Rail Srl e CREW - Cremonesi Workshop Srl), il *test* di *impairment* è stato effettuato avendo quale riferimento il *fair value less cost to sell*, che corrisponde al prezzo pagato per l'acquisizione al netto dei costi di transazione.

Non sono emerse perdite di valore per gli avviamenti del Gruppo FS Italiane sottoposti al *test*.

Inoltre l'analisi di *sensitivity* rispetto al tasso di attualizzazione e al *growth rate* non ha evidenziato effetti sui risultati delle valutazioni effettuate.

## 12. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nel prospetto seguente è illustrata la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per le imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2018 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in milioni di euro

	31.12.2017	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Inc.(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2018
Attività per imposte anticipate	158	(6)		261	413
Passività per imposte differite	275	(7)		257	525

Le Attività per imposte anticipate e le Passività per imposte differite passive sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile e il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle Immobilizzazioni materiali e immateriali, su cui si computano gli ammortamenti, e degli Immobili di *trading*, nonché alla deducibilità differita riconosciuta agli accantonamenti per rischi e oneri ed alle svalutazioni delle immobilizzazioni.

La movimentazione del periodo accoglie le nuove differenze temporanee ed i rilasci generati dalle società del Gruppo nel corso dell'anno, nonché gli incrementi derivanti dal conferimento del gruppo Anas e le riclassifiche effettuate per effetto delle attività di *Purchase Price Allocation* relative a TrainOSE SA e Qbuzz BV, come più dettagliatamente descritto alla precedente nota 4, riportati negli altri movimenti.





### 13. Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto)

Le partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto includono il valore delle partecipazioni a controllo congiunto e in imprese collegate.

Si riporta di seguito la tabella di dettaglio del valore netto delle partecipazioni al 31 dicembre 2018, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare, comparato con il valore al 31 dicembre 2017.

valori in milioni di euro

	Valore netto al 31.12.2018	Quota %	Valore netto al 31.12.2017	Quota %
<b>PARTECIPAZIONI IN IMPRESE A CONTROLLO CONGIUNTO</b>				
Cisalpino SA			3,75	50,00
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	3,71	50,00	2,82	50,00
Trenord Srl	40,58	50,00	40,67	50,00
TELT Sas (già LTF Sas)	95,05	50,00	95,05	50,00
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH*	2,36	57,45	3,01	57,45
Altre**	8,54		8,48	
<b>PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE</b>				
Autostrada Asti-Cuneo SpA	18,29	35,00		
B.B.T. SE SpA	126,61	50,00	111,68	50,00
Concessioni Autostradali Venete CAV SpA	73,58	50,00		
Ferrovie Nord Milano SpA	60,21	14,74	56,21	14,74
Metro 5 SpA	39,57	36,70	35,00	36,70
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7,08	50,00	7,08	50,00
SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	68,19	32,12		
Altre**	11,51		8,79	
<b>TOTALE</b>	<b>555</b>		<b>373</b>	

\* Benché il Gruppo, attraverso la controllata Netinera Deutschland GmbH, detenga più della metà di Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH e più della metà dei relativi diritti di voto, non controlla tale entità, in virtù di un accordo siglato con gli altri soci.

\*\* Tra le "Altre" partecipazioni in imprese collegate e in imprese a controllo congiunto sono presenti analoghe casistiche che non sono state dettagliate in quanto non significative.

La tabella delle consistenze delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nel corso del 2018 è sotto rappresentata:

valori in milioni di euro

	Valore finale al 31.12.2017	Diminuzione per Dividendi	Variazioni del perimetro di consolidamento	Impatto a Conto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2018
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	154	(4)	(4)	6	(2)	150
Partecipazioni in imprese collegate	219	(6)	152	26	14	405
<b>TOTALE</b>	<b>373</b>	<b>(10)</b>	<b>148</b>	<b>32</b>	<b>12</b>	<b>555</b>



La variazione del perimetro di consolidamento in imprese collegate si riferisce sostanzialmente alle partecipazioni in Concessioni Autostradali Venete CAV SpA (62 milioni di euro), SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (76 milioni di euro), e Autostrada Asti-Cuneo SpA (18 milioni di euro), confluite nel Gruppo nel gennaio 2018 a seguito del già citato conferimento alla Capogruppo da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) dell'intera partecipazione detenuta in Anas SpA.

La variazione del perimetro di consolidamento in imprese a controllo congiunto si riferisce all'effetto congiunto della riduzione della partecipazione in Terminal Alptransit Srl, divenuta società controllata a partire dal 2 febbraio 2018 a seguito della già citata operazione sul capitale, della riduzione della partecipazione nella società Cisalpino SA messa in liquidazione nel corso dell'esercizio, nonché alla costituzione, avvenuta nel mese di dicembre 2018 della società Mercitalia Maintenance Srl, pariteticamente partecipata da Mercitalia Rail Srl e Lucchini RS SpA.

La voce "Altro" nelle partecipazioni in imprese collegate si riferisce essenzialmente alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore pari 140 milioni di euro, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti riconosciuti dal MEF a RFI SpA e relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari (per un importo pari a 125 milioni di euro), che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa. La voce "Altro" accoglie, inoltre, le variazioni della "Riserva per variazioni FV su derivati - Cash Flow Hedge", della "Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti".

Tra le partecipazioni in imprese a controllo congiunto, si segnala che la società TELT Sas ha effettuato un aumento di capitale sociale, pari a 88 milioni di euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7122.

L'impatto a conto economico si riferisce ai risultati conseguiti nel corso dell'esercizio 2018.

### Partecipazioni in imprese a controllo congiunto

Di seguito le informazioni economiche e finanziarie relative alle partecipazioni in imprese a controllo congiunto ritenute più significative. Le tabelle includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche e il valore contabile consolidato della partecipazione.

La società Cisalpino SA, che ha per oggetto sociale l'approntamento e la gestione di un'offerta di treni di elevata qualità tra l'Italia e la Svizzera, nonché su linee che interessano altre reti, non è più operativa.

La società Trenord Srl ha per oggetto sociale l'esercizio del trasporto pubblico locale ferroviario all'interno del territorio della Regione Lombardia, ovvero nei diversi ambiti stabiliti dai relativi contratti di servizio.





valori in milioni di euro

<b>Trenord Srl</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>
<b>PERCENTUALE DI POSSESSO</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	52	62
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	252	238
Attività Finanziarie Non Correnti	2	2
Altre Attività Non Correnti	211	200
Passività Finanziarie Correnti	(1)	(1)
Altre Passività Correnti	(353)	(316)
Passività Finanziarie Non Correnti		(1)
Altre Passività Non Correnti	(71)	(91)
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>91</b>	<b>93</b>
<b>QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>46</b>	<b>46</b>
Eliminazione plusvalenza da conferimento ramo d'azienda	(9)	(9)
Altre rettifiche	4	4
<b>VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE</b>	<b>41</b>	<b>41</b>
Ricavi Operativi	797	804
Costi Operativi	(729)	(727)
Ammortamenti e Svalutazioni	(63)	(60)
Accantonamenti		
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>5</b>	<b>17</b>
Proventi Finanziari		3
Oneri Finanziari	(1)	(2)
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>4</b>	<b>18</b>
Imposte sul Reddito o Proventi Fiscali	(2)	(8)
<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>2</b>	<b>10</b>
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
<b>TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO</b>	<b>2</b>	<b>10</b>
<b>QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>1</b>	<b>5</b>
<b>DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

La società ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH ha per oggetto sociale il trasporto viaggiatori su rotaia sul territorio tedesco e, più specificatamente, nell'ambito del trasporto regionale dell'area Nord della Germania.

valori in milioni di euro

<b>ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>
<b>PERCENTUALE DI POSSESSO</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	11	27
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	35	35
Attività Finanziarie Non Correnti	4	4
Altre Attività Non Correnti	3	3
Passività Finanziarie Correnti		
Altre Passività Correnti	(18)	(37)
Passività Finanziarie Non Correnti	(17)	(18)
Altre Passività Non Correnti	(9)	(8)
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>8</b>	<b>6</b>
<b>QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>4</b>	<b>3</b>
<b>VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE</b>	<b>4</b>	<b>3</b>
Ricavi Operativi	150	156
Costi Operativi	(138)	(146)
Ammortamenti e Svalutazioni	(1)	(1)
Accantonamenti	(1)	(1)
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>10</b>	<b>8</b>
Proventi Finanziari		1
Oneri Finanziari	(1)	(1)
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>10</b>	<b>8</b>
Imposte sul Reddito o Proventi Fiscali	(3)	(3)
<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>7</b>	<b>5</b>
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
<b>TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO</b>	<b>7</b>	<b>5</b>
<b>QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>4</b>	<b>3</b>
<b>DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO</b>		<b>3</b>

La società Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT (già LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas) ha per oggetto sociale la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione e la conduzione degli studi, delle indagini, nonché dei lavori preliminari nella parte comune italo-francese della sezione internazionale.

valori in milioni di euro

<b>TELT Sas (già LTF Sas)</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>
<b>PERCENTUALE DI POSSESSO</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	25	49
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	13	9
Attività Finanziarie Non Correnti		
Altre Attività Non Correnti	1.254	6
Passività Finanziarie Correnti		
Altre Passività Correnti	(61)	(63)
Passività Finanziarie Non Correnti		
Altre Passività Non Correnti	(1.229)	
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>		
Differenza derivante da diverso trattamento dei contributi in c/impianti*	95	95
<b>VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE</b>	<b>95</b>	<b>95</b>
Ricavi Operativi	38	118
Costi Operativi	(37)	(117)
Ammortamenti e Svalutazioni	(1)	(1)
<b>RISULTATO NETTO</b>		
<b>TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO</b>		
<b>QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>		
<b>DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO</b>		
* Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Par. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.		

### Partecipazioni in imprese collegate

Nelle tabelle seguenti sono sintetizzate le informazioni economiche e finanziarie relative alle partecipazioni in imprese collegate detenute dal Gruppo, ritenute singolarmente rilevanti. Inoltre, le stesse includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche e il valore contabile consolidato della singola partecipazione.

La società B.B.T. SE ha per oggetto sociale la messa a punto di misure per lo sviluppo e la progettazione di un *tunnel* ferroviario sotto il massiccio del Brennero, tra Innsbruck e Fortezza.

valori in milioni di euro

B.B.T. SE	31.12.2018	31.12.2017
<b>PERCENTUALE DI POSSESSO</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	116	92
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	40	104
Attività Finanziarie non Correnti		1.507
Altre Attività non Correnti	1.948	
Passività Finanziarie Correnti		
Altre Passività Correnti	(158)	(127)
Passività Finanziarie non Correnti		(518)
Altre Passività non Correnti	(709)	
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.238</b>	<b>1.058</b>
<b>QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>619</b>	<b>529</b>
Effetto dei contributi sul valore consolidato della partecipazione*	(503)	(428)
Altre rettifiche	11	11
<b>VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE</b>	<b>127</b>	<b>112</b>
Ricavi Operativi	21	19
Costi Operativi	(20)	(18)
Ammortamenti e Svalutazioni	(1)	(1)
<b>RISULTATO NETTO</b>		
<b>TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO</b>		
<b>QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>		
<b>DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO</b>		
* Riclassifica della contribuzione come versamento soci, sul consolidato esposto a riduzione del valore della partecipazione.		

La società Ferrovie Nord Milano SpA ha per oggetto sociale la negoziazione e la gestione di partecipazioni in società di capitali, con particolare, ma non esclusivo, riferimento a società operanti nei settori dei trasporti ed in quello immobiliare. Il prezzo unitario per azione di FNM SpA, quotata nel mercato ristretto di Borsa Italiana, risulta pari a 0,4960 euro al 31 dicembre 2018.

I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio consolidato del gruppo FNM al 30 giugno 2018 in quanto, alla data di predisposizione del presente documento, FNM SpA non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2018.

valori in milioni di euro

<b>Gruppo Ferrovie Nord Milano</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>
<b>PERCENTUALE DI POSSESSO</b>	<b>14,74%</b>	<b>14,74%</b>
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	160	76
Attività Finanziarie Correnti	85	122
Altre Attività Correnti	112	107
Attività Finanziarie non Correnti	7	9
Altre Attività non Correnti	561	515
Passività Finanziarie Correnti	(188)	(17)
Altre Passività Correnti	(149)	(286)
Passività Finanziarie non Correnti	(84)	(81)
Altre Passività non Correnti	(80)	(63)
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>425</b>	<b>382</b>
<b>QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>63</b>	<b>56</b>
Altre rettifiche	(3)	
<b>VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE</b>	<b>60</b>	<b>56</b>
Ricavi Operativi	148	157
Costi Operativi	(113)	(131)
Ammortamenti e Svalutazioni	(19)	(13)
Accantonamenti		
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>17</b>	<b>13</b>
Proventi Finanziari	1	10
Oneri Finanziari	(1)	
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>17</b>	<b>23</b>
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(4)	(3)
<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>13</b>	<b>20</b>
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo	6	1
<b>TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO</b>	<b>19</b>	<b>21</b>
<b>QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO</b>	<b>1</b>	<b>1</b>



La società Metro 5 SpA ha per oggetto sociale le attività di progettazione definitiva ed esecutiva, espropriazione, direzione lavori, esecuzione delle opere civili e delle opere tecnologiche, fornitura del materiale rotabile e successiva gestione della nuova linea 5 della metropolitana di Milano (cd. "Linea Lilla").

valori in milioni di euro

Metro 5 SpA	31.12.2018	31.12.2017
<b>PERCENTUALE DI POSSESSO</b>	<b>36,70%</b>	<b>36,70%</b>
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	54	66
Attività Finanziarie Correnti	4	3
Altre Attività Correnti	76	101
Attività Finanziarie Non Correnti	629	628
Altre Attività Non Correnti	14	15
Passività Finanziarie Correnti	(14)	(12)
Altre Passività Correnti	(76)	(77)
Passività Finanziarie Non Correnti	(518)	(564)
Altre Passività Non Correnti	(75)	(78)
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>95</b>	<b>82</b>
<b>QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>35</b>	<b>30</b>
Avviamento	5	5
<b>VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE</b>	<b>40</b>	<b>35</b>
Ricavi Operativi	26	28
Costi Operativi	(27)	(27)
Ammortamenti e Svalutazioni		
Accantonamenti		
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>(2)</b>	<b>1</b>
Proventi Finanziari	53	52
Oneri Finanziari	(34)	(40)
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>17</b>	<b>13</b>
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(6)	(5)
<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>11</b>	<b>8</b>
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		(8)
<b>TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO</b>	<b>11</b>	<b>1</b>
<b>QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>4</b>	
<b>DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO</b>		

La società Concessioni Autostradali Venete CAV SpA ha per oggetto sociale il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste e delle opere a questo complementari, nonché della tratta autostradale Venezia-Padova.

valori in milioni di euro

<b>Concessioni Autostradali Venete CAV SpA*</b>	<b>31.12.2018</b>
<b>PERCENTUALE DI POSSESSO</b>	<b>50%</b>
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	76
Attività Finanziarie Correnti	10
Altre Attività Correnti	80
Attività Finanziarie Non Correnti	73
Altre Attività Non Correnti	643
Passività Finanziarie Correnti	(62)
Altre Passività Correnti	(30)
Passività Finanziarie Non Correnti	(620)
Altre Passività Non Correnti	(22)
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>147</b>
<b>QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>74</b>
<b>VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE</b>	<b>74</b>
Ricavi Operativi	177
Costi Operativi	(65)
Ammortamenti e Svalutazioni	(46)
Accantonamenti	(13)
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>53</b>
Proventi Finanziari	1
Oneri Finanziari	(21)
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>33</b>
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(10)
<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>23</b>
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo	
<b>TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO</b>	
<b>QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	
<b>DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO</b>	
* Società entrata a far parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane il 18 gennaio 2018	

La società Autostrada Asti-Cuneo SpA ha per oggetto sociale la progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione del collegamento autostradale tra le città di Asti e Cuneo in qualità di concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

valori in milioni di euro

<b>Autostrada Asti-Cuneo SpA*</b>	<b>31.12.2018</b>
<b>PERCENTUALE DI POSSESSO</b>	<b>35%</b>
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	1
Attività Finanziarie Correnti	5
Altre Attività Correnti	3
Attività Finanziarie Non Correnti	23
Altre Attività Non Correnti	340
Passività Finanziarie Correnti	(182)
Altre Passività Correnti	(18)
Passività Finanziarie Non Correnti	(50)
Altre Passività Non Correnti	(68)
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>53</b>
<b>QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>19</b>
<b>VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE</b>	<b>18</b>
Ricavi Operativi	27
Costi Operativi	(24)
Ammortamenti e Svalutazioni	
Accantonamenti	
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>3</b>
Proventi Finanziari	
Oneri Finanziari	
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>3</b>
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(1)
<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>2</b>
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo	
<b>TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO</b>	
<b>QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	
<b>DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO</b>	
* Società entrata a far parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane il 18 gennaio 2018	

La società SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco la costruzione e l'esercizio, o il solo esercizio, delle autostrade e dei trafori ad essa assentiti in concessione.

valori in milioni di euro

<b>SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco*</b>		<b>31.12.2018</b>
<b>PERCENTUALE DI POSSESSO</b>		<b>32%</b>
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti		163
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti		14
Attività Finanziarie Non Correnti		
Altre Attività Non Correnti		338
Passività Finanziarie Correnti		(35)
Altre Passività Correnti		(88)
Passività Finanziarie Non Correnti		
Altre Passività Non Correnti		(181)
<b>PATRIMONIO NETTO</b>		<b>211</b>
<b>QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>		<b>68</b>
<b>VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE</b>		<b>68</b>
Ricavi Operativi		65
Costi Operativi		(30)
Ammortamenti e Svalutazioni		(3)
Accantonamenti		(12)
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>19</b>
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari		
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>		<b>19</b>
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali		(6)
<b>RISULTATO NETTO</b>		<b>13</b>
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
<b>TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO</b>		
<b>QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>		
<b>DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO</b>		

\* Società entrata a far parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane il 18 gennaio 2018

#### 14. Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti

Le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti, pari complessivamente a 3.137 milioni di euro (quota corrente pari a 1.220 milioni di euro), si riferiscono all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o Enti di riferimento.

I diritti concessori finanziari non correnti e correnti sono principalmente legati:

- alle convenzioni stipulate con Regioni ed Enti locali (1.143 milioni di euro);
- agli interventi di cui ai Contratti di programma dal 2007 al 2015 (605 milioni di euro);
- agli interventi finanziati da contributi pluriennali, dalle deliberazioni CIPE e dai Fondi Sviluppo e Coesione (412 milioni di euro);
- agli interventi previsti da progetti comunitari (218 milioni di euro)
- agli interventi rientranti nei tre programmi "Ponti e viadotti" (81 milioni di euro);
- alle opere finanziate da mutui a carico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (198 milioni di euro);
- ad interventi finanziati dai fondi Sisma e dal Fondo Infrastrutture (75 milioni di euro);
- alla commessa della società Quadrilatero (100 milioni di euro).

L'importo si riferisce sostanzialmente sia a costi sostenuti da Anas SpA di cui è già stata predisposta la relativa rendicontazione e richiesta di rimborso ai Ministeri ed Enti competenti, sia costi sostenuti dalla stessa che saranno oggetto di rendicontazione futura in quanto riferiti a produzione realizzata ma non ancora oggetto di pagamento alle ditte appaltatrici.

Si evidenzia che le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione sono oggetto di attualizzazione al tasso del 3%, che riflette la valutazione corrente di mercato per ricorrere ai finanziamenti da parte di Anas SpA. L'effetto dell'attualizzazione è rilevato a conto economico come costo.

Le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione sono esposte, al 31 dicembre 2018, al netto del Fondo IFRS 9, pari a 95 milioni.







## 15. Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2018			31.12.2017			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	3		3	3		3			
Altre partecipazioni	406		406	76		76	330		330
Titoli e Finanziamenti	47	25	72	46	24	70	1	1	2
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.097	592	1.689	1.623	580	2.203	(526)	12	(514)
Crediti per finanziamenti	133	11	144	119	11	130	14		14
Crediti verso Strada dei Parchi (ex art. 7 L. 178/02)	552	123	675				552	123	675
Altri crediti finanziari		81	81		6	6		75	75
<b>TOTALE</b>	<b>2.238</b>	<b>832</b>	<b>3.070</b>	<b>1.867</b>	<b>621</b>	<b>2.488</b>	<b>371</b>	<b>211</b>	<b>582</b>
Fondo svalutazione	(83)	(14)	(97)	(4)	(1)	(5)	(79)	(13)	(92)
<b>TOTALE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>2.155</b>	<b>818</b>	<b>2.973</b>	<b>1.863</b>	<b>620</b>	<b>2.483</b>	<b>292</b>	<b>198</b>	<b>490</b>

L'incremento della voce è imputabile essenzialmente all'incremento delle voci "Crediti verso Strada dei Parchi" ed "Altre Partecipazioni", parzialmente compensato dal decremento dei "Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere".

I crediti verso la società concessionaria Autostrade dei Parchi SpA ammontano a 675 milioni di euro. Tale credito, attualizzato ad un tasso del 6%, è iscritto in base a quanto previsto dalla Convenzione in essere tra Anas SpA e Strada dei Parchi SpA, nonché in base al D.L. 50/2017 recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, sicurezza antisismica delle Autostrade A24 e A25.

I "Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere", pari a 1.689 milioni di euro, sono principalmente relativi:

- per 470 milioni di euro ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per la realizzazione di investimenti ferroviari, iscritti a fronte delle somme utilizzate a valere sul contratto di finanziamento definito dalla capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti ed autorizzato con apposito Decreto del MEF. Rispetto al 31 dicembre 2017 tale voce si è decrementata di 176 milioni di euro per l'effetto congiunto degli interessi maturati sul credito nel corso del 2018 per 24 milioni di euro e dell'incasso del contributo annuo di competenza dell'esercizio per 200 milioni di euro;
- per 1.192 milioni di euro ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007 per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema "Alta Velocità/Alta Capacità"

della Linea Torino-Milano-Napoli. Il decremento registrato rispetto al 31 dicembre 2017, pari a 349 milioni di euro, è imputabile all'effetto congiunto degli interessi maturati sul credito nel corso del 2018 per 51 milioni di euro e dell'incasso del contributo annuo di competenza del 2018 per 400 milioni di euro.

L'incremento della voce "Altre partecipazioni" è principalmente imputabile alla quota di partecipazione di Anas SpA nella società Stretto di Messina SpA in liquidazione (315 milioni di euro); per effetto del consolidamento del gruppo Anas, la quota di partecipazione del Gruppo FS Italiane in Stretto di Messina SpA in liquidazione è 94,85%, pari alla somma delle quote possedute da Anas SpA e RFI SpA. La società non è stata inclusa nel perimetro di consolidamento in quanto posta in liquidazione.

La variazione della voce "Altri crediti finanziari", pari a 75 milioni di euro, è connessa per 63 milioni all'ingresso del gruppo Anas nel perimetro di consolidamento; tali crediti sono riferiti principalmente a depositi a breve stipulati con i depositi dell'ex Fondo Centrale di Garanzia.

Il Fondo svalutazione si è incrementato di 92 milioni di euro per effetto della prima applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9. Per i dettagli si rimanda al paragrafo "Effetti adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15".





## 16. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2018			31.12.2017			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		27	27		20	20		7	7
Crediti per IVA	80	132	212	183	623	806	(103)	(491)	(594)
Ministero dell'Economia e delle Finanze	2.078	1.980	4.058	444	2.367	2.811	1.634	(387)	1.247
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.248	1.192	2.440	587	1.391	1.978	661	(199)	462
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri		157	157		149	149		8	8
Crediti verso Stato per contenziosi	975		975				975		975
Altre Amministrazioni dello Stato		128	128		69	69		59	59
Debitori diversi e ratei/risconti	99	823	922	100	668	768	(1)	155	154
<b>TOTALE</b>	<b>4.480</b>	<b>4.439</b>	<b>8.919</b>	<b>1.314</b>	<b>5.287</b>	<b>6.601</b>	<b>3.166</b>	<b>(848)</b>	<b>2.318</b>
Fondo svalutazione	(9)	(122)	(131)	(7)	(56)	(63)	(2)	(66)	(68)
<b>TOTALE NETTO FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>4.471</b>	<b>4.317</b>	<b>8.788</b>	<b>1.307</b>	<b>5.231</b>	<b>6.538</b>	<b>3.164</b>	<b>(914)</b>	<b>2.250</b>

I "Crediti per IVA" si decrementano di 594 milioni di euro principalmente per l'effetto differenziale generato, da un lato, dai rimborsi effettuati dall'Erario (530 milioni), dalla liquidazione del credito IVA relativo agli esercizi 2015, 2016 e 2017 per le società aderenti all'IVA di Gruppo compensati nella dichiarazione IVA 2018 (135 milioni di euro) e dall'iscrizione del credito relativo al corrente esercizio.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), pari a 6.498 milioni di euro, sono sostanzialmente legati:

- ai contributi stanziati a favore di FS SpA (594 milioni di euro) relativamente al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin – TELT (già Lyon Turin Ferroviarie – LTF);
- ai contributi MIT stanziati a favore di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl al fine di assicurare la continuità operativa della società (70 milioni di euro), ai sensi dell'Art.1, comma 867 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 "Legge di stabilità 2016";
- ai contributi MIT stanziati a favore di Grandi Stazioni Rail SpA per il Programma "Grandi Stazioni" (72 milioni di euro);
- ai contributi MIT stanziati ai sensi della legge 166/2002 in favore di Mercitalia Logistics e Mercitalia Intermodal (15 milioni di euro);
- ai contributi a favore di RFI SpA (5.743 milioni di euro).

Nella tabella seguente sono indicati i dettagli relativi alla movimentazione degli stessi:

valori in milioni di euro

Trasferimenti a favore del Gruppo FS	Valori al 31.12.2017	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	Valori al 31.12.2018
<b>IN CONTO ESERCIZIO:</b>					
dal MEF		1.016	(1.016)		
dal MIT		139	(9)	(49)	81
<b>TOTALE IN CONTO ESERCIZIO</b>		<b>1.155</b>	<b>(1.025)</b>	<b>(49)</b>	<b>81</b>
<b>IN CONTO IMPIANTI:</b>					
dal MEF	2.811	4.369	(3.081)	(41)	4.058
dal MIT	1.908	519	(228)	90	2.289
<b>TOTALE IN CONTO IMPIANTI</b>	<b>4.719</b>	<b>4.888</b>	<b>(3.309)</b>	<b>49</b>	<b>6.347</b>
<b>IN CONTO CAPITALE:</b>					
dal MIT	70				70
<b>TOTALE TRASFERIMENTI A FAVORE DEL GRUPPO FS</b>	<b>4.789</b>	<b>6.043</b>	<b>(4.334)</b>		<b>6.498</b>

#### Trasferimenti in conto esercizio

Nel corso del 2018 sono stati iscritti:

- crediti MEF relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di Programma" per 1.016 milioni di euro, in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di Bilancio 2018" e dal "Decreto fiscale 2018" (D.L. 119/2018); i contributi iscritti sono stati totalmente incassati;
- crediti MIT relativi al contributo Merci per il 2018 pari a 120 milioni di euro. Inoltre, sono stati rilevati crediti ai sensi della legge 166/2002 per complessivi 19 milioni di euro. Nel corso dell'esercizio sono state incassati 9 milioni di euro relativi al contributo Merci 2017 e ai suddetti contributi ex legge 166/2002.

#### Trasferimenti in conto impianti

Nell'anno 2018 sono stati iscritti:

- crediti verso il MEF, relativi principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", per un importo pari a 4.369 milioni di euro destinati agli investimenti e alla manutenzione straordinaria per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di bilancio 2018", dal "Decreto fiscale 2018" (D.L. 119/2018) e dalla "Legge di bilancio 2017" e a quanto rifinanziato dalla "Legge di stabilità 2015" e dalla "Legge di stabilità 2016". La voce accoglie anche gli ulteriori stanziamenti previsti dal piano di gestione 2 e dal piano di gestione 4 per il triennio 2019-2021;
- crediti verso il MIT in conto impianti per 519 milioni di euro. In particolare sono state registrate le risorse destinate al completamento della linea AV/AC Milano-Genova per 120 milioni di euro, al quadruplicamento della Pistoia-Lucca per 121 milioni di euro, al completamento della Galleria di Base del Brennero per 270 milioni di euro e ulteriori risorse per 8 milioni di euro stanziati dal MIT per interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria.

Con riferimento ai contributi in conto capitale del MIT, si evidenzia che il credito per garantire la continuità operativa della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl, pari a 70 milioni di euro, non ha subito variazioni nel corso del 2018.

Infine, nel corso dell'esercizio sono stati incassati 4.334 milioni di euro complessivi.

Si evidenzia che i crediti in conto impianti iscritti come somme dovute dal MEF e MIT in forza del Contratto di Programma si riferiscono principalmente a lavori ancora da effettuare che trovano quindi corrispondente contropartita alla voce acconti del passivo.

L'incremento di 8 milioni di euro dei "Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri Altre Amministrazioni dello Stato" riflette i maggiori contributi stanziati in favore delle società del Gruppo da parte dell'Unione Europea, da altri Ministeri ed enti.

I crediti verso Stato per contenziosi, pari a 975 milioni di euro, sono collegati alle attività di copertura del contenzioso lavori ritenuto probabile e riferibile agli interventi finanziati attraverso i contributi per i quali, a differenza degli investimenti a corrispettivo, il rischio di extra costi non rimane in capo ad Anas SpA.

La voce "Altre amministrazioni dello Stato" si incrementa di 59 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente essenzialmente per effetto delle operazioni societarie, tra cui si evidenzia l'ingresso nel perimetro di consolidamento del gruppo Anas (22 milioni di euro).

La voce "Debitori diversi e ratei/risconti" si è incrementata di 154 milioni di euro rispetto al 2017 essenzialmente a causa dell'effetto generato dall'ingresso nel perimetro di consolidamento del gruppo Anas (324 milioni di euro) e dai maggiori acconti a fornitori del servizio elettrico (57 milioni di euro) che è stato parzialmente compensato da una contrazione imputabile ai minori crediti dovuti agli incassi ricevuti dalla CSEA (Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali) per 229 milioni di euro.

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

valori in milioni di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Nazionali	8.707	6.454	2.253
Paesi dell'Area Euro	169	122	47
Regno Unito	18	7	11
Altri paesi europei (UE non Euro)	1		1
Altri paesi europei non UE	22	12	10
Stati Uniti			
Altri Paesi	2	6	(4)
<b>TOTALE</b>	<b>8.919</b>	<b>6.601</b>	<b>2.318</b>



## 17. Rimanenze

La voce risulta così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.586	1.477	109
Fondo svalutazione	(176)	(181)	5
<b>VALORE NETTO</b>	<b>1.410</b>	<b>1.296</b>	<b>114</b>
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	2	3	(1)
Fondo svalutazione			
<b>VALORE NETTO</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>(1)</b>
Prodotti finiti e merci	5		5
Fondo svalutazione			
<b>VALORE NETTO</b>	<b>5</b>		<b>5</b>
Cespiti radiati da alienare	13	18	(5)
Fondo svalutazione	(10)	(13)	3
<b>VALORE NETTO</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>(2)</b>
Immobili e terreni <i>trading</i>	1.072	1.080	(8)
Fondo svalutazione	(292)	(282)	(10)
<b>VALORE NETTO</b>	<b>780</b>	<b>798</b>	<b>(18)</b>
<b>TOTALE RIMANENZE</b>	<b>2.200</b>	<b>2.102</b>	<b>98</b>

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo comprendono le giacenze da destinare agli impianti di materiale per investimenti, materiale d'armamento, impianti elettrici e di navigazione e materiali impiegati nel processo di manutenzione.

La variazione in aumento, pari a 114 milioni di euro, è stata generata prevalentemente dall'effetto combinato dei maggiori acquisti, e relativi consumi, di materiali per l'infrastruttura (97 milioni di euro), nonché dall'ingresso nell'area di consolidamento delle società appartenenti al gruppo Anas (15 milioni di euro, riferito a materiale per la manutenzione stradale ed autostradale).

Gli immobili e terreni *trading* si riferiscono al valore dei beni immobili del Gruppo destinato alla vendita. La variazione in diminuzione di 18 milioni di euro è attribuibile alle vendite effettuate nell'esercizio al netto delle svalutazioni operate al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato (10 milioni di euro).

## 18. Crediti commerciali non correnti e correnti

valori in milioni di euro

	31.12.2018			31.12.2017			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	15	1.645	1.660	6	1.213	1.219	9	432	441
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	1	205	206	3	229	232	(2)	(24)	(26)
Ferrovie Estere		9	9		16	16		(7)	(7)
Ferrovie in concessione		21	21		15	15		6	6
Agenzie e altre aziende di trasporto		23	23		29	29		(6)	(6)
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni		740	740		867	867		(127)	(127)
- Contratto di Servizio verso lo Stato		228	228		508	508		(280)	(280)
Crediti verso società del Gruppo		141	141		134	134		7	7
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>16</b>	<b>3.012</b>	<b>3.028</b>	<b>9</b>	<b>3.011</b>	<b>3.020</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>8</b>
Fondo svalutazione	(7)	(665)	(672)		(520)	(520)	(7)	(145)	(152)
<b>VALORE NETTO CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>9</b>	<b>2.347</b>	<b>2.356</b>	<b>9</b>	<b>2.491</b>	<b>2.500</b>		<b>(144)</b>	<b>(144)</b>
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione		148	148		58	58		90	90
Fondo svalutazione attività da contratto per lavori in corso su ordinazione		(1)	(1)		(1)	(1)			
<b>VALORE NETTO ATTIVITÀ DA CONTRATTO PER LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE</b>		<b>147</b>	<b>147</b>		<b>57</b>	<b>57</b>		<b>90</b>	<b>90</b>
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI NON CORRENTI E CORRENTI</b>	<b>9</b>	<b>2.494</b>	<b>2.503</b>	<b>9</b>	<b>2.548</b>	<b>2.557</b>		<b>(54)</b>	<b>(54)</b>

L'incremento dei crediti commerciali, al lordo del fondo svalutazione, rispetto all'esercizio precedente (8 milioni di euro) è sostanzialmente riconducibile:

- all'incremento dei crediti verso "Clienti ordinari" correnti per 432 milioni di euro, dovuto principalmente all'ingresso nel perimetro di consolidamento del gruppo Anas (386 milioni di euro);
- al decremento dei crediti da Contratto di Servizio nei confronti delle Regioni (127 milioni di euro) e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (280 milioni di euro) dovuto alla regolazione finanziaria degli stessi;
- a minori crediti verso le Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche per 26 milioni di euro.

Il fondo svalutazione crediti subisce nel complesso un incremento di 152 milioni di euro. Tale variazione è imputabile principalmente ai clienti del gruppo Anas (104 milioni di euro), nonché ai maggiori accantonamenti effettuati nell'esercizio a copertura dei crediti per irregolarità di viaggio e per effetto dell'applicazione del nuovo principio contabile internazionale IFRS 9.

L'incremento delle Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione rispetto all'esercizio precedente (90 milioni di euro) è sostanzialmente riconducibile all'ingresso nel perimetro di consolidamento del gruppo Anas (103 milioni di euro).

Di seguito la ripartizione dei Crediti commerciali non correnti e correnti, comprensivi delle attività da contratto per lavori in corso su ordinazione, per area geografica:

valori in milioni di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Nazionali	2.936	2.902	34
Paesi dell'area euro	171	118	53
Regno Unito	9	8	1
Altri paesi europei (UE non Euro)	18	4	14
Altri paesi europei non UE	19	36	(17)
Altri paesi	23	10	13
<b>TOTALE</b>	<b>3.176</b>	<b>3.078</b>	<b>98</b>



## 19. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Depositi bancari e postali	795	565	230
Denaro e valori in cassa	47	48	(1)
Conti correnti di tesoreria	955	1.221	(266)
<b>TOTALE</b>	<b>1.797</b>	<b>1.834</b>	<b>(37)</b>
Fondo svalutazione	(1)		(1)
<b>TOTALE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>1.796</b>	<b>1.834</b>	<b>(38)</b>

Il decremento della voce al 31 dicembre 2018 è attribuibile all'effetto compensativo di:

- maggiore liquidità apportata dal gruppo Anas (371 milioni di euro) e dalle società Teralp e Pol Rail, consolidate integralmente a partire dal corrente esercizio (18 milioni di euro);
- pagamento dei dividendi al MEF (150 milioni di euro), nonché dei fabbisogni finanziari delle società del Gruppo;
- riduzione del saldo dei "Conti correnti di tesoreria", nei quali confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma ed i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea.

Per un maggior dettaglio relativo alla variazione del saldo, si rinvia al prospetto contabile del rendiconto finanziario.

## 20. Crediti tributari

I crediti tributari ammontano nel 2018 a 120 milioni di euro e si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti. La variazione in aumento di 7 milioni rispetto al saldo al 31 dicembre 2017 (113 milioni di euro) è legata per 3 milioni al conferimento del gruppo Anas e per i restanti 4 milioni al credito iscritto dal gruppo Netinera per ritenute d'acconto sui dividendi distribuiti dalle società del gruppo.

## 21. Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2018 e 2017 per le principali voci del patrimonio netto di pertinenza del Gruppo sono riportate analiticamente nell'apposito prospetto contabile.

### Capitale sociale

Il 18 gennaio 2018, come già commentato al paragrafo "Variazione area di consolidamento", il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha sottoscritto l'aumento di capitale sociale di 2.863.741.000 conferendo a FS SpA l'intera partecipazione detenuta in Anas SpA.

Per effetto della suddetta operazione il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2018, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta pertanto costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 39.204 milioni di euro.

### Riserva Legale

La riserva legale, pari a 50 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce.

### Riserva di conversione bilanci in valuta estera

La riserva di conversione risulta completamente azzerata in conseguenza dell'avvio della procedura di liquidazione della società Cisalpino.

### Riserva per variazione fair value su derivati (Cash Flow Hedge)

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del fair value degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relativi a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata

esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti. Al 31 dicembre 2018 il saldo è negativo per 86 milioni di euro (-105 milioni di euro al 31 dicembre 2017), essenzialmente in virtù degli effetti legati alla valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura alla data (con variazione positiva pari a 15 milioni di euro) e al rilascio della quota dell'anno legato alla chiusura anticipata dei contratti derivati in riferimento all'opzione di *early termination* precedentemente menzionata (con variazione positiva pari a 16 milioni di euro), e all'entrata nell'area di consolidamento del gruppo Anas (-12 milioni di euro).

#### **Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti**

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione. Al 31 dicembre 2018 il saldo della riserva è negativo per 350 milioni di euro (-362 milioni di euro al 31 dicembre 2017).

#### **Utili (Perdite) portati a nuovo**

Il valore, positivo per 1.896 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate, nonché alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti, oltre che agli effetti della già descritta operazione di conferimento della partecipazione in Anas (-166 milioni di euro).

Infine, si rileva una variazione in diminuzione relativa al dividendo distribuito e pagato all'azionista il 15 maggio 2018 (150 milioni di euro).

#### **Altre componenti del conto economico complessivo (al netto dell'effetto fiscale)**

Il Conto economico complessivo, cui si rinvia, evidenzia analiticamente le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'effetto fiscale.

#### **Effetti della prima applicazione dell'IFRS 9**

A partire dal 1° gennaio 2018, il Gruppo FS Italiane applica il nuovo principio contabile internazionale IFRS 9; gli effetti della sua prima applicazione (-242 milioni di euro) sono ampiamente declinati nel paragrafo "Principi contabili", cui si rimanda.







## 22. Patrimonio netto dei terzi

La tabella seguente fornisce un riepilogo dei dati economico-finanziari relativi a ciascuna controllata con partecipazioni di terzi significative per il Gruppo, al lordo delle eliminazioni infragruppo. Tali dati quindi coincidono con le informazioni inserite dalle stesse società nei propri bilanci e, per quanto riguarda i dati relativi al gruppo Netinera Deutschland, essi rappresentano il risultato del bilancio consolidato dello stesso gruppo tedesco, al lordo delle eliminazioni riguardanti il Gruppo FS Italiane.

valori in milioni di euro

	Grandi Stazioni Immobiliare SpA	SITAF SpA	Terminal Altransit	Mercitalia Intermodal SpA (già Cemat SpA)	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	NETINERA Deutschland Group	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/ Rettifiche	Totale
<b>SALDI AL 31.12.2018</b>									
Non controlling interest (%)	40%	49%	42%	46,72%	11,80%	49%			
Attività correnti	6	153	21	101	78	204			
Attività non Correnti	59	1.504	14	67	630	645			
Passività correnti	(13)	(141)	(16)	(116)		(209)			
Passività non Correnti	(14)	(1.178)	(4)	(12)		(390)			
Attività nette	39	339	15	40	708	250			
<b>ATTIVITÀ NETTE DI PERTINENZA DEI TERZI</b>	<b>16</b>	<b>166</b>	<b>6</b>	<b>19</b>	<b>83</b>	<b>122</b>	<b>29</b>	<b>3</b>	<b>443</b>
Ricavi	6	240		209		625			
Risultato del periodo		28		(4)		6			
Altre componenti del conto economico complessivo		(23)							
Totale Conto Economico Complessivo		5		(4)		6			
<b>RISULTATO ATTRIBUIBILE AI TERZI</b>		<b>14</b>		<b>(2)</b>		<b>5</b>	<b>2</b>		<b>19</b>
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi		(11)							
Flusso di cassa netto da attività operativa	1	114		11		20			
Flusso di cassa netto da attività d'investimento		(63)	7	(11)	(90)	(6)			
Flusso di cassa netto da attività finanziaria	(1)	(39)	9		140	(37)			
Flusso di cassa netto complessivo del periodo		13	16		50	(23)			
Dividendi pagati ai terzi						(16)			

valori in milioni di euro

	Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Busitalia SIMET SpA	ATAF Gestioni Srl	Mercitalia Intermodal SpA (già Cemaf SpA)	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	NETINERA Deutschland Group	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/Rettifiche	Totale
<b>SALDI AL 31.12.2017</b>									
Non controlling interest (%)	40%	49%	30%	46,72%	12,07%	49%			
Attività correnti	6	3	36	93	28	214			
Attività non Correnti	61	13	38	69	540	680			
Passività correnti	(10)	(4)	(30)	(101)		(223)			
Passività non Correnti	(18)	(7)	(34)	(17)		(408)			
Attività nette	39	5	10	44	568	263			
<b>ATTIVITÀ NETTE DI PERTINENZA DEI TERZI</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>21</b>	<b>68</b>	<b>129</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>250</b>
Ricavi	6	12	85	200		620			
Risultato del periodo		(1)	2	(3)		14			
Altre componenti del conto economico complessivo									
Totale Conto Economico Complessivo		(1)	2	(3)		14			
<b>RISULTATO ATTRIBUIBILE AI TERZI</b>			<b>1</b>	<b>(1)</b>		<b>9</b>	<b>1</b>		<b>10</b>
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi									
Flusso di cassa netto da attività operativa	3	2	5	8		64			
Flusso di cassa netto da attività d'investimento				(8)	(70)	(9)			
Flusso di cassa netto da attività finanziaria	(3)	(2)	(5)	(2)	67	(27)			
Flusso di cassa netto complessivo del periodo				(2)	(3)	28			
Dividendi pagati ai terzi						(9)			

Il valore al 31 dicembre 2018, pari a 443 milioni di euro, presenta un incremento di 194 milioni di euro rispetto al 2017 (250 milioni di euro) riconducibile essenzialmente alla già descritta operazione di conferimento del gruppo Anas (+165 milioni di euro), nonché all'aumento del capitale sociale della società Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni S.p.A. e di Terminal Alptransit Srl, diventata controllata al 58% a partire dal 1° Febbraio 2018, e del risultato di periodo, parzialmente compensato dai dividendi deliberati a favore dei soci terzi.



### 23. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La voce ammonta complessivamente a 11.404 milioni di euro ed è così dettagliata:

valori in milioni di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine, al netto della quota corrente	Valore Contabile		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Prestiti obbligazionari	4.975	5.113	(138)
Finanziamenti da banche	2.198	2.874	(676)
Debiti verso altri finanziatori	1.162	1.138	24
<b>TOTALE</b>	<b>8.335</b>	<b>9.125</b>	<b>(790)</b>

valori in milioni di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	367	636	(269)
Finanziamenti da banche (breve termine)	2.457	1.494	963
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	240	259	(19)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	5		5
<b>TOTALE</b>	<b>3.069</b>	<b>2.389</b>	<b>680</b>
<b>TOTALE FINANZIAMENTI</b>	<b>11.404</b>	<b>11.514</b>	<b>(110)</b>

La voce "Prestiti Obbligazionari" al 31 dicembre 2018, è composta da:

- tredici prestiti obbligazionari, per totali 1.378 milioni di euro, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società partecipata, di diritto svizzero, Eurofima SA (*private placement*). Il ricorso in passato (fino al 2012) a detti prestiti è stato finalizzato al finanziamento di investimenti per il programma di rinnovo e ammodernamento del materiale rotabile. Il rimborso dei prestiti è previsto in un'unica soluzione alla scadenza; il godimento delle cedole è semestrale a tasso di interesse variabile per dodici prestiti obbligazionari e annuale a tasso fisso per un prestito obbligazionario. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali o estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario;
- nove *tranches*, per un totale di 3.950 milioni di euro, del prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes* collocate da FS SpA presso la Borsa Valori di Dublino dal 2013 al 2018. La prima *tranche*, di ammontare nominale pari a 750 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso del 4%, ha scadenza il 22 luglio 2020; la seconda *tranche*, di ammontare nominale pari a 600 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso del 3,5%, ha scadenza il 13 dicembre 2021; la terza *tranche*, di ammontare nominale pari a 300 milioni di euro e cedola semestrale a tasso variabile indicizzato all'Euribor 6mesi, ha scadenza il 31 dicembre 2025; la quarta *tranche*, di ammontare nominale pari a 350 milioni di euro e cedola semestrale a tasso variabile indicizzato all'Euribor 6mesi, ha scadenza il 18 luglio 2022; la quinta *tranche*, di ammontare nominale pari a 50 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso dell'1,65%, ha scadenza il 25 luglio 2031; la sesta *tranche*, di ammontare nominale pari a 1.000 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso dell'1,5%, ha scadenza il 27 giugno 2025; la settima *tranche*, nell'ambito del *Green Bond Framework*, di ammontare nominale pari a 600 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso dello 0,875%, ha scadenza il 7 dicembre 2023; l'ottava *tranche*, di ammontare nominale pari a 100 milioni di euro a tasso variabile, ha scadenza il 19 dicembre 2025; la nona *tranche*, di ammontare nominale pari a 200 milioni di euro a tasso variabile indicizzato all'Euribor 6mesi, ha scadenza il 26 marzo 2030.





Nel corso del 2018, l'ammontare dei prestiti obbligazionari (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) si è decrementata di 407 milioni di euro per effetto del rimborso del prestito Eurofima per 607 milioni di euro, parzialmente compensato dalla nona *tranche* di emissione del prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes*.

I finanziamenti da banche (sia quota a medio/lungo che quota a breve) registrano un incremento nel corso del 2018 pari a 287 milioni di euro dovuto principalmente all'effetto contrapposto dell'incremento della provvista a breve per 30 milioni di euro, dei rimborsi per prestiti per 443 milioni di euro, finanziati da BEI e Intesa Sanpaolo destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale e dell'inclusione nel perimetro di riferimento dei finanziamenti relativi al gruppo Anas per 669 milioni di euro.

I debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio/lungo che quota a breve) si incrementano per 5 milioni di euro per effetto sostanzialmente del rimborso dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e Alta Velocità) per 220 milioni di euro, la cui copertura finanziaria è assicurata dai contributi quindicennali rimborsati nel corso del 2018, compensati dall'incremento legato all'acquisizione del gruppo Anas per 270 milioni di euro. Ulteriori variazioni sono relative a minori finanziamenti derivanti da operazioni di *funding* stipulate a copertura di operazioni di *factoring* e minori finanziamenti per *leasing* del gruppo Netinera Deutschland (18 milioni di euro) e Qbuzz (12 milioni di euro).

Alcune società del Gruppo sono soggette a vincoli patrimoniali finanziari ("*covenants*") in relazione a finanziamenti ricevuti, che alla data di redazione del presente bilancio risultano rispettati.

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2018 confrontata con il 31 dicembre 2017:

valori in milioni di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
<b>POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A BREVE TERMINE</b>	<b>(555)</b>	<b>(65)</b>	<b>(490)</b>
Conti correnti di tesoreria	(954)	(1.221)	267
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(592)	(580)	(12)
Debiti verso altri finanziatori	240	276	(36)
Finanziamenti da banche	2.457	1.494	963
Prestiti obbligazionari	367	636	(269)
Diritti concessori finanziari correnti	(1.220)	(17)	(1.203)
Acconti per opere da realizzare correnti	142		142
Altre passività finanziarie	67	17	50
Altro	(1.062)	(670)	(392)
<b>POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A MEDIO/LUNGO TERMINE</b>	<b>7.210</b>	<b>7.338</b>	<b>(128)</b>
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(1.096)	(1.623)	527
Debiti verso altri finanziatori	1.162	1.138	24
Finanziamenti da banche	2.198	2.874	(676)
Prestiti obbligazionari	4.975	5.113	(138)
Diritti concessori finanziari non correnti	(1.917)		(1.917)
Acconti per opere da realizzare non correnti	995		995
Altro	893	(164)	1.057
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>6.655</b>	<b>7.273</b>	<b>(618)</b>



Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie secondo quanto richiesto dall'*Amendments* allo IAS 7:

valori in milioni di euro

Voci del flusso di cassa generato/ (assorbito) da attività finanziaria	31.12.2017	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetti non monetari				31.12.2018
			Variazione Area	Nuovi Leasing	Riserva CFH	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamento a breve e a medio/lungo termine	11.514	(995)	878	4		3	11.404
Variazione delle altre attività finanziarie	2.483	(428)	974			(56)	2.973
Variazione delle altre passività finanziarie	77	154	1.498		(31)	(9)	1.689
<b>TOTALE</b>	<b>14.074</b>	<b>(1.269)</b>	<b>3.350</b>	<b>4</b>	<b>(31)</b>	<b>(62)</b>	<b>16.066</b>



## 24. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

valori in milioni di euro

	2018	2017
Valore attuale obbligazioni TFR	1.426	1.584
Valore attuale obbligazioni CLC	48	49
<b>TOTALE VALORE ATTUALE OBBLIGAZIONI</b>	<b>1.474</b>	<b>1.633</b>

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

valori in milioni di euro

	2018	2017
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	1.633	1.785
<i>Service Costs</i>	7	4
<i>Interest cost (*)</i>	13	18
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(11)	13
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(168)	(187)
<b>TOTALE OBBLIGAZIONI A BENEFICI DEFINITI</b>	<b>1.474</b>	<b>1.633</b>
(*) con rilevazione a Conto Economico		

### Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	2018	2017
Tasso di attualizzazione TFR	0,83%	0,71%
Tasso di attualizzazione CLC	1,57%	1,30%
Tasso annuo incremento TFR	2,63%	2,63%
Tasso di inflazione TFR	1,50%	1,50%
Tasso di inflazione CLC	1,50%	1,50%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti TFR	3,38%	3,42%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti CLC	3,14%	3,17%
Tasso atteso di anticipazioni	1,97%	1,95%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati, in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Nell'ultima tabella è fornita la durata (*duration*) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

valori in milioni di euro

	TFR	CLC	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione +0,25%	1.463	52	
Tasso di inflazione -0,25%	1.436	45	
Tasso di attualizzazione +0,25%	1.428	47	
Tasso di attualizzazione -0,25%	1.472	49	
Tasso di turnover + 1%	1.444		
Tasso di turnover - 1%	1.456		
Duration del piano	7	16	
Erogazione 1° anno	159	4	
Erogazione 2° anno	149	3	
Erogazione 3° anno	143	3	
Erogazione 4° anno	173	3	
Erogazione 5° anno	150	3	





## 25. Fondo per rischi ed oneri

Le tabelle seguenti riportano le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni intervenute nell'esercizio 2018 dei fondi per rischi ed oneri, con il dettaglio della quota a medio/lungo termine e della quota a breve.

valori in milioni di euro

<b>Fondi rischi e oneri</b>	31.12.2017	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2018
Fondo imposte	21		(1)		20
Altri fondi	923	157	1.591	(103)	2.568
<b>TOTALE NON CORRENTE</b>	<b>944</b>	<b>157</b>	<b>1.590</b>	<b>(103)</b>	<b>2.588</b>

valori in milioni di euro

<b>Quota a breve dei Fondi rischi e oneri</b>	31.12.2017	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	31.12.2018
Altri fondi	50	3	(18)	35
<b>TOTALE CORRENTE</b>	<b>50</b>	<b>3</b>	<b>(18)</b>	<b>35</b>

Si evidenzia che la voce è caratterizzata da un incremento di 1.629 milioni di euro, di cui 1.548 milioni di euro relativi al contenzioso per lavori su strade classificate come statali o autostrade in concessione e con terzi, legato alle società del gruppo Anas.

Di seguito si fornisce il dettaglio delle principali poste che compongono la voce "Altri fondi".

Il Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, che ammonta a 110 milioni di euro, nel corso del 2018 è stato utilizzato per 16 milioni di euro a fronte dei progetti attivati nel corso dell'esercizio ed adeguato per 27 milioni di euro a fronte delle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni.

Il Fondo per incentivi all'esodo del personale ammonta a 27 milioni di euro; nel corso dell'esercizio è stato adeguato per circa 17 milioni di euro e utilizzato per 16 milioni di euro, a fronte degli oneri sostenuti per i processi di *change management* e di razionalizzazione dell'assetto produttivo del Gruppo.

Il Fondo per contenzioso nei confronti del personale, costituito a fronte dei probabili oneri derivanti da contestazioni in essere e da cause attivate presso le competenti sedi essenzialmente a seguito di rivendicazioni economiche e di carriera e del risarcimento dei danni subiti per malattie professionali, ammonta a 90 milioni di euro. Gli oneri accantonati nel corso del 2017 sono pari a 17 milioni di euro; il fondo è stato poi utilizzato, per complessivi 18 milioni di euro, a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale.

I Fondi per contenzioso nei confronti dei terzi, che sono pari a 1.869 milioni di euro, accolgono i probabili oneri a fronte di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori, nonché gli accantonamenti di oneri relativi a probabili contestazioni da parte delle Regioni in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati nell'ambito dei contratti di servizio. Tali fondi sono stati adeguati nel corso dell'esercizio, in contropartita di voci diverse di conto economico, per circa 27 milioni di euro; gli utilizzi, a seguito della risoluzione di cause conclusesi con giudizio sfavorevole per il Gruppo e di riconoscimento di penali ai clienti e alle Regioni, sono stati pari a circa 169 milioni di euro, mentre i rilasci a conto economico, per minori esigenze complessive su alcuni contenziosi in essere, sono stati pari a circa 92 milioni di euro.

Il Fondo istituito a copertura degli oneri connessi alla bonifica dei siti inquinati e alla valorizzazione delle opere da dismettere, pari a 51 milioni di euro, è rimasto invariato rispetto allo scorso esercizio.

Gli "Altri fondi diversi" (pari a circa 456 milioni di euro) includono anche gli accantonamenti effettuati negli anni principalmente per manutenzione, oneri officine, oneri legati agli immobili di *trading* e contenziosi con agenti. Nel corso del 2018 sono stati effettuati accantonamenti per probabili rischi ed oneri futuri per 72 milioni di euro; i fondi in questione sono inoltre stati rilasciati a conto economico per 11 milioni di euro per minori esigenze a fronte di controversie pendenti e rischi di natura contrattuale ed utilizzati per 40 milioni di euro, essenzialmente a copertura degli oneri sostenuti per obblighi contrattuali.

## 26. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2018			31.12.2017			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	67	2	69	41	16	57	26	(14)	12
Altre passività finanziarie	1.553	67	1.620	3	17	20	1.550	50	1.600
<b>TOTALE</b>	<b>1.620</b>	<b>69</b>	<b>1.689</b>	<b>44</b>	<b>33</b>	<b>77</b>	<b>1.576</b>	<b>36</b>	<b>1.612</b>

La voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" riporta essenzialmente il valore complessivo delle operazioni di *Interest Rate Swap*, *Interest Rate Collar*, *Forward Rate Agreement* e *Fair Value Hedge*, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato (*fair value*) così come indicato dall'IFRS 13, concluse dalle società del Gruppo FS Italiane a copertura dell'oscillazione di tassi di interesse nei finanziamenti di medio/lungo termine a tasso variabile e a copertura dei tassi finanziari. L'incremento della voce, pari a 12 milioni di euro, è generato dall'effetto congiunto dell'incremento imputabile all'ingresso nel perimetro di consolidamento dei derivati relativi al gruppo Anas (31 milioni di euro) parzialmente compensato da una variazione in diminuzione da parte delle altre società del Gruppo generata principalmente da una riduzione del *fair value* degli strumenti stessi (19 milioni).

La voce "Altre passività finanziarie" ha subito un incremento di 1.600 milioni di euro legato principalmente agli acconti incassati da Anas SpA per opere non ancora realizzate (827 milioni di euro) per le quali, in mancanza di una specifica programmazione, non è certa la realizzazione, alla quota residua del debito di Anas SpA verso la società concessionaria CAV SpA per contributi pluriennali (13 milioni di euro), al debito di Sitaf SpA per le rate di mutuo dell'ex Fondo Centrale di Garanzia (759 milioni di euro). La voce recepisce anche gli effetti delle operazioni di *factoring* per le quali, fisiologicamente, l'indebitamento bancario a breve termine aumenta in relazione al fabbisogno delle società del Gruppo.

### Metodologia di valutazione del *fair value*

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio del Gruppo sono di natura OTC e rientrano nella valutazione al Livello 2, sulla base della "*fair value hierarchy*" stabilita dall'IFRS 7.

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

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

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

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





## 27. Acconti per opere da realizzare non correnti e correnti

Gli acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, pari complessivamente a 1.137 milioni di euro (quota corrente pari a 142 milioni di euro), si riferiscono alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi alla società Anas SpA.

Si tratta principalmente di acconti ricevuti a valere su fonti di finanziamento assegnate negli esercizi passati, quali i residui passivi ex art. 7 L.178/2002, apporti a capitale 2003-2005, ex FAS e Fondi sviluppo e coesione, per le quali non esisteva un vincolo di rendicontazione preventiva all'incasso. A fronte di tali acconti si evidenziano interventi ancora da realizzare e programmati per i prossimi esercizi ed interventi in corso di realizzazione che hanno generato ribassi d'asta ed economie in attesa di essere impiegate sull'intervento stesso o destinate ad altri programmi previa definizione con i Ministeri competenti.

La voce comprende anche il valore delle manutenzioni straordinarie ancora da realizzare finanziate con la quota parte dei ricavi da integrazione canone art. 19 c.9-bis Legge 102/09 sospesi negli esercizi fino al 2016 (82 milioni di euro).

## 28. Altre passività non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2018			31.12.2017			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		4.175	4.175		3.965	3.965		210	210
Acconti verso clienti									
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	36	310	346	42	283	325	(6)	27	21
Debiti per IVA		6	6		8	8		(2)	(2)
Altri debiti verso società del Gruppo		56	56		6	6		50	50
Altri debiti e ratei/risconti passivi	102	1.819	1.921	118	1.101	1.219	(16)	718	702
<b>TOTALE</b>	<b>138</b>	<b>6.366</b>	<b>6.504</b>	<b>160</b>	<b>5.363</b>	<b>5.523</b>	<b>(22)</b>	<b>1.003</b>	<b>981</b>

Gli "Acconti per contributi" sono principalmente legati:

- ai nuovi stanziamenti a favore di FS SpA relativi al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT Sas (già Lyon Turin Ferroviarie Sas – LTF Sas), come già descritto nel paragrafo relativo alle "Altre Attività correnti e non correnti" a cui si rimanda;
- agli acconti iscritti principalmente da RFI SpA a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF e MIT), dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, destinati agli investimenti da effettuare sulla rete infrastrutturale.

Nella tabella seguente sono dettagliati i movimenti relativi agli acconti per contributi del Gruppo FS:

valori in milioni di euro

	31.12.2017	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2018
<b>ACCONTI PER CONTRIBUTI:</b>					
- Ministero dell'Economia e Finanze (MEF)	1.414	4.457	(4.483)	(138)	1.250
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)	2.043	519	(260)		2.302
- FESR	45	167	(87)		125
- TEN	196	5	(14)		187
- Altri	267	158	(91)	(23)	311
<b>TOTALE</b>	<b>3.965</b>	<b>5.306</b>	<b>(4.935)</b>	<b>(161)</b>	<b>4.175</b>

Gli incrementi degli acconti relativi al MEF e MIT includono i nuovi crediti per contributi stanziati nell'anno, che trovano corrispondenza nel paragrafo "Altre attività correnti e non correnti" e "Attività finanziarie".

I decrementi degli acconti sono relativi all'iscrizione dei contributi negli "Immobili, impianti e macchinari" e nelle "Attività Immateriali", a cui si rimanda per un maggiore dettaglio, e per 85 milioni di euro si riferiscono a contributi iscritti a conto economico a copertura di oneri finanziari.

Le "altre variazioni" si riferiscono principalmente alla cancellazione contabile degli anticipi, con contropartita nei crediti, stanziati per gli interventi sulla tratta Andra-Finale Ligure (30 milioni di euro) e al decremento netto di 161 milioni di euro per gli aumenti di capitale sociale alla società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA, come meglio descritto nelle "Partecipazioni", a cui si rimanda per un maggiore dettaglio.

L'incremento degli "Altri debiti e ratei e risconti passivi" pari a 702 milioni di euro è legato principalmente all'ingresso nel perimetro di consolidamento del gruppo Anas (676 milioni di euro) e all'iscrizione degli anticipi per contributo Merci (62 milioni di euro), parzialmente compensato da una variazione negativa legata alle movimentazioni di periodo dei debiti e dei ratei e risconti passivi. La variazione relativa al gruppo Anas si riferisce principalmente ai debiti per contributi ricevuti dai Ministeri da trasferire ai concessionari autostradali (413 milioni di euro) e agli enti locali (34 milioni di euro).



## 29. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2018			31.12.2017			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	44	5.246	5.290	91	4.109	4.200	(47)	1.137	1.090
Acconti commerciali	5	84	89	5	83	88		1	1
Deb. commerciali v/ società del Gruppo		54	54		44	44		10	10
Passività da contratto per lavori in corso su ordinazione		14	14		16	16		(2)	(2)
<b>TOTALE</b>	<b>49</b>	<b>5.398</b>	<b>5.447</b>	<b>96</b>	<b>4.252</b>	<b>4.348</b>	<b>(47)</b>	<b>1.146</b>	<b>1.099</b>

La voce "Debiti verso fornitori correnti e non correnti" evidenzia, a livello complessivo, un incremento rispetto al periodo precedente di 1.090 milioni di euro, sostanzialmente legato all'effetto combinato dell'ingresso nell'area di consolidamento dei fornitori relativi alle società appartenenti al gruppo Anas (1.191 milioni di euro), in parte compensati dalle registrazioni di note di credito per anticipi a fornitori di materiale rotabile (102 milioni di euro).

Gli Acconti commerciali correnti sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari e da società del Gruppo; il saldo rispetto all'esercizio precedente è sostanzialmente invariato (+1 milione di euro).

## 30. Debiti per imposte sul reddito

Il saldo dell'esercizio 2018, pari a 19 milioni di euro (18 milioni di euro a fine 2017), accoglie per 13 milioni di euro le somme dovute dalle società del Gruppo rientranti nel perimetro del consolidato fiscale, per Irap, e dalle altre non rientranti, per Ires ed Irap, e per 6 milioni di euro le imposte sul reddito delle società estere.



### 31. Ricavi delle vendite e prestazioni

Le variazioni intervenute nelle voci che compongono i ricavi delle vendite e prestazioni sono dettagliate nella tabella e nei commenti di seguito esposti.

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione
<b>RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI</b>			
<b>RICAVI DA SERVIZI DI TRASPORTO</b>	<b>7.348</b>	<b>7.061</b>	<b>287</b>
Prodotti del traffico viaggiatori	3.751	3.610	141
Prodotti del traffico merci	821	839	(18)
<b>RICAVI DA MERCATO</b>	<b>4.572</b>	<b>4.449</b>	<b>123</b>
Contratti di Servizio Pub. e altri Contr.	408	360	48
Ricavi da Regioni	2.368	2.252	116
<b>RICAVI DA CONTRATTI DI SERVIZIO</b>	<b>2.776</b>	<b>2.612</b>	<b>164</b>
<b>RICAVI DA SERVIZI DI INFRASTRUTTURA</b>	<b>2.488</b>	<b>327</b>	<b>2.161</b>
<b>ALTRI RICAVI DA SERVIZI</b>	<b>319</b>	<b>266</b>	<b>53</b>
<b>RICAVI PER LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE</b>	<b>73</b>	<b>27</b>	<b>46</b>
<b>TOTALE</b>	<b>10.228</b>	<b>7.681</b>	<b>2.547</b>

I "Prodotti del traffico viaggiatori" presentano una variazione in aumento pari a 141 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, evidenziando un trend positivo in diversi settori del servizio passeggeri.

Mentre il settore della media e lunga percorrenza ha registrato un peggioramento dei ricavi di 29 milioni di euro, il settore del trasporto regionale registra, invece, un incremento di 113 milioni di euro grazie al buon andamento sia del mercato interno che di quello estero. In particolare, a livello interno si evidenzia un incremento di 37 milioni di euro generato in parte da lievi aumenti tariffari e soprattutto dalle azioni di contrasto a forme di elusione ed evasione ricorrenti, attraverso l'attività di controllo del *Pool* Antievasione Nazionale e Regionale presso le stazioni e sui treni. Sul mercato estero la crescita, pari a 76 milioni di euro, è trainata sia dai risultati positivi del mercato tedesco e britannico, rispettivamente +17 milioni di euro e +27 milioni di euro, sia dall'ingresso nell'area di consolidamento della società greca TrainOSE SA (+32 milioni di euro) a far data dal 14 settembre 2017.

I prodotti del traffico viaggiatori su gomma ha registrato un incremento di 57 milioni di euro imputabile principalmente all'acquisizione delle società olandesi da parte del gruppo Busitalia (47 milioni di euro), entrate a far parte dell'area di consolidamento da agosto 2017, mentre il mercato domestico registra un lieve incremento (+8 milioni di euro), principalmente imputabile alle azioni messe in atto per ridurre l'evasione tariffaria sia a bordo degli autobus che alle fermate.

I "Prodotti del traffico merci" evidenziano una contrazione di 18 milioni di euro, sia sul mercato domestico (-16 milioni di euro) che su quello internazionale (-2 milioni di euro). Tale contrazione è dovuta in particolare ai minori volumi di traffico effettuati per effetto delle numerose soppressioni del servizio, nonché da una contrazione dei ricavi riferiti alla filiera del chimico che si sono ridotti del 25% rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

L'incremento dei corrispettivi per "Contratto di Servizio Pubblico" (48 milioni di euro) è riconducibile per 14 milioni di euro all'adeguamento del corrispettivo previsto per l'anno 2018, al netto delle penali stimate, del Contratto di Servizio 2017-2026 tra Trenitalia, il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, grazie al quale verrà garantito l'equilibrio economico finanziario, per sostenere il Piano degli investimenti nel settore, a garanzia di un più elevato livello della qualità dei servizi attraverso l'*upgrading* del materiale rotabile, nonché all'entrata nell'area di consolidamento della società Trainose SA a settembre 2017 (34 milioni di euro).



I corrispettivi per "Ricavi da Regioni" hanno registrato un incremento di 116 milioni di euro, ascrivibili principalmente al mercato olandese tramite la società Qbuzz BV (93 milioni di euro) entrata nell'area di consolidamento a partire da agosto 2017, nonché alla rinegoziazione, in sede di rinnovo, dei contratti con le Regioni Veneto, Liguria, Sicilia, Puglia e Lazio.

Nella tabella seguente sono dettagliati i corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio:			
per il trasporto viaggiatori	359	342	17
<b>TOTALE</b>	<b>359</b>	<b>342</b>	<b>17</b>

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" evidenziano un incremento di 2.161 milioni di euro generato essenzialmente dall'ingresso nell'area di consolidamento, a partire dal mese di gennaio 2018, del gruppo Anas (2.144 milioni di euro, relativi all'attività di costruzione e gestione della concessione dell'infrastruttura stradale). I ricavi delle altre società del Gruppo presentano un incremento di 17 milioni di euro dovuto principalmente all'aumento dei ricavi da pedaggio (+16 milioni di euro), essenzialmente attribuibile all'adeguamento ISTAT dei prezzi e all'incremento dei volumi della produzione. Gli "Altri ricavi da servizi" comprendono, fra altri:

- i Ricavi da Servizi alle imprese ferroviarie e servizi accessori alla circolazione, che presentano una variazione in aumento di 40 milioni di euro determinata principalmente da un incremento dei ricavi per vendita trazione elettrica (28 milioni di euro), dovuto all'effetto della Legge n. 167 del 20 novembre 2017 e all'accelerazione delle quotazioni del petrolio che hanno pesantemente influenzato i prezzi nei mercati all'ingrosso di Energia;
- i Ricavi da servizi diversi, che includono ricavi per multe e penalità attive, provvigioni sulla vendita di biglietti e prestazioni sanitarie rese a terzi, registrano un incremento di 9 milioni di euro imputabile al mercato estero per 10 milioni di euro essenzialmente riferiti al Gruppo Netinera.

La crescita dei "Ricavi per lavori in corso su ordinazione" di 46 milioni di euro è generata sostanzialmente dall'ingresso del gruppo Anas nel perimetro di consolidamento (+49 milioni di euro).

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione
<b>ALTRI RICAVI</b>			
Canoni di locazione	154	152	2
Riaddebito oneri condominiali e IRE	29	35	(6)
Vendita spazi pubblicitari	13	12	1
<b>RICAVI DA GESTIONE IMMOBILIARE</b>	<b>196</b>	<b>199</b>	<b>(3)</b>
<b>RICAVI DIVERSI</b>	<b>83</b>	<b>91</b>	<b>(8)</b>
<b>RICAVI PER CONTRIBUTI</b>	<b>1.059</b>	<b>1.022</b>	<b>37</b>
<b>TOTALE</b>	<b>1.338</b>	<b>1.312</b>	<b>26</b>

I "Ricavi da gestione immobiliare" sono sostanzialmente stabili; il decremento dei Ricavi diversi di 8 milioni di euro è principalmente imputabile alla riduzione dei ricavi per noli (5 milioni di euro).

I "Ricavi per contributi" registrano un incremento di 37 milioni di euro dovuto principalmente all'incremento dei contributi da Contratto di Programma (40 milioni di euro) in parte compensati da minori contributi registrati dalla TrainOSE SA (-3 milioni di euro).

### Ripartizione ricavi per IFRS 15

La tabella seguente fornisce la disaggregazione dei ricavi da contratti con i clienti per area geografica, tipologia e tempistica di rilevazione:



valori in milioni di euro

	Attività trasporto		Attività infrastruttura		Attività immobiliare		Attività altri servizi		Totale	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
<b>MERCATO GEOGRAFICO</b>										
Nazionale	6.310	6.261	2.650	422	28	23	3	5	8.991	6.711
Europeo	1.147	917	10	4					1.157	921
Extra UE	23	25	57	24					80	49
<b>TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI</b>	<b>7.480</b>	<b>7.203</b>	<b>2.717</b>	<b>450</b>	<b>28</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>10.228</b>	<b>7.681</b>
<b>LINEE DI PRODOTTI</b>										
<b>RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI</b>										
Ricavi da servizi di Trasporto	7.330	7.061	18						7.348	7.061
Ricavi da mercato	4.554	4.449	18						4.572	4.449
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	<i>3.749</i>	<i>3.610</i>	<i>2</i>						<i>3.751</i>	<i>3.610</i>
<i>Prodotti del traffico merci</i>	<i>805</i>	<i>839</i>	<i>16</i>						<i>821</i>	<i>839</i>
Ricavi da Contratto di Servizio	2.776	2.612							2.776	2.612
<i>Contratto di Servizio Pub. E altri Contr</i>	<i>408</i>	<i>360</i>							<i>408</i>	<i>360</i>
<i>Ricavi da Regioni</i>	<i>2.368</i>	<i>2.252</i>							<i>2.368</i>	<i>2.252</i>
<b>RICAVI DA SERVIZI DI INFRASTRUTTURA</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>2.482</b>	<b>321</b>					<b>2.488</b>	<b>327</b>
<b>ALTRI RICAVI DA SERVIZI</b>	<b>143</b>	<b>134</b>	<b>145</b>	<b>103</b>	<b>28</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>319</b>	<b>266</b>
<b>RICAVI PER LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>72</b>	<b>26</b>				<b>(1)</b>	<b>73</b>	<b>27</b>
<b>TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI</b>	<b>7.480</b>	<b>7.203</b>	<b>2.717</b>	<b>450</b>	<b>28</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>10.228</b>	<b>7.681</b>
<b>TEMPISTICA PER LA RILEVAZIONE DEI RICAVI</b>										
Servizi trasferiti in un determinato momento	351	350	227	18	8	1		(1)	586	368
Servizi trasferiti nel corso del tempo	7.129	6.853	2.490	432	20	22	3	6	9.642	7.313
<b>TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI</b>	<b>7.480</b>	<b>7.203</b>	<b>2.717</b>	<b>450</b>	<b>28</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>10.228</b>	<b>7.681</b>
<b>TOTALE ALTRI RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI</b>	<b>147</b>	<b>155</b>	<b>1.131</b>	<b>1.053</b>	<b>60</b>	<b>103</b>		<b>1</b>	<b>1.338</b>	<b>1.312</b>
<b>TOTALE RICAVI VENDITE E PRESTAZIONI</b>	<b>7.627</b>	<b>7.358</b>	<b>3.848</b>	<b>1.503</b>	<b>88</b>	<b>126</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>11.566</b>	<b>8.993</b>

### Attività passività da contratto

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

valori in milioni di euro

	31.12.2018	31.12.2017
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	1.221	1.309
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	56	20
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti	3.138	
Attività da contratto	756	879
Passività da contratto	(118)	(103)

### Dettaglio movimentazione attività passività da contratto

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

valori in milioni di euro

	31.12.2018	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		68
Incrementi delle passività da contratto dovuti agli incassi, al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio		(97)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(697)	14
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	538	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	1	
Aggregazioni aziendali		
Altre variazioni	35	

### 32. Altri proventi

La voce "Altri proventi", pari a 512 milioni di euro (300 milioni di euro nel 2017), evidenzia un incremento di 212 milioni di euro collegato principalmente all'ingresso delle società del gruppo Anas nel perimetro di consolidamento (125 milioni di euro), all'esdebitazione seguita alla chiusura del concordato di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (63 milioni di euro), nonché ad un incremento delle penalità attive sia per *performance regime* che delle per altre penalità attive, ai rilasci degli anticipi per indennizzi assicurativi incassati in esercizi precedenti e a maggiori plusvalenze dovute a maggiori ricavi per vendita materiale fuori uso e tolto d'opera.

### 33. Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione
Salari e stipendi	3.452	3.011	441
Oneri sociali	945	804	141
Altri costi del personale a ruolo	31	22	9
Trattamento di fine rapporto	206	186	20
Service Costs TFR/CLC	7	4	3
Accantonamenti e rilasci	51	15	36
<b>PERSONALE A RUOLO</b>	<b>4.692</b>	<b>4.042</b>	<b>650</b>
Salari e stipendi	5	5	
Oneri sociali			
Altri costi del personale Autonomo e Collaborazioni			
<b>PERSONALE AUTONOMO E COLLABORAZIONI</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	
<b>ALTRI COSTI</b>	<b>156</b>	<b>131</b>	<b>25</b>
<b>TOTALE</b>	<b>4.853</b>	<b>4.178</b>	<b>675</b>

Il costo del "Personale a ruolo" ha subito nell'esercizio un incremento di 650 milioni di euro per l'effetto congiunto della crescita dell'organico, a seguito anche della stabilizzazione di risorse somministrate, dell'incremento del costo unitario medio a seguito della piena applicazione del contenuto economico previsto dal contratto collettivo di lavoro (98 milioni di euro), nonché dell'ingresso nel perimetro di consolidamento delle seguenti società:

- gruppo Anas (437 milioni di euro), da gennaio 2018;
- Qbuzz BV (77 milioni di euro), da agosto 2017;
- TrainOSE SA (20 milioni di euro), da settembre 2017;
- Trenitalia c2c Ltd (6 milioni di euro), da febbraio 2017;
- Busitalia Simet SpA (2 milioni di euro), operativa da aprile 2017.

L'aumento della voce "Altri costi" (25 milioni di euro), che include essenzialmente i costi per personale con contratto di lavoro interinale o di stage, è principalmente imputabile alla società olandese Qbuzz BV (13 milioni di euro) nonché all'ingresso nell'area di consolidamento delle società del gruppo Anas (5 milioni di euro).

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio del Gruppo FS Italiane suddiviso per categoria:

PERSONALE	2018	2017	Variazione
Dirigenti	957	751	206
Quadri	12.988	11.044	1.944
Altro personale	67.717	60.646	7.071
<b>TOTALE</b>	<b>81.662</b>	<b>72.441</b>	<b>9.221</b>

### 34. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

valori in milioni di euro

PERSONALE	2018	2017	Variazione
Materiali e materie di consumo	1.155	905	250
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	354	138	216
Illuminazione e forza motrice	60	58	2
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	32	26	6
Accantonamenti e rilasci	(2)	9	(11)
<b>TOTALE</b>	<b>1.599</b>	<b>1.136</b>	<b>463</b>

La variazione in aumento della voce "Materiali e materie di consumo", pari a 250 milioni di euro, è legata principalmente ai maggiori consumi di materiali, sia in conto investimento (178 milioni di euro) per effetto dei significativi investimenti effettuati nell'anno, che in conto esercizio (28 milioni di euro) per l'incremento delle attività di manutenzione ordinaria, nonché per il materiale utilizzato dalle società del gruppo Anas (26 milioni di euro) per la gestione delle concessioni stradali ed autostradali.

La voce "Energia elettrica e combustibili per la trazione" subisce un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 216 milioni di euro, principalmente generato dall'effetto dell'applicazione, nel periodo precedente, della Legge n. 167 del 20 novembre 2017 (187 milioni di euro), nonché dall'ingresso nel perimetro di consolidamento delle società del gruppo Anas (5 milioni di euro) e dalle società Qbuzz BV (13 milioni di euro) e TrainOSE SA (15 milioni di euro) entrate nel Gruppo FS rispettivamente ad agosto e settembre 2017.

La variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading* (6 milioni di euro) è connessa ai diversi valori di carico degli *asset* venduti nel 2018 rispetto a quelli venduti nel 2017.

La variazione in diminuzione della voce "Accantonamenti e rilasci" (-11 milioni di euro) è generata principalmente dai minori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino (9 milioni di euro) a seguito dell'analisi effettuata sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione da avviare a radiazione.

### 35. Costi per servizi

Il dettaglio dei costi per servizi è riportato nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione
Altre prestazioni collegate al Trasporto	89	87	2
Pedaggio	358	332	26
Servizi di manovra	25	27	(2)
Servizi trasporto Merci	322	325	(3)
Prestazioni per il trasporto accantonamenti e rilasci		3	(3)
<b>PRESTAZIONI PER IL TRASPORTO</b>	<b>793</b>	<b>774</b>	<b>19</b>
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	39	39	
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	414	389	25
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	983	662	321
Manutenzione accantonamenti e rilasci	1	(1)	2
<b>MANUTENZIONI, PULIZIA E ALTRI SERVIZI APPALTATI</b>	<b>1.438</b>	<b>1.089</b>	<b>349</b>
<b>SERVIZI IMMOBILIARI E UTENZE</b>	<b>92</b>	<b>80</b>	<b>12</b>
<b>SERVIZI AMMINISTRATIVI ED INFORMATICI</b>	<b>227</b>	<b>194</b>	<b>33</b>
<b>SPESE PER COMUNICAZIONE ESTERNA E COSTI DI PUBBLICITÀ</b>	<b>45</b>	<b>31</b>	<b>14</b>
<b>COSTI PER NUOVE OPERE E MANUTENZIONI STRAORDINARIE SULLA RETE STRADALE E AUTOSTRADALE</b>	<b>1.196</b>		<b>1.196</b>
Prestazioni professionali e consulenze	82	52	30
Concorsi e compensi ad altre Aziende Ferroviarie	6	6	
Assicurazioni	64	64	
Carrozze letto e ristorazione	115	114	1
Provigioni alle agenzie	76	70	6
Servizi di ingegneria	38	40	(2)
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	(69)	22	(91)
Altro	268	127	141
<b>DIVERSI</b>	<b>580</b>	<b>495</b>	<b>85</b>
<b>TOTALE</b>	<b>4.371</b>	<b>2.663</b>	<b>1.708</b>





L'incremento della voce "Prestazioni per il trasporto" (19 milioni di euro) è dovuto sostanzialmente ai maggiori costi per pedaggio (26 milioni di euro), legati all'ingresso nell'area di consolidamento delle società Trenitalia c2c Ltd (26 milioni di euro) e TrainOSE SA (11 milioni di euro), acquisite rispettivamente a febbraio ed a settembre 2017, in parte compensati da una riduzione dei costi delle tracce sul mercato tedesco (-11 milioni di euro).

I maggiori costi per "Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati" (349 milioni di euro) sono principalmente riconducibili all'ingresso nel perimetro di consolidamento del gruppo Anas (255 milioni di euro legati alla manutenzione ordinaria della rete stradale e autostradale in concessione) e delle società Trenitalia c2c Ltd (2 milioni di euro), Qbuzz BV (12 milioni di euro) e TrainOSE SA (16 milioni di euro), entrate a far parte del Gruppo FS rispettivamente a febbraio, agosto e settembre 2017, nonché all'incremento dei costi per le manutenzioni su materiale rotabile (19 milioni di euro).

L'incremento dei costi per "Servizi amministrativi e informatici" (33 milioni di euro) è dovuto principalmente ai maggiori costi per manutenzione e riparazione *hardware* e *software* (6 milioni di euro), nonché alle differenze sul perimetro di consolidamento relative alle società del gruppo Anas SpA (10 milioni di euro) e alla società Qbuzz BV (1 milioni di euro).

La variazione in aumento della voce "Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale" (1.196 milioni di euro) è imputabile interamente al gruppo Anas.

Infine, si evidenzia che anche i maggiori costi per servizi "Diversi" (85 milioni di euro) sono da ricondurre essenzialmente al gruppo Anas (104 milioni di euro).

### 36. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella.

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione
Canoni di <i>leasing</i> operativo	13	3	10
Canoni di locazione, oneri condom. e imposta di registro	86	78	8
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	158	149	9
Accantonamenti e rilasci		(1)	1
<b>TOTALE</b>	<b>257</b>	<b>229</b>	<b>28</b>

Le voci "Canoni di *leasing* operativo" e "Canoni di locazione, oneri condom. e imposta di registro" registrano una variazione positiva complessiva di 18 milioni di euro imputabile principalmente all'ingresso delle società del gruppo Anas nel perimetro di consolidamento (11 milioni di euro), nonché della società Qbuzz BV (5 milioni di euro) entrata nel Gruppo FS ad agosto 2017.

L'incremento della voce "Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro" è imputabile principalmente ai maggiori noleggi di materiale rotabile effettuati nell'esercizio per far fronte alle esigenze di trasporto, stante un lieve ritardo nella consegna del materiale rotabile acquistato (8 milioni di euro).

### 37. Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione
Altri costi	188	160	28
Minusvalenze	2	12	(10)
Accantonamenti e rilasci	14	30	(16)
<b>TOTALE</b>	<b>204</b>	<b>202</b>	<b>2</b>

Gli "Altri costi operativi" hanno registrato un incremento di 2 milioni di euro rispetto all'esercizio 2017 per effetto di minori costi per minusvalenze legate ai processi di demolizione e smaltimento rotabili e ricambi (10 milioni di euro) e minori accantonamenti (16 milioni di euro) in particolare per IMU/TASI (14 milioni di euro), parzialmente compensati da maggiori "Altri costi" (28 milioni di euro) imputabili principalmente all'ingresso nell'area di consolidamento del gruppo Anas (17 milioni di euro).

### 38. Capitalizzazione costi per lavori interni

I costi per lavori interni capitalizzati si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali e dei costi di personale e trasporto capitalizzati nel corso del 2018 a fronte dei lavori effettuati sull'infrastruttura e degli interventi di manutenzione incrementativa sui rotabili presso le officine di proprietà del Gruppo FS. La posta ammonta a 1.682 milioni di euro, con un incremento di 254 milioni di euro rispetto al 2017, attribuibile per 213 milioni di euro ad un maggior impiego di materiali legato alle rilevanti attività di *upgrading* tecnologico, nonché a lavori di sviluppo e di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria e da interventi di manutenzione ciclica e incrementativa dei rotabili e per 35 milioni ai lavori di sviluppo dell'infrastruttura stradale e autostradale.

### 39. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione
Ammortamento attività immateriali	271	79	192
Ammortamento attività materiali	1.300	1.299	1
<b>TOTALE</b>	<b>1.571</b>	<b>1.378</b>	<b>193</b>

L'incremento della voce "Ammortamenti" (193 milioni di euro) rispetto al 2017 è legato sostanzialmente all'ingresso nell'area di consolidamento del gruppo Anas (196 milioni di euro), che include in questa voce l'ammortamento relativo ai diritti concessori stradali (99 milioni di euro).



#### 40. Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione
Svalutazione delle attività immateriali	5		5
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	124	107	17
Rettifiche e riprese di valore su crediti	26	45	(19)
Svalutazione delle disponibilità liquide			
<b>TOTALE</b>	<b>155</b>	<b>152</b>	<b>3</b>

Le "Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore" registrano un incremento di 3 milioni di euro rispetto al 2017 riconducibile all'incremento della svalutazione degli *asset* operativi del trasporto merci di 70 milioni di euro, in parte compensati dalle minori svalutazioni del materiale rotabile (43 milioni di euro) e dalle minori svalutazioni degli impianti e macchinari (34 milioni di euro).

La svalutazione degli *asset* operativi del trasporto merci è stata effettuata sulla base delle risultanze emerse e derivanti dalle comuni tecniche di valutazione applicabili alla fattispecie (cd. *impairment test*), atteso che i flussi di cassa ed i rendimenti futuri attesi dall'operatività del trasporto merci, attualizzati ad un tasso rappresentativo della rischiosità del *business* specifico, non consentono di remunerare pienamente il capitale investito netto del *business*.

#### 41. Accantonamenti

La voce "Accantonamenti", pari a 36 milioni di euro (65 milioni di euro nel 2017), accoglie essenzialmente gli oneri previsti dalle società del Gruppo FS per la parte straordinaria del Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito nonché il Fondo di ristrutturazione per esodi incentivati, come già illustrato nella nota 25 "Fondi per Rischi ed oneri".

#### 42. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	2	2	
Proventi finanziari su derivati			
Proventi finanziari diversi	73	49	24
Utili su cambi	17	11	6
<b>TOTALE</b>	<b>92</b>	<b>62</b>	<b>30</b>

La voce "Proventi finanziari diversi" evidenzia un incremento complessivo di 24 milioni di euro legato principalmente all'effetto dell'ingresso del gruppo Anas nell'area di consolidamento (47 milioni di euro) cui si contrappongono, in parte, minori interessi maturati sul credito IVA a rimborso (16 milioni di euro) e minori interessi di mora.

Gli "Utili su cambi", infine, si incrementano di 6 milioni di euro per effetto della variazione dei cambi di periodo, principalmente relativi alle operazioni in sterline.

### 43. Oneri Finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione
Oneri finanziari su debiti	182	137	45
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	14	18	(4)
Oneri finanziari su derivati		3	(3)
Svalutazioni di attività finanziarie	9		9
Perdita su cambi	16	14	2
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci		4	(4)
<b>TOTALE</b>	<b>221</b>	<b>176</b>	<b>45</b>

La voce "Oneri finanziari su debiti", che include oneri per interessi sui prestiti obbligazionari, per interessi sui finanziamenti a medio e lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori e per interessi e commissioni vari, registra un incremento di 45 milioni di euro legato all'ingresso del gruppo Anas nel perimetro di consolidamento, tale voce comprende l'attualizzazione del debito finanziario per le concessioni (23 milioni di euro) oltre che gli interessi passivi su finanziamenti e conti correnti (22 milioni di euro).

La voce "Oneri finanziari per benefici ai dipendenti", che accoglie la valutazione finanziaria dei fondi TFR e CLC, registra una riduzione di 4 milioni di euro a seguito della variazione del tasso di attualizzazione del TFR e delle uscite di personale.

La voce "Svalutazioni di attività finanziarie" registra un incremento di 9 milioni rispetto al 2018 ascrivibile all'ingresso nell'area di consolidamento del gruppo Anas e riferibile alla svalutazione ai sensi del principio contabile internazionale IFRS 9 del credito relativo alla "Strada dei Parchi".

I suddetti oneri finanziari sono esposti al netto di contributi dello Stato, che nel 2018 ammontano a 85 milioni di euro (si veda anche il commento alla nota 28 "Altre passività non correnti e correnti").

### 44. Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto

I risultati delle società collegate e a controllo congiunto del Gruppo, contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto, sono pari a 32 milioni di euro e registrano un aumento di 18 milioni di euro rispetto allo scorso esercizio (14 milioni di euro). Per i dettagli si rimanda alla nota 13 "Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto)".



#### 45. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

valori in milioni di euro

	2018	2017	Variazione
IRAP	37	34	3
IRES	11	2	9
Proventi da adesione consolidato fiscale (società non consolidate)	(7)		(7)
Imposte estere correnti	9	7	2
Imposte differite e anticipate	6	16	(10)
Imposte estere differite e anticipate	(7)	2	(9)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	9	3	6
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>58</b>	<b>64</b>	<b>(6)</b>

Le imposte correnti IRES ed IRAP hanno subito una variazione in aumento di 12 milioni di euro, per effetto del maggior imponibile fiscale, riferito essenzialmente alla società Ferrovie del Sud Est, non appartenente al regime di consolidato fiscale del Gruppo.

Si evidenzia che le imposte IRES di Gruppo sono iscritte al netto dei "Proventi da adesione consolidato fiscale", pari a 135 milioni di euro (di cui 10 relativi alle società del gruppo Anas), iscritti a fronte delle perdite fiscali trasferite al Gruppo nel corso degli anni e utilizzate nell'esercizio, per le quali non è ritenuta probabile una successiva remunerazione.

Le Imposte differite e anticipate nel 2018, comprese quelle estere, sono pari a -1 milione di euro e per un maggior dettaglio della loro movimentazione si rimanda alla nota 12 "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

#### 46. Passività ed attività potenziali

Il Gruppo FS italiane è parte in procedimenti civili e amministrativi, nonché tributari, in genere collegati al normale svolgimento delle proprie attività. Fermi restando i fondi rischi stanziati in bilancio, è, dunque, possibile che in futuro il Gruppo si trovi a dover fronteggiare altre passività, allo stato valutate come possibili e, in ogni caso, non quantificabili. Tra queste, si riporta qui di seguito la descrizione delle vicende ad esse relative:

- subtratta Novara - Milano: Impugnazione Lodo RFI – FCA: all'esito del giudizio di impugnazione del Lodo, avente ad oggetto parte delle riserve iscritte da FCA in corso d'opera, pende allo stato giudizio in Cassazione instaurato da FCA e nel cui ambito RFI SpA ha proposto ricorso incidentale per un valore di oltre 170 milioni di euro. È altresì pendente giudizio per revocazione proposto da FCA avanti alla Corte di Appello di Roma. All'esito dell'udienza per la precisazione delle conclusioni, tenutasi in data 6 giugno 2018, la causa è stata trattenuta in decisione. Si ricorda che la Corte di Appello di Roma, con sentenza n. 5276 depositata in data 23 settembre 2015, ha accolto l'impugnativa del lodo proposta da RFI SpA, disponendo la restituzione da FCA a RFI SpA di gran parte dell'importo pagato da quest'ultima a FIAT, pari a circa 175 milioni di euro. In data 21 ottobre 2015 RFI SpA e FCA hanno sottoscritto un accordo in ordine all'esecuzione della predetta sentenza della Corte d'appello di Roma fino al passaggio in giudicato della sentenza che definirà, anche a seguito di eventuale rinvio, il giudizio in cassazione instaurato da FCA;
- RFI c/Anas – SATAP: giudizio pendente presso il Tribunale Civile di Roma Il contenzioso origina da una serie di accordi sottoscritti a suo tempo dall'allora TAV SpA con Anas SpA e la concessionaria autostradale della Torino - Milano ASTM (oggi SATAP) per la realizzazione delle opere di adeguamento e di potenziamento autostradale nell'ambito della complessiva riqualificazione del corridoio plurimodale Torino-Milano contestualmente alla realizzazione della nuova Tratta AV/AC Torino-Milano. In relazione ai suddetti accordi non è stato tuttavia possibile



pervenire ad una soluzione condivisa tra TAV/RFI ed Anas/SATAP, poiché Anas/SATAP hanno respinto le pretese di RFI SpA in merito all'attribuzione alle medesime della quota parte degli oneri per la predetta riqualificazione del corridoio plurimodale afferenti le opere di adeguamento e di potenziamento autostradale. Conseguentemente, in data 9 giugno 2016 è stato notificato l'atto di citazione in giudizio di Anas/SATAP presso il Tribunale di Roma con cui viene richiesta una somma di oltre 1.000 milioni di euro, oltre accessori. In data 17 luglio 2018 è stata emessa sentenza dal Tribunale di Roma che, rigettando le domande di RFI SpA, ha dichiarato che "nessuna somma l'attrice può pretendere dalle convenute con riguardo alle opere realizzate in oggetto";

- la società Trenitalia SpA ha in essere alcuni contenziosi con i propri fornitori di materiale rotabile aventi ad oggetto, principalmente, la diversa interpretazione della clausola di revisione dei prezzi. Nell'aprile del 2018 il Tribunale di Roma ha emesso in appello una sentenza sfavorevole alla società, diversamente dalle precedenti sentenze di primo grado. Trenitalia SpA sta valutando di ricorrere in Cassazione. Si segnala, tuttavia, che gli eventuali oneri che dovessero manifestarsi a seguito di tale sentenza risulterebbero comunque come ulteriore incremento dei investimenti di riferimento cui si riferisce la clausola di revisione prezzi;
- contenzioso Anas SpA/Grandi Lavori Fincosit SpA: con atto notificato in data 10 dicembre 2018 Grandi Lavori Fincosit SpA ha citato Anas SpA davanti al Tribunale di Roma richiedendo circa 130 milioni di euro per le riserve dalla n. 1 alla n. 19 iscritte nel corso del contratto avente ad oggetto la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei "lavori di costruzione della nuova SS 195 Sulcitana Tratto Cagliari Pula, Lotti 1° e 3° e opera connessa Sud". Attualmente il rischio di soccombenza è in valutazione, in attesa del rapporto informativo interno, ma si ritiene che nel corso dei prossimi mesi potrebbe essere valutato come probabile con un onere pari al 45% del *petitum* come da procedura aziendale sulle "linee guida per la valutazione del rischio del contenzioso determinato dal contenzioso";
- giudizio n. 63958/2016 RG Anas SpA/Strada dei Parchi: si segnala che nell'ambito del giudizio n. 63958/2016 RG instaurato da Anas SpA a seguito del mancato pagamento della società Strada dei Parchi (affidataria della concessione di gestione, completamento e adeguamento delle Autostrade A24 ed A25) del rateo concessorio 2015, è stata sollevata alla Corte costituzionale la questione di legittimità costituzionale dell'art. 52 *quinquies* D.L. n. 50 del 24 aprile 2017, convertito con modifiche in Legge n. 96 del 21 giugno 2017, con cui è stato stabilito che "Il concessionario effettua il versamento all'Anas SpA delle rate sospese del corrispettivo della concessione, tutte di spettanza di Anas SpA, per complessivi 111,7 milioni di euro, in tre rate che scadono il 31 marzo di ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, ognuna delle quali dell'importo di 37,2 milioni di euro con maggiorazione degli interessi maturati calcolati al tasso legale. Restano altresì ferme le scadenze di tutte le restanti rate del corrispettivo spettante ad Anas SpA. La questione di legittimità costituzionale prospettata ruota intorno alla individuazione di Anas SpA come soggetto destinatario del pagamento del corrispettivo da parte della società Strada dei Parchi, che il Giudice remittente ha ritenuto non manifestamente infondata sotto un duplice profilo: i) la violazione dell'art. 77 comma 2 Cost., perché la norma "è stata inserita nell'ambito di una disposizione del tutto nuova rispetto a quella dell'originario Decreto Legge in evidente e manifesta mancanza di ogni nesso di interrelazione, sia con l'oggetto del medesimo nuovo articolo 52 *quinquies*, quale palesato dalla relativa rubrica – sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25 – sia con la *ratio* e il contenuto precettivo della restante parte, risultando, anzi, addirittura in contrasto con essi"; ii) la violazione degli artt. 1, 3, 24 e 101 Cost. perché la norma censurata "...investe un singolo determinato negozio tra parti determinate, in pendenza di una pluralità di giudizi in cui in contestazione è proprio il pagamento delle rate di corrispettivo di concessione cui essa si riferisce, dall'altro impone ope legis una decisione viceversa già affidata all'organo giurisdizionale". In proposito, si evidenzia che il corrispettivo della concessione assentita ha costituito e costituisce tuttora una significativa componente dell'attivo patrimoniale di Anas SpA ed un'eventuale minusvalenza dello stesso determinerebbe con immediatezza un'ingente perdita per la società e una conseguente svalutazione patrimoniale mettendo indiscutibilmente a rischio il valore patrimoniale della società (che incorpora il credito verso la Concessionaria per un valore nominale di circa 900 milioni di euro, che corrisponde in bilancio a una attività patrimoniale stimata di 576 milioni di euro);
- ricorso verso Delibera ART n. 70/2014: avverso la Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014, recante



“Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture”, sono stati presentati tre ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica da parte di diverse società del Gruppo FS Italiane (RFI SpA, la ex Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA). I ricorsi, inizialmente incardinati dinanzi al TAR Lazio, sono stati trasposti al TAR Piemonte, dove i giudizi promossi da RFI SpA e dalla ex Grandi Stazioni SpA sono stati riassunti. Trenitalia SpA si è costituita in entrambi i giudizi. I ricorsi promossi da RFI SpA e dall’allora Grandi Stazioni SpA sono stati respinti dal TAR Piemonte rispettivamente con sentenze nn. 541/2017 e 1025/2017, avverso le quali le società hanno proposto ricorso in appello;

- ricorso verso Delibera ART n. 96/2015: il giudizio trova origine nei ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica promossi da RFI SpA, Trenitalia SpA e la ex Grandi Stazioni SpA avverso la Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 avente ad oggetto i principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria. I ricorsi sono stati trasposti dinanzi al TAR Piemonte. RFI SpA, inoltre, si è costituita nel giudizio pendente innanzi al TAR Piemonte a fronte del ricorso proposto avverso la medesima Delibera ART n. 96/2015 da parte di un’altra impresa ferroviaria. A fronte della conclusione del giudizio promosso da RFI SpA per sopravvenuta carenza di interesse del gestore dell’infrastruttura (Sentenza del TAR Piemonte n. 1287/2017), permangono in corso i giudizi di appello promossi da Trenitalia SpA avverso la sentenza n. 1240/2017, con cui il TAR Piemonte ha respinto il ricorso di Trenitalia SpA avverso la Delibera n. 80/2016 (e provvedimenti conseguenziali), e la sentenza n. 57/2018, con cui il TAR Piemonte ha respinto il ricorso della stessa avverso la Delibera n. 96/2015 (e provvedimenti conseguenziali). Con Sentenza n. 58/2018, il TAR Piemonte ha inoltre respinto il ricorso presentato dall’ex Grandi Stazioni SpA avverso la Delibera n. 96/2015 (e provvedimenti conseguenziali);
- procedimento AGCM/519: con delibera adottata nell’adunanza del 3 maggio 2018, l’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato un’istruttoria nei confronti delle società Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA e Trenitalia SpA per accertare l’eventuale violazione dell’art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell’Unione europea (abuso di posizione dominante). Secondo l’Autorità, FS, per il tramite di RFI SpA e di Trenitalia SpA, avrebbe posto in essere una strategia di gruppo volta ad influenzare la procedura di affidamento dei servizi di TPL su ferro in Veneto. Il provvedimento di avvio dell’istruttoria è stato notificato l’11 maggio 2018, contestualmente allo svolgimento degli accertamenti ispettivi presso gli uffici delle società coinvolte. FS SpA, RFI SpA e Trenitalia SpA hanno confermato la liceità delle proprie condotte nel corso di distinte audizioni innanzi agli Uffici dell’Autorità e formulando osservazioni scritte a sostegno dell’autonomia del processo di negoziazione che ha condotto alla stipula del contratto di servizio, rispetto al processo di elettrificazione della rete. Il termine per la chiusura dell’istruttoria è fissato al 30 maggio 2019;
- verifica della Guardia di Finanza nei confronti della Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl: in data 13 dicembre 2018 è stato notificato alla Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl un processo verbale di constatazione inerente gli esiti di una procedura di verifica fiscale avviata in data 10 maggio 2018 dalla Guardia di Finanza - Nucleo Polizia Economico-Finanziaria di Bari. Tale verifica, relativa agli anni di imposta compresi tra il 2013 ed il 2018, è scaturita da taluni procedimenti penali, promossi dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari, aventi ad oggetto il reato di bancarotta fraudolenta, commesso, in danno della società, dall’amministratore unico *pro tempore*, da alcuni dirigenti e dipendenti della società, anche in concorso con consulenti e fornitori, nel compimento di specifiche operazioni di gestione aziendale. Il verbale di constatazione in parola contiene rilievi ai fini dell’Imposta sul Reddito delle Società (IRES), dell’Imposta sul Reddito delle Attività Produttive (IRAP) e dell’Imposta sul Valore Aggiunto (IVA), riferiti agli anni 2013, 2014, 2015 e 2016. I rilievi di merito, tutti scaturenti dai summenzionati procedimenti penali, vertono sulla indeducibilità di costi e/o spese disconoscibili dall’Amministrazione finanziaria ed implicanti la ripresa a tassazione, come “costi da reato” ex art. 14 comma 4-bis, Legge 537/1993, ovvero come “costi privi del requisito dell’inerenza”, in tutto o in parte, ai sensi dell’art. 109 TUIR, con la connessa rideterminazione in aumento dell’IRAP e l’indetraibilità dell’IVA, ai sensi dell’art. 19 DPR n.633/72. Sulla base dei rilievi in questione, ai soli fini IRAP, l’Agenzia delle Entrate, Direzione Regionale Puglia, Ufficio Grandi Contribuenti ha notificato in data 21 dicembre 2018 l’avviso di accertamento n. TUBOCO200034/2018, relativamente al quale la Società ha presentato istanza di accertamento con adesione in data 13 febbraio 2019.

#### 47. Compenso alla società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione per l'esercizio 2018 è pari a 5.408 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (1.888 mila euro).

#### 48. Compensi Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

valori in migliaia di euro

PERCIPIENTI	2018	2017	Variazione
Amministratori <sup>1</sup>	3.235	1.217	2.019
Sindaci	100	100	
<b>TOTALE</b>	<b>3.335</b>	<b>1.317</b>	<b>2.019</b>

<sup>1</sup>La cifra comprende le somme erogate a titolo di compensi per la cessazione incarico del precedente Amministratore Delegato.

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza, pari a 78 mila euro per il 2018 (76 mila euro per il 2017). Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

#### 49. Parti correlate

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

##### Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

valori in milioni di euro

	2018	2017
Benefici a breve termine	26,0	13,5
Benefici successivi al rapporto di lavoro	1,7	0,9
Altri benefici a lungo termine		
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	6,1	0,4
<b>TOTALE</b>	<b>33,8</b>	<b>14,8</b>

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2018 erogati, pari a 26 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2019, per un importo indicativamente non superiore a 6,3 milioni di euro (3,7 milioni di euro nel 2017).

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti familiari, con il Gruppo FS Italiane e le imprese che ne fanno parte, o con altre parti ad esse correlate.

### Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito sono riepilogati i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dal Gruppo FS Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

### Rapporti commerciali e di altra natura

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzia	Ricavi	Costi
Gruppo Enel	80	97		17	2	100
Gruppo Eni	10	7			17	12
Gruppo Leonardo - Finmeccanica		48			5	41
Gruppo Invitalia		2				
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	10	109		24	11	70
Gruppo Gese		3		150		379
Gruppo Poste Italiane	1	1			1	2
Gruppo SO.G.I.N.		1			2	
IPZS						1
EUROFER		1				14
PREVINDAI		2				4
Altri fondi previdenziali	(6)	(77)				29
Altri parti correlate		2		1	215	18
<b>TOTALE</b>	<b>95</b>	<b>196</b>		<b>192</b>	<b>253</b>	<b>670</b>

## Rapporti finanziari

valori in milioni di euro

	Crediti	Debiti	Proventi	Oneri
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		748		25
Gruppo Poste Italiane	2			
<b>TOTALE</b>	<b>2</b>	<b>748</b>		<b>25</b>

La natura dei principali rapporti sopradescritti con entità correlate esterne è di seguito riepilogata.

I rapporti attivi con il gruppo Enel e con il gruppo Eni riguardano prevalentemente canoni di locazione e costi di trasporto materiali, mentre i rapporti passivi sono relativi a canoni per utenze varie.

I rapporti attivi con il gruppo Leonardo - Finmeccanica riguardano prevalentemente canoni di locazione, costi di trasporto e nolo materiale rotabile, mentre i rapporti passivi sono relativi a manutenzioni varie (Materiale rotabile, linea, software) e acquisto materiali.

I rapporti passivi verso il gruppo GSE si riferiscono principalmente ad acquisto di energia elettrica per la trazione dei treni. I rapporti attivi con il gruppo Cassa Depositi e Prestiti si riferiscono principalmente a canoni di locazione e di servitù su terreni, mentre i rapporti passivi sono relativi a finanziamenti ed energia elettrica verso la società Terna SpA.

I rapporti attivi con il gruppo Poste Italiane riguardano prevalentemente canoni di locazione, mentre i rapporti passivi sono relativi a spese postali.

### 50. Garanzie e impegni

Le garanzie prestate si riferiscono principalmente a:

- garanzie reali costituite su rotabili di Trenitalia SpA, rilasciate dalla società a favore di Eurofima SA a garanzia dei finanziamenti a medio/lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (il debito verso Eurofima SA al 31 dicembre 2018 è pari a 1.378 milioni di euro);
- garanzie emesse da FS SpA in favore della Banca Europea degli Investimenti nell'interesse di RFI SpA (150 milioni di euro) e Trenitalia SpA (23 milioni di euro) a garanzia di finanziamenti a medio/lungo termine stipulati dalle due società con la suddetta Banca;
- garanzie emesse nell'interesse di Trenitalia SpA a favore delle Regioni (per un importo pari a 36 milioni di euro), anche in relazione ai Contratti di Servizio stipulati, e a favore di altri enti da parte di istituti finanziari;
- garanzie dirette emesse nell'interesse di società del Gruppo all'Amministrazione finanziaria (per un importo pari a 2.688 milioni di euro);
- garanzie dirette (4 milioni di euro) e bancarie (7 milioni di euro) emesse nell'interesse di RFI SpA alle amministrazioni pubbliche (a titolo esemplificativo ma non esaustivo: per la buona e tempestiva esecuzione dei lavori relativi alle linee Alta Velocità/Alta Capacità, per attività di bonifica, a fronte della corresponsione di contributi finanziari);
- garanzie emesse nell'interesse di RFI SpA e in favore di Terna SpA per il Contratto di Servizio del dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per gli altri usi (per un importo complessivo pari a 24 milioni di euro) e garanzie dirette e bancarie emesse sempre nell'interesse di RFI SpA e in favore di Areti SpA, e-distribuzione SpA, Unareti SpA, Inrete Distribuzione Energia SpA ed Edyna Srl per i contratti relativi a servizi di trasporto dell'energia sia per la trazione ferroviaria sia per gli altri usi (per un importo complessivo pari a 22 milioni di euro);
- fidejussioni bancarie emesse a favore di altri soggetti come *bid bond* (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), *performance bond* (garanzie di buona esecuzione), *advance payment bond* (garanzie di rimborso di un anticipo).
- fidejussioni rilasciate in favore di terzi da parte di Anas per 824 milioni di euro di cui 763 milioni di euro relative al recupero crediti IVA 2013-2014 e 41 milioni di euro relative alle commesse in Algeria, Libia, Qatar, Russia, Georgia e India;
- fidejussioni e lettere di patronage a favore di terzi concesse dal gruppo Sitaf (principalmente Sitaf SpA) pari a 58,5 milioni di euro;





- impegni del gruppo Sitaf relativi ai contratti di "interest swap", stipulati al fine di prevenire il rischio di tasso di interesse, pari a 245 milioni di euro;
- mutui di scopo a carico dello Stato stipulati e non ancora erogati riguardanti finanziamenti per le commesse della Quadrilatero Marche-Umbria SpA per 41 milioni di euro.

Per ulteriori dettagli in relazione alle garanzie e agli impegni della Capogruppo emessi nell'interesse delle società del Gruppo si rinvia all'apposita sezione (Nota 41) delle Note al Bilancio di esercizio.

### 51. Informazioni ex Legge n. 124 del 2017

Le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 comma 125, relative alle società partecipate italiane, consolidate con il metodo integrale, sono riportate in Allegato 6, così come esposte nei bilanci d'esercizio delle suddette società.

### 52. Informativa per settore di attività del Gruppo

Di seguito sono esposti i principali dati economici di riferimento dei settori operativi del Gruppo, per gli anni 2018 e 2017:

valori in milioni di euro

2018	Trasporto	Infrastruttura	Servizi Immobiliari	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso terzi	7.655	4.036	87	6	5	11.789
Ricavi intersettoriali	293	1.338	53	255	(1.650)	289
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>7.948</b>	<b>5.374</b>	<b>140</b>	<b>261</b>	<b>(1.645)</b>	<b>12.078</b>
Costo del personale	(2.611)	(2.113)	(4)	(152)	27	(4.853)
Altri costi netti	(3.658)	(2.444)	(121)	(133)	1.607	(4.749)
<b>COSTI OPERATIVI</b>	<b>(6.269)</b>	<b>(4.557)</b>	<b>(125)</b>	<b>(285)</b>	<b>1.634</b>	<b>(9.602)</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.679</b>	<b>817</b>	<b>15</b>	<b>(24)</b>	<b>(11)</b>	<b>2.476</b>
Ammortamenti	(1.228)	(314)	(10)	(19)		(1.571)
Svalutazioni e accantonamenti	(115)	(48)	(11)	(19)	2	(191)
<b>EBIT (RISULTATI OPERATIVI)</b>	<b>336</b>	<b>455</b>	<b>(6)</b>	<b>(62)</b>	<b>(9)</b>	<b>714</b>
Proventi e oneri finanziari	(91)	(31)	2	(101)	124	(97)
Imposte sul reddito	(55)	(25)	1	112	(91)	(58)
<b>RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)</b>	<b>190</b>	<b>399</b>	<b>(3)</b>	<b>(51)</b>	<b>24</b>	<b>559</b>

valori in milioni di euro

31.12.2018	Trasporto	Infrastruttura	Servizi Immobiliari	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>10.213</b>	<b>36.884</b>	<b>1.458</b>	<b>231</b>	<b>(368)</b>	<b>48.418</b>

valori in milioni di euro

2017	Trasporto	Infrastruttura	Servizi Immobiliari	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso terzi	7.352	1.490	147	21	(3)	9.007
Ricavi intersettoriali	290	1.137	180	251	(1.572)	286
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>7.642</b>	<b>2.627</b>	<b>327</b>	<b>272</b>	<b>(1.575)</b>	<b>9.293</b>
Costo del personale	(2.478)	(1.559)	(27)	(139)	25	(4.178)
Altri costi netti	(3.404)	(573)	(248)	(127)	1.550	(2.802)
<b>COSTI OPERATIVI</b>	<b>(5.882)</b>	<b>(2.132)</b>	<b>(275)</b>	<b>(266)</b>	<b>1.575</b>	<b>(6.980)</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.760</b>	<b>495</b>	<b>52</b>	<b>6</b>		<b>2.313</b>
Ammortamenti	(1.234)	(108)	(22)	(14)		(1.378)
Svalutazioni e accantonamenti	(114)	(92)	(8)	(4)		(217)
<b>EBIT (RISULTATI OPERATIVI)</b>	<b>412</b>	<b>295</b>	<b>22</b>	<b>(12)</b>		<b>718</b>
Proventi e oneri finanziari	(92)	(35)	(1)	29		(100)
Imposte sul reddito	(63)	3	(31)	119	(92)	(64)
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita	(2)					(2)
<b>RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)</b>	<b>255</b>	<b>263</b>	<b>(10)</b>	<b>136</b>	<b>(92)</b>	<b>552</b>

valori in milioni di euro

31.12.2017	Trasporto	Infrastruttura	Servizi Immobiliari	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>10.767</b>	<b>35.537</b>	<b>1.622</b>	<b>231</b>	<b>(203)</b>	<b>45.954</b>

Per maggiori dettagli in merito all'andamento dei singoli settori operativi si rinvia alla Relazione sulla gestione.

### 53. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

#### Gennaio

##### Scissione Blufferries Srl

In data 8 novembre 2018 le Assemblee di Blufferries Srl e Blu Jet Srl hanno approvato il progetto di scissione parziale della Società scissa "Blufferries Srl" in favore della società beneficiaria "Blu Jet Srl". Gli effetti reali, contabili e fiscali della scissione decorreranno dall'ultima iscrizione nel Registro delle Imprese dell'atto di scissione o della successiva diversa data che sarà stabilita nell'atto di scissione che si perfezionerà nel corso del 2019.

##### Fusione per incorporazione di Mercitalia Transport & Services Srl in Mercitalia Shunting & Terminal Srl

A far data dal 1 gennaio 2019 la società Mercitalia Transport & Services Srl è stata fusa nella società Mercitalia Shunting & Terminal Srl, così come definito nell'atto sottoscritto in data 19 dicembre 2018.



### Operazione di riassetto infragruppo relativa al trasferimento di Netinera e TrainOSE

In data 28 gennaio 2019 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha deliberato il trasferimento delle partecipazioni in Netinera Deutschland GmbH e in TrainOSE SA alla società controllata Trenitalia SpA. L'operazione, in corso di attuazione, sottoposta alla disciplina di cui agli art. 2343-ter e 2343-quater del Codice Civile, comporterà l'incremento Capitale sociale della controllata Trenitalia di un ammontare complessivo pari alla somma dei valori delle suddette partecipazioni nel bilancio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA alla data della situazione patrimoniale che sarà assunta come riferimento nella relazione di stima dell'esperto indipendente incaricato dalla società.

### Febbraio

#### Gara Netzes Elbe-Spree per il trasporto regionale

In data 5 febbraio 2019 la società Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (ODEG), del gruppo Netinera, si è aggiudicata in Germania la gara Netzes Elbe-Spree per fornire servizi di trasporto regionale nei distretti governativi di Berlino, Brandeburgo e Sassonia-Anhalt.

Il contratto, società controllata al 50% da Netinera e al 50% dalla holding ferroviaria BeNEX, sarà operativo dal 2022 e prevede investimenti, nei 12 anni di validità, fino a 400 milioni di euro.

Il primo lotto della gara Netzes Elbe-Spree include la linea espressa regionale RE1 che collega Magdeburgo a Cottbus via Berlino e Francoforte sull'Oder. La linea regionale RE8, da Wismar a Elsterwerda/Finsterwalde via Schwerin e Berlino, fa parte del quarto lotto. Saranno utilizzati sia treni Stadler KISS (400 posti), rimodernati con Wi-Fi gratuito e un nuovo sistema di informazione per i passeggeri, sia treni Siemens Desiro HC.

#### Italferr risulta aggiudicataria di una nuova commessa in India

In data 6 febbraio 2019 la società d'ingegneria del Gruppo FS Italiane si è aggiudicata, in *joint venture* con Lombardi SA, la progettazione esecutiva e la direzione lavori del "Tunnel dell'Himalaya", prima tratta di 12 km (quasi interamente in galleria) della linea ferroviaria Rishikesh – Karnaprayag, nello Stato dell'Uttarakhand.

Le attività prevedono nove mesi di progettazione esecutiva e 60 mesi di direzione lavori.

Il valore economico dell'incarico è di oltre 5 milioni di euro. L'intera linea (lunghezza complessiva 125 km) è caratterizzata da una domanda di trasporto turistico religiosa e corre in parallelo dell'alveo del fiume Gange, ai piedi del sistema montuoso dell'Himalaya.

#### Manifestazione di interesse per Alitalia

In data 13 febbraio 2019 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, alla luce della conferma di interesse pervenuta da parte di Delta Air Lines a essere *partner* industriale di FS SpA nell'operazione Alitalia, ha deliberato di avviare una trattativa con la citata Compagnia aerea, al fine di proseguire nel complesso percorso di definizione degli elementi portanti del Piano della nuova Alitalia.

#### Delibera ART n. 11/2019

In data 15 febbraio 2019, è stata pubblicata la Delibera ART n. 11/2019 con cui l'Autorità - tenuto anche conto della disponibilità manifestata da RFI SpA (con nota del 4 febbraio u.s.) ad adeguare i costi operativi ammissibili ai fini del calcolo del pedaggio relativo al PMdA e dei corrispettivi per i servizi extra PMdA a far data dal 1° gennaio 2019 - ha dettato allo stesso GI una serie di correttivi.

#### Vastint Hospitality Italy Srl acquista il complesso storico dell'ex stazione di Torino Porta Susa

In data 19 febbraio 2019 il complesso storico vincolato dell'ex stazione di Torino Porta Susa è stato venduto, per 6,4 milioni di euro, da FS Sistemi Urbani proprietaria degli spazi, alla società immobiliare Vastint Hospitality Italy Srl.

Con il bando di gara, lanciato nel 2017, la società Vastint Hospitality Italy ha anche acquistato, per 1,7 milioni di euro l'opzione del "Mezzanino" di proprietà del Comune di Torino.

Nell'area del complesso storico dell'ex stazione di Torino Porta Susa, a Piazza XVIII Dicembre, sono previsti 5.261 metri quadrati di diritti edificatori, di cui 1.800 già esistenti nel fabbricato di stazione. La destinazione d'uso è turistico-ricettivo, commerciale e ristorazione.

### Cooperazione tra FS Italiane e Ferrovie turche (TCDD)

Nel mese di febbraio 2019 si è concluso, presso la sede di Ankara, il terzo modulo formativo denominato “Capacity Development”, cui ha partecipato il personale di manutenzione delle linee ferroviarie delle Ferrovie turche, tra cui Halim özgümüş, Head of Capacity Management Department.

Il Gruppo FS Italiane ha garantito l’organizzazione e la gestione dei corsi, che hanno visto il coinvolgimento, come docenti, di personale di Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana. Il *training*, il cui svolgimento si è tenuto dal 21 gennaio al 15 febbraio 2019 per una durata complessiva di quattro settimane, deriva dall’intesa sancita nel *Memorandum of Understanding* (MoU) del 2017 siglato tra FS e TCDD e conferma l’impegno di FS SpA in questo percorso volto a supportare l’attività di TCDD e il rafforzamento della nostra partnership con le Ferrovie turche.

### Investimenti per la mobilità ferroviaria in Lombardia

In data 20 febbraio 2019 a Milano è stato presentato il programma di oltre 14,6 miliardi di investimenti, che il Gruppo FS Italiane, con Rete Ferroviaria Italiana, ha messo in campo per migliorare la mobilità in Lombardia. Si tratta di un piano, con un orizzonte temporale fino al 2025, che prevede gli interventi di potenziamento infrastrutturale e *upgrading* tecnologico, la soppressione di 110 passaggi a livello, gli interventi nelle stazioni e la manutenzione delle linee lombarde. I benefici di cui i pendolari potranno godere vanno dalla maggiore regolarità all’incremento di affidabilità della rete, passando per il miglioramento dell’intermodalità e la diminuzione delle intersezioni tra strada e ferrovia, per poi arrivare, una volta ultimati i potenziamenti infrastrutturali programmati, a un sensibile aumento della capacità di alcune delle linee a più alta frequentazione del trasporto pubblico lombardo.

### Vendita del lotto C1 di Roma Tiburtina

In data 22 febbraio 2019 sono state presentate due diverse opzioni di vendita per il lotto C1 di Roma Tiburtina con una proroga della scadenza per la presentazione delle offerte dal 15 marzo fino al 15 aprile 2019. Potranno essere presentate offerte separate per l’opzione A (Lotto C1 con i 12.000 metri quadrati di diritti edificatori a destinazione ricettiva ed i 7.000 mq a destinazione commerciale) e l’opzione B (Lotto C1 con i 12.000 mq a destinazione ricettiva). Il lotto proposto in vendita, in adiacenza all’ingresso della stazione Roma Tiburtina, sul lato Ovest Nomentano, è ben collegato al nodo di interscambio treno/metropolitana/autobus, in una posizione strategica per realizzare un albergo e aree commerciali.





## ALLEGATI

## AREA DI CONSOLIDAMENTO E PARTECIPAZIONI DEL GRUPPO

## 1. Impresa controllante ed elenco delle imprese controllate

## IMPRESA CONTROLLANTE

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	Italia	39.204.173.802				

## SETTORE OPERATIVO: TRASPORTO

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>IN ITALIA</b>							
Ataf Gestioni Srl	Firenze	Italia	5.927.480	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	70,00 30,00	70,00	Integrale
Busitalia - Sita Nord - Srl	Roma	Italia	73.000.000	FS Italiane Spa	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Campania SpA	Salerno	Italia	5.900.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Simet SpA	Roma	Italia	3.000.000	Busitalia - Sita Nord Srl Simet SpA	51,00 49,00	51,00	Integrale
Busitalia Rail Service Srl	Roma	Italia	3.497.788	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Veneto SpA	Padova	Italia	5.500.000	Busitalia - Sita Nord Srl ASP Holding SpA	55,00 45,00	55,00	Integrale
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	Bari	Italia	4.682.830	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Firenze City Sightseeing Srl	Firenze	Italia	200.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	60,00 40,00	42,00	Integrale
I'Mago SpA	Firenze	Italia	408.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	58,00 42,00	40,60	Integrale
Mercitalia Intermodal SpA (già CEMAT SpA)	Milano	Italia	7.000.000	Mercitalia Logistics SpA Soci Terzi	53,28 46,72	53,28	Integrale
Mercitalia Logistica SpA (già FS Logistics SpA)	Roma	Italia	379.806.212	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	Roma	Italia	229.641.748	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer Srl)	Genova	Italia	5.000.000	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Transport & Services Srl (già FS JIT Italia Srl)	Roma	Italia	500.000	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
Pol Rail Srl	Roma	Italia	2.000.000	Mercitalia Rail Srl	100,00	100,00	Integrale
Savit Srl	Terni	Italia	1.000.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Terminal Alptransit Srl	Milano	Italia	15.000.000	Mercitalia Logistics SpA Soci Terzi	58,00 42,00	58,00	Integrale
Trenitalia SpA	Roma	Italia	1.417.782.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale



DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>ALL'ESTERO</b>							
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus (Germania)	Germania	50.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Die Länderbahn GmbH DLB (già Vogtlandbahn-GmbH)	Viechtach (Germania)	Germania	1.022.584	Regentalbahn GmbH	100,00	51,00	Integrale
erixx GmbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen (Germania)	Germania	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	73,58	37,18	Integrale
Neißeverkehr GmbH	Guben (Germania)	Germania	1.074.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	80,00	40,80	Integrale
NETINERA Bachstein GmbH	Celle (Germania)	Germania	150.000	NETINERA Deutschland GmbH	95,34	51,00	Integrale
NETINERA Deutschland GmbH	Viechtach (Germania)	Germania	1.025.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	51,00 49,00	51,00	Integrale
NETINERA Immobilien GmbH	Berlino (Germania)	Germania	240.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
NETINERA Werke GmbH	Neustrelitz (Germania)	Germania	25.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	100,00	51,00	Integrale
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	100.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	44,63	Integrale
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	26,78	Integrale
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle (Germania)	Germania	21.034.037	NETINERA Bachstein GmbH	87,51	44,63	Integrale
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlino (Germania)	Germania	200.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Qbuzz BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	400.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Groningen-Utrecht BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	18.000	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Mobility Service BV	Utrecht (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	18.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Multimodaal BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	100	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Taxi BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	100	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Regentalbahn GmbH	Viechtach (Germania)	Germania	2.444.152	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Rom Rail	Bucarest (Romania)	Romania	1.800.000 <sup>(1)</sup>	Pol Rail Srl Soci Terzi	93,00 7,00	93,00	Integrale
sei mobil Verkehrsgesellschaft mbH (già lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH)	Sendenhorst (Germania)	Germania	26.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	100,00	51,00	Integrale
Sippel-Travel GmbH	Frankfurt am Main (Germania)	Germania	127.950	Autobus Sippel GmbH	100,00	51,00	Integrale
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Berlino (Germania)	Germania	1.022.584	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Thello SAS	Parigi (Francia)	Francia	10.500.00	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
TrainOSE SA	Atene (Grecia)	Grecia	34.406.509	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale



Trenitalia c2c Limited	Londra (Regno Unito)	Regno Unito	100.000 <sup>(1)</sup>	Trenitalia UK Limited	100,00	100,00	Integrale
Trenitalia UK Limited	Londra (Regno Unito)	Regno Unito	13.000.100 <sup>(1)</sup>	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AG	Troisdorf (Germania)	Germania	286.070	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Consulting GmbH	Troisdorf (Germania)	Germania	25.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik Austria GmbH	Schwechat (Austria)	Germania	35.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik A/S	Padborg (Danimarca)	Germania	500.000 <sup>(1)</sup>	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AB	Helsingborg (Svezia)	Germania	400.000 <sup>(1)</sup>	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik GmbH	Basel (Svizzera)	Germania	50.000 <sup>(1)</sup>	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Service Management GmbH	Troisdorf (Germania)	Germania	50.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
Verkehrsbetriebe Bils GmbH	Sendenhorst (Germania)	Germania	25.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
vlexx GmbH	Mainz (Germania)	Germania	25.000	Regentalbahn GmbH	100,00	51,00	Integrale

(1) Dati espressi in valuta locale

## SETTORE OPERATIVO: INFRASTRUTTURA

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>IN ITALIA</b>							
Anas Spa	Roma	Italia	2.269.892.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Anas International Enterprise SpA	Roma	Italia	3.000.000	Anas Spa	100,00	100,00	Integrale
Blufferies Srl	Messina	Italia	20.100.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Centostazioni Retail SpA	Roma	Italia	3.797.064	Fs Italiane SpA Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	78,35 21,65	100,00	Integrale
Cremonesi workshop Srl	Brescia	Italia	100.000	Italferr SpA Soci Terzi	80,00 20,00	80,00	Integrale
Grandi Stazioni Rail SpA	Roma	Italia	4.304.201	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Italferr SpA	Roma	Italia	14.186.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Musinet Engineering SpA	Torino	Italia	520.000	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	100,00	51,09	Integrale
Ok-Gol Srl	Susa	Italia	100.000	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	100,00	51,09	Integrale
Quadrilatero Marche-Umbria SpA	Roma	Italia	50.000.000	Anas Spa Soci Terzi	92,38 7,62	92,38	Integrale
Metropark SpA	Roma	Italia	3.016.463	FS Sistemi Urbani Srl	100,00	100,00	Integrale
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	Italia	31.528.425.067	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale

Sitalfa SpA	Bruzolo	Italia	520.000	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	100,00	51,09	Integrale
Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	Susa	Italia	65.016.000	Anas Spa Soci Terzi	51,09 48,91	51,09	Integrale
Tecnositaf SpA	Torino	Italia	520.000	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	100,00	51,09	Integrale
Terminali Italia Srl	Roma	Italia	7.345.686	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Mercitalia Intermodal SpA (già CEMAT SpA)	89,00 11,00	94,86	Integrale
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma Italia - Austria		705.790.910	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	88,20 11,80	88,20	Integrale

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>ALL'ESTERO</b>							
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado (Serbia)	Serbia	39.626.684 <sup>(1)</sup>	Italferr SpA	100,00	100,00	Integrale
Tecnositaf Russia LLC	Mosca (Russia)	Russia	300.763 <sup>(1)</sup>	Tecnositaf SpA Soci Terzi	99,90 0,10	51,04	Integrale

(1) Dati espressi in valuta locale

## SETTORE OPERATIVO: SERVIZI IMMOBILIARI

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>IN ITALIA</b>							
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	Italia	532.783.501	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	Italia	4.000.000	FS Italiane SpA Eurostazioni SpA	60,00 40,00	60,00	Integrale

## SETTORE OPERATIVO: ALTRI SERVIZI

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>IN ITALIA</b>							
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	Italia	32.500.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Ferservizi SpA	Roma	Italia	8.170.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Italcertifer SpA	Firenze	Italia	480.000	FS Italiane SpA	55,66	55,66	Integrale
Nugo SpA	Roma	Italia	1.000.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale



## 2. ELENCO DELLE JOINT VENTURE

### SETTORE OPERATIVO: TRASPORTO

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>IN ITALIA</b>							
Mercitalia Maintenance Srl	Milano	Italia	6.000.000	Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl) Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Trenord Srl	Milano	Italia	76.120.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>ALL'ESTERO</b>							
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing (Germania)	Germania	25.000	Die Länderbahn GmbH DLB Soci Terzi	50,00 50,00	25,50	Equity
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg (Germania)	Germania	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG	100,00	13,75	Equity
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle (Germania)	Germania	1.099.300	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	61,00 39,00	13,98	Equity
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade (Germania)	Germania	4.600.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	60,00 40,00	13,75	Equity
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade (Germania)	Germania	25.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	60,00 40,00	13,75	Equity
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim (Germania)	Germania	500.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	50,00 50,00	25,50	Equity
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde (Germania)	Germania	250.000	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	100,00	25,50	Equity
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	Celle (Germania)	Germania	600.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG	100,00	22,92	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale

### SETTORE OPERATIVO: INFRASTRUTTURA

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>ALL'ESTERO</b>							
Partenariato Italferr+Altinok	Istanbul	Turchia	1.000 <sup>(1)</sup>	Italferr SpA Altinok Müsavir Mühendislik Taahhüt San. Ve Tic. Ltd. sti.	50,10 49,90	50,10	Equity
SWS Italferr Adi Ortakligi	Ankara	Turchia	1.000 <sup>(1)</sup>	Italferr SpA Merkezi Italya Istanbul Merkez Subesi SWS Global Mühendislik Proje Taahhüt San. ve Tic. A.S.	50,00 50,00	50,00	Equity
Tunnel Euralpin Lyon Turin - TELT SaS (già Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas)	Le Bourget du Lac (Francia)	Italia - Francia	1.000.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale

### 3. ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE

#### SETTORE OPERATIVO: TRASPORTO

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>IN ITALIA</b>							
Alpe Adria SpA	Trieste	Italia	120.000	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	33,33 66,67	33,33	Equity
City Boat Srl	Firenze	Italia	20.000	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	25,00 75,00	25,00	Equity
Eurogateway Srl	Novara	Italia	599.000	Mercitalia Intermodal SpA (già CEMAT SpA) Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	38,95 11,58 49,47	32,33	Equity
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	Italia	230.000.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	14,74 85,26	14,74	Equity
La Spezia Shunting Railways SpA	La Spezia	Italia	1.000.000	Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer Srl) Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	15,50 4,50 80,00	20,00	Equity
Li-Nea SpA	Scandicci (Firenze)	Italia	2.340.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	34,00 66,00	23,80	Equity
METRO 5 SpA	Milano	Italia	55.300.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	36,7 63,3	36,70	Equity

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>ALL'ESTERO</b>							
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles (Belgio)	Belgio	100.000	Mercitalia Intermodal SpA (già CEMAT SpA) Soci Terzi	25,10 74,90	13,37	Equity
CeBus GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	34,50 1,00 64,50	4,82	Equity
CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	34,40 1,00 64,60	4,81	Equity
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	571.450	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Soci Terzi	34,70 65,30	4,85	Equity
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster (Germania)	Germania	84.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	29,67 70,33	15,13	Equity
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster (Germania)	Germania	36.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	29,67 70,33	15,13	Equity
Hafen Lüneburg GmbH	Lüneburg (Germania)	Germania	1.750.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG Soci Terzi	30,00 70,00	13,39	Equity
Logistica SA	Levallois (Francia)	Francia	37.000	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale





## SETTORE OPERATIVO: INFRASTRUTTURA

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>IN ITALIA</b>							
Autostrada Asti - Cuneo SpA	Roma	Italia	200.000.000	Anas SpA Soci Terzi	35,00 65,00	35,00	Equity
Autostrade del Lazio SpA	Roma	Italia	1.061.886	Anas SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Concessioni Autostradali Lombarde - CAL SpA	Milano	Italia	4.000.000	Anas SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA	Venezia	Italia	2.000.000	Anas SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Consepi SpA	Susa	Italia	3.376.515	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA Ok-Gol Srl Soci Terzi	49,13 0,03 50,87	25,11	Equity
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Bolzano	Italia - Austria	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA Soci Terzi	50,00 50,00	44,10	Equity
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	Italia	16.876.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco SpA	Prè Saint Didier (AO)	Italia	198.749.200	Anas SpA Soci Terzi	32,12 67,88	32,12	Equity
Transenergia Srl	Torino	Italia	1.022.661	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA Soci Terzi	50,00 50,00	25,55	Equity

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>ALL'ESTERO</b>							
Tecnositaf Gulf Integrated System WLL	Doha (Qatar)	Qatar	200.000 <sup>(1)</sup>	Tecnositaf SpA Soci Terzi	49,00 51,00	25,03	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale

## SETTORE OPERATIVO: ALTRI SERVIZI

DENOMINAZIONE	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto	% Equity ratio	Metodo di consolidamento
<b>IN ITALIA</b>							
Italiacamp Srl	Roma	Italia	10.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	20,00 80,00	20,00	Equity

**4. ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE**

DENOMINAZIONE	Sede legale	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto
<b>IN ITALIA</b>				
Anas Concessioni Autostradali SpA	Roma	1.000.000	Anas SpA	100,00
Autostrada del Molise SpA in liquidazione	Campobasso	3.000.000	Anas SpA Soci Terzi	50,00 50,00
Blu Jet Srl	Messina	200.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00
Busitalia Parma Scarl	Parma	50.000	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	60,00 40,00
FS Technology SpA	Roma	1.000.000	FS Italiane SpA	100,00
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	200.000	RFI SpA Soci Terzi	51,00 49,00
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712.000	Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer Srl) Soci Terzi	51,00 49,00
Sita SpA in liquidazione	Roma	200.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	55,00 45,00
Stretto di Messina SpA in liquidazione	Roma	383.179.794	Anas SpA Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	81,84 13,00 5,16
TAV Srl	Roma	50.000	FS Italiane SpA	100,00
Terminal Tremestieri Srl in liquidazione	Messina	900.000	Bluferries Srl Soci Terzi	33,33 66,67
Società Ferroviaria Provisoria Emilia Romagna Scarl	Bologna	1.000.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	70,00 30,00

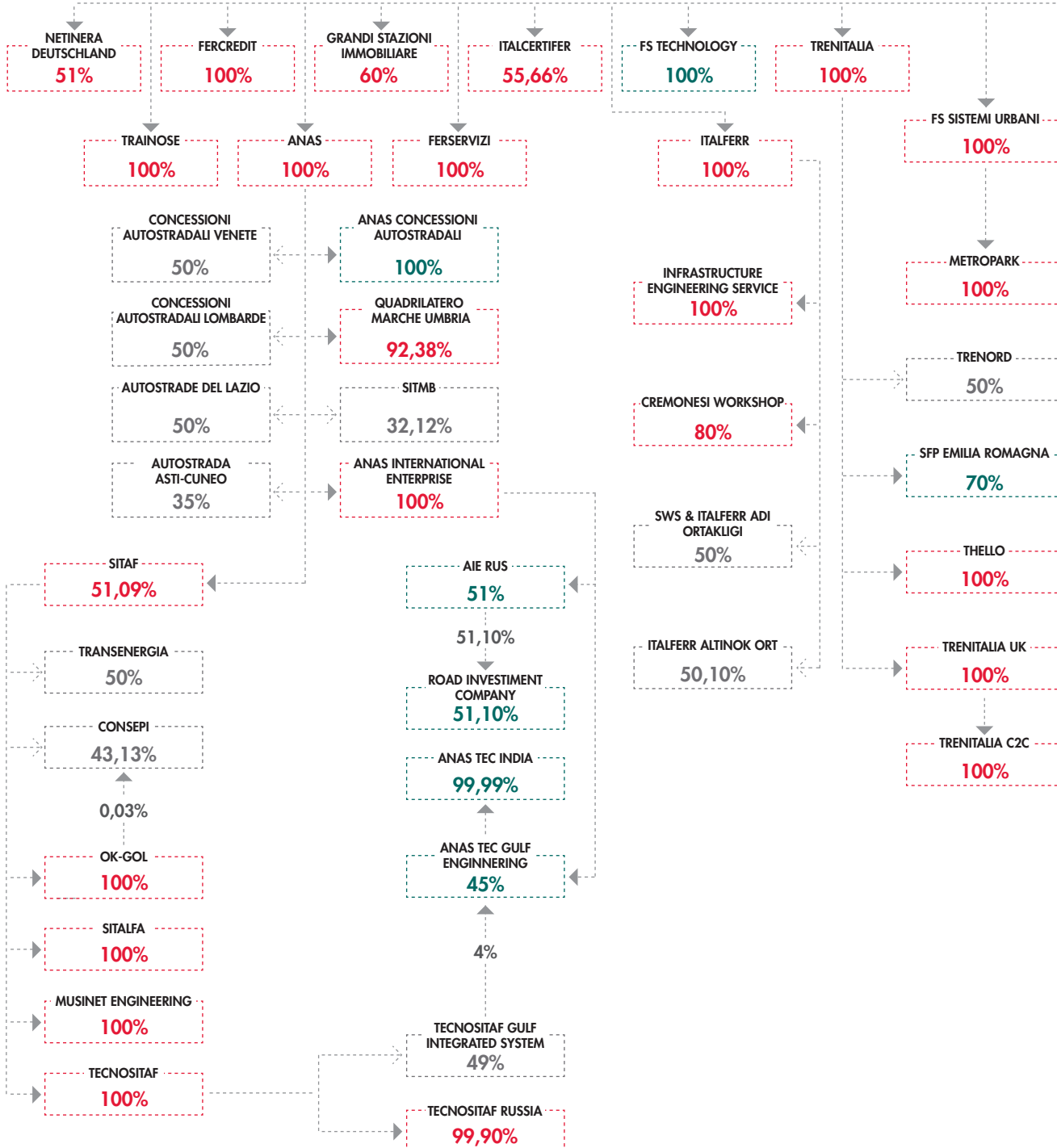
DENOMINAZIONE	Sede legale	Capitale sociale	Società partecipanti	% Diritti di voto
<b>ALL'ESTERO</b>				
Anas International Enterprise RUS LLC	Mosca (Russia)	63.000 <sup>(1)</sup>	Anas International Enterprise SpA Soci Terzi	51,00 49,00
Anas Tec Gulf Engineering LLC	Doha (Qatar)	50.000 <sup>(1)</sup>	Anas International Enterprise SpA Tecnositaf Gulf Integrated System WLL Soci Terzi	45,00 4,00 51,00
Anas Tec India Private Limited	Vijaywada, Krishna, State of Andhra Pradesh (India)	235.282.002 <sup>(1)</sup>	Anas Tec Gulf Engineering LLC	99,99
Cisalpino SA in liquidazione	Berna (Svizzera)	100.750 <sup>(1)</sup>	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00
Road Investment Company (RIC) LLC	Mosca (Russia)	500.000 <sup>(1)</sup>	Anas International Enterprise RUS LLC Soci Terzi	51,10 48,90

(1) Dati espressi in valuta locale



### 5. Mappa di consolidamento del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

FERROVIE DELLO



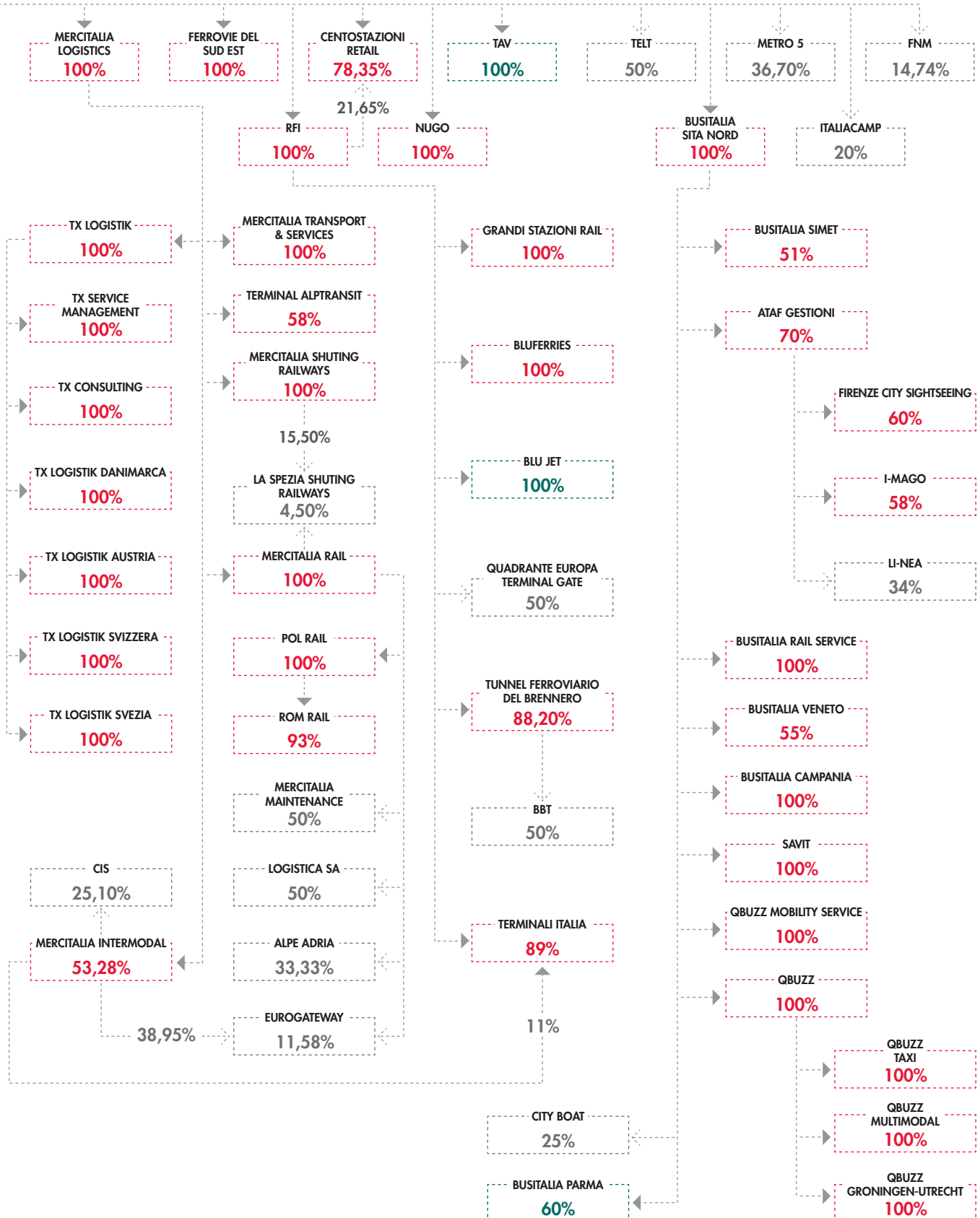
MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FS ITALIANE AL 31/12/2018

- Capogruppo e società controllata di Gruppo
- Società valutate con il metodo del patrimonio netto
- Società controllate valutate al costo



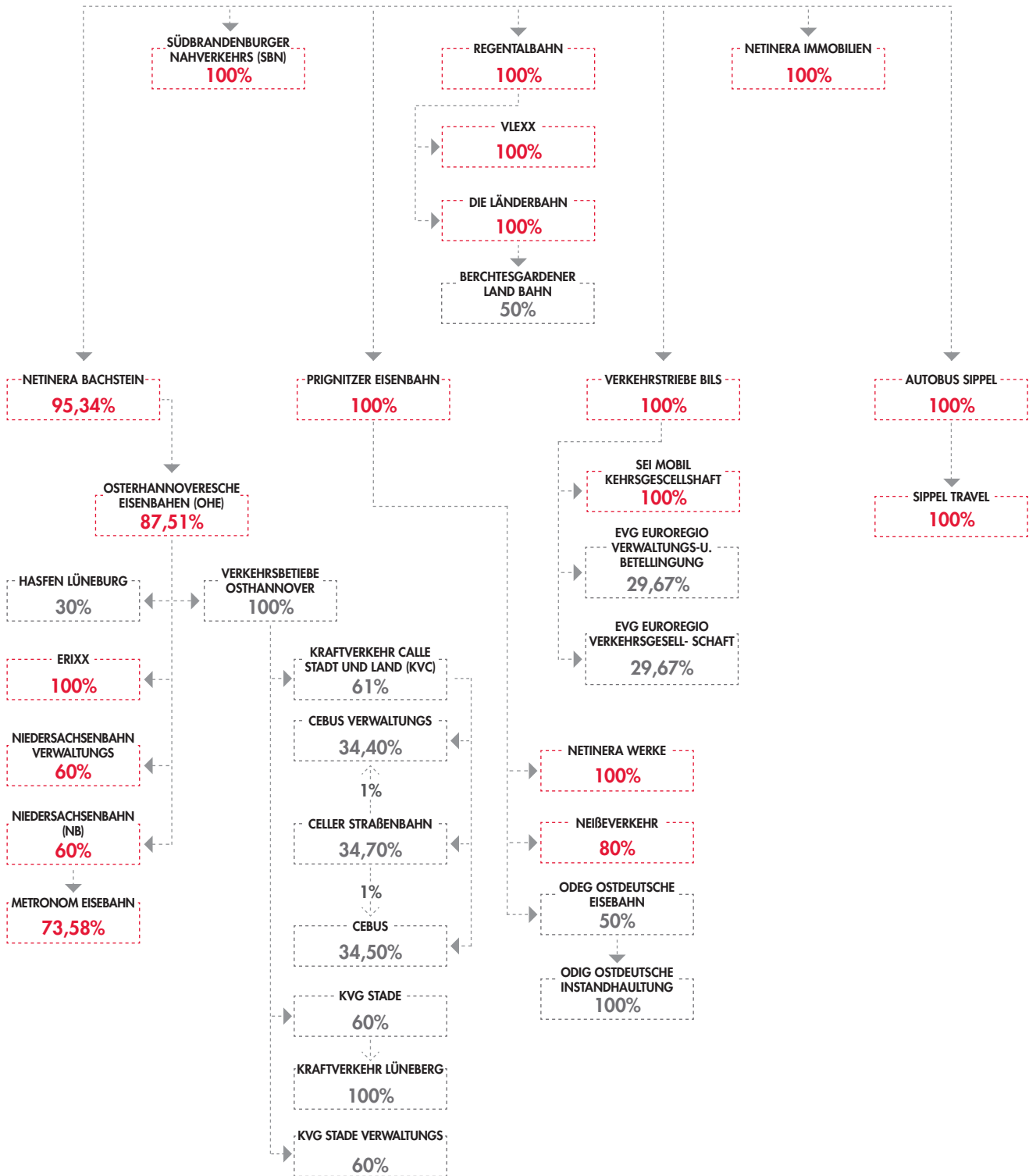


## STATO ITALIANE SPA





NETINERA DEUTSCHLAND GMBH



MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FS ITALIANE AL 31/12/2018



Capogruppo e società controllata di Gruppo



Società valutate con il metodo del patrimonio netto

## 6. INFORMATIVA EX LEGGE N. 124 DEL 2017

### Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Soggetto beneficiario	Descrizione	Importo in euro
Ministero dell'Economia e delle Finanze (in favore di TELT)	Capitolo 7122	87.772.206

### Ferservizi SpA

Soggetto beneficiario	Descrizione	Importo in euro
Fondo imprese	Finanziamenti per formazione	33.776

### Trenitalia SpA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Provincia Bolzano (*)	Contributi acquisto materiale rotabile	5.320.000
Regione Liguria (*)	Contributi acquisto materiale rotabile	1.937.828
Unione Europea	Progetto ricerca Chariot	141.250
Unione Europea	Progetto Sprint	253.545
Unione Europea	Progetto Ersat	15.728
Unione Europea	Progetto Bonvoyage	400.000
Unione Europea	Progetto 5G-Eve	104.738
Unione Europea	Progetto GCF4R, ST4RT	106.056
Cassa Depositi e Prestiti	Contributi Legge 166/2002	2.732.764
Fondo imprese	Contributi alla formazione	2.772.140

(\*) trattati di contributi deliberati nei precedenti esercizi per i quali è previsto un piano di liquidazione pluriennale

### Rete Ferroviaria Italiana SpA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Enti locali	Contributi c/impianti	70.202.967
Ministero dell'Economia e delle Finanze	Contributi c/impianti	3.393.570.003
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi c/impianti	162.509.711
UE	Contributi c/impianti	171.613.881
UE - Enti locali	Contributi c/impianti	2.231.920
Altro	Contributi c/impianti	38.963.211
Ministero dell'Economia e delle Finanze	Contributi c/esercizio manutenzione ordinaria	1.015.556.791
CSEA	Contributi passanti	370.276.211
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Cap 1524 Incentivazione trasporto merci	Contributi passanti	4.500.000

**Grandi Stazioni Rail SpA**

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Programma Grandi Stazioni	34.862.190

**Italferr SpA**

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Fondimpresa/Fondirigenti	Finanziamento formazione	57.000

**Metropark SpA**

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Comune di Albano	Locazione spazi	25.000
Comune di Certaldo	Locazione spazi	20.000
Roma Servizi Mobilità	Locazione spazi	95.000
Comune di Legnano	Locazione spazi	17.000
Comune di Abbiate Grasso	Locazione spazi	15.000
Poste Italiane	Locazione spazi	28.000
Comune di Aversa	Locazione spazi	12.000

**Mercitalia Logistics SpA**

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Gestore Servizi Energetici	Contributi fotovoltaico	223.245
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ferrobonus	556.799
Fondimpresa	Finanziamento formazione	14.768
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo Merci	1.299.586

**Terminal Alptransit Srl**

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ufficio Federale dei trasporti Svizzero	Contributi c/Impianti	8.815.895



### Mercitalia Shunting & Terminal Srl

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
RFI	Contributi legge 190/2014	147.359
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi c/Impianti	12.424

### Mercitalia Rail Srl

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi in c/esercizio	4.290.312
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo Marco Polo Nestlè	42.635
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi in c/esercizio	54.437.187

### Mercitalia Intermodal SpA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi legge 190/2014	3.628.315
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo merci	3.339.376
Regione Emilia Romagna	Contributi ex L.R. 10/2014	17.414

### Busitalia Campania SpA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del Lavoro	Contributo oneri malattia 2018	271.287

**Busitalia Veneto SpA**

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Cassa Depositi e prestiti	Contributi c/esercizio	16.526
Cassa Depositi e Prestiti	Contributi c/esercizio	9.571
Ministero del Lavoro	Contributi c/esercizio	179.560
Ministero del Lavoro	Contributi c/esercizio	320.525
Ministero del Lavoro	Contributi c/esercizio	248.926
Ministero del Lavoro	Contributi c/esercizio	89.780
Ministero del Lavoro	Contributi c/esercizio	336.429
Provincia di Rovigo	Contributi c/esercizio	280.000
Provincia di Rovigo	Contributi c/esercizio	416.165
Comune di Padova	Contributi c/esercizio	100.000
Comune di Padova	Contributi c/esercizio	1.969.358
Comune di Padova	Contributi c/esercizio	1.504.000
Comune di Padova	Contributi c/esercizio	155.000

**ATAF Gestioni Srl**

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del Lavoro	Contribuito CCNL 2018 I acconto	2.545.355
Ministero del Lavoro	Contribuito CCNL 2018 II acconto	1.527.213
Ministero del Lavoro	Recupero oneri malattia 2012	52.559
Ministero del Lavoro	Contributi CCNL 2017 (saldo)	827.688
Ministero del Lavoro	Contributi CCNL 2018	4.978.703
Ministero del Lavoro	Oneri malattia 2018	691.810
Ministero del Lavoro	Oneri malattia recupero 2012	52.559



### Busitalia-Sita Nord Srl

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del Lavoro (Regione Toscana)	Contributo CCNL 2018 I acconto	1.289.968
Ministero del Lavoro (Regione Toscana)	Contributo CCNL 2018 II acconto	773.981
Ministero del Lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2017 (saldo)	541.516
Ministero del Lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2017 (acconto)	1.222.246
Ministero del Lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2018 (acconto)	4.420.821
Ministero del Lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL ferro 2015/2016)	1.369.643
Ministero del Lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2016)	4.972.118
Ministero del Lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2016)	561.640
Ministero del Lavoro (Regione Toscana)	Recupero Oneri malattia 2012 F24	158.712

### Sitaf SpA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
TELT	Contributi c/impianti	1.054.000
TELT	Contributi c/impianti	600.000
Anas	Contributi c/impianti	136.000
Comune di Avigliano	Contributi c/impianti	146.000
Ministero dello Sviluppo Economico	Contributi mobilità sostenibile	44.000

### Quadrilatero Marche Umbria SpA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Cassa Depositi e Prestiti	Contributi ex CIPE 13/04	22.400.000
Regione Marche	Finanziamenti Accordo Quadro Pedemontana Marche	19.700.000
Regione Umbria	Finanziamento Convenzione SS3 Flaminia Pontecentesimo-Foligno	3.786.000
Camera di commercio Marche e Umbria	Contributi c/impianti	585.000

# ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO



**Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 Dicembre 2018 ai sensi dell'art.154-bis, comma 5, del D.Lgs. 58/1998**

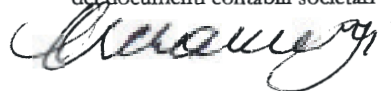
1. I sottoscritti Gianfranco Battisti e Roberto Mannozi, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, attestano:
  - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e
  - l'effettiva applicazione,delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2018.
2. Al riguardo si segnala che:
  - a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"*Internal Controls – Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
  - b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre, che:
  - 3.1. Il bilancio consolidato:
    - a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
    - b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
    - c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
  - 3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposte.

26 marzo 2019

Gianfranco Battisti  
Amministratore Delegato



Roberto Mannozi  
Dirigente Preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari



Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane SpA - Società con unico azionista

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

Cap. Soc. Euro 39.204.175.802,00

Inscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. e P. IVA 96059100001 - R.E.A. 962865



# RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



KPMG S.p.A.  
Revisione e organizzazione contabile  
Via Ettore Petrolini, 2  
00197 ROMA RM  
Telefono +39 06 80961.1  
Email [it-fmaudit@kpmg.it](mailto:it-fmaudit@kpmg.it)  
PEC [kpmgspa@pec.kpmg.it](mailto:kpmgspa@pec.kpmg.it)

## Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

All'Azionista Unico della  
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

### Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (nel seguito anche il "Gruppo"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2018, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2018, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (nel seguito anche la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di diritto indipendente affiliato a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero.

Ancona Arezzo Bari Bergamo  
Bologna Bolzano Brescia  
Cagliari Catania Firenze Genova  
Lecce Milano Napoli Novara  
Padova Palermo Parma Perugia  
Pescara Roma Torino Treviso  
Trieste Varese Verona

Società per azioni  
Capitale sociale  
Euro 10.245.280,00 i.v.  
Registro Imprese Milano e  
Codice Fiscale N. 0270900159  
R.E.A. Milano N. 512857  
Partita IVA 0270960109  
ISIT number 170070000159  
Sede legale: Via Vitor Pisani, 20  
20124 Milano MI ITALIA





Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2018

### Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

### Criteria di determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile

Note esplicative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezioni "Criteria di determinazione degli ammortamenti degli immobili impianti e macchinari da parte di RFI S.p.A.", "Criteria di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia S.p.A." e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n.9 "Immobili, impianti e macchinari", nota esplicativa n. 10 "Investimenti immobiliari" e nota esplicativa n. 11 "Attività immateriali".

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2018 include tra gli immobili, impianti e macchinari, Investimenti immobiliari e Attività immateriali, attività di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile.</p> <p>La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori, tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— per l'infrastruttura ferroviaria, la stima dei volumi di produzione espressi in treni-km</li> <li>— per il materiale rotabile, l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (c.d. <i>component approach</i>) nonché la stima della relativa vita utile;</li> <li>— la stima del valore residuo;</li> <li>— impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.</li> </ul> <p>La determinazione degli ammortamenti richiede, pertanto, valutazioni significative da parte degli amministratori. Per tali ragioni, e per la significatività delle voci di bilancio in oggetto, abbiamo considerato il processo di determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— analisi del processo adottato dal Gruppo e del relativo ambiente informatico per la determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile, esame della configurazione e messa in atto dei controlli e procedure per valutare l'efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti;</li> <li>— analisi della ragionevolezza delle stime effettuate nella determinazione dei volumi complessivi di produzione espressi in treni-km;</li> <li>— analisi della ragionevolezza dei criteri adottati per la determinazione delle componenti del materiale rotabile;</li> <li>— analisi storica della capacità degli amministratori di effettuare stime attendibili relativamente ai volumi di produzione espressi in treni-km attraverso l'analisi degli scostamenti tra dati previsionali e dati consuntivi;</li> <li>— analisi della ragionevolezza delle stime effettuate dalle funzioni aziendali coinvolte nella determinazione del valore residuo;</li> <li>— esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio in relazione agli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile.</li> </ul>



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2018

### Recuperabilità dei diritti concessori di Anas S.p.A.

Note esplicative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezioni “Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali” e “Uso di stime e valutazioni”, nota esplicativa n. 11 “Attività immateriali”.

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2018 include tra le Attività immateriali diritti concessori per un valore pari a €2.713 milioni di cui €1.391 milioni riferibili alla controllata Anas S.p.A..</p> <p>Nell'ambito della richiesta di estensione fino ad un massimo di 50 anni della durata dell'attuale Convenzione di Concessione tra Anas ed il Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT), gli amministratori della controllata Anas S.p.A. hanno svolto con riferimento al 31 dicembre 2018 un test di impairment, confrontando il valore contabile della CGU comprendente i diritti concessori con il valore recuperabile della stessa. Il valore recuperabile della CGU, basato sul valore d'uso, è stato determinato mediante il metodo dell'attualizzazione dei flussi finanziari attesi (“Discounted Cash Flows”).</p> <p>Lo svolgimento del test di impairment richiede un elevato grado di giudizio da parte degli amministratori, con particolare riferimento alla stima:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— dei flussi finanziari attesi, che per la loro determinazione devono tener conto dell'andamento economico generale e del settore di appartenenza, nonché dei flussi di cassa prodotti dalla CGU negli ultimi esercizi;</li> <li>— dei parametri finanziari da utilizzare ai fini dell'attualizzazione dei flussi sopra indicati.</li> </ul> <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la recuperabilità dei diritti concessori di Anas S.p.A. un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— comprensione della procedura adottata nella predisposizione del test di impairment;</li> <li>— comprensione del processo di predisposizione dei flussi finanziari attesi (il “Piano”);</li> <li>— analisi dei criteri di identificazione delle CGU;</li> <li>— confronto tra i flussi finanziari utilizzati ai fini del test di impairment ed i flussi finanziari previsti nel Piano e analisi delle eventuali differenze;</li> <li>— analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni utilizzate dagli amministratori nella predisposizione del Piano;</li> <li>— analisi degli scostamenti maggiormente significativi tra le stime effettuate negli esercizi precedenti ed i dati consuntivati, al fine di comprendere l'accuratezza del processo di valutazione adottato;</li> <li>— coinvolgimento di esperti del network KPMG nell'esame della ragionevolezza del modello del test di impairment e delle relative assunzioni, anche attraverso il confronto con dati e informazioni esterni;</li> <li>— esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio consolidato con riferimento alla recuperabilità dei diritti concessori.</li> </ul>





Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
 Relazione della società di revisione  
 31 dicembre 2018

**Fondi rischi ed oneri - riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi**

Note esplicative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezione “Fondi rischi e oneri” e sezione “Uso di stime e valutazioni”, nota esplicativa n.25 “Fondo per rischi ed oneri”.

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>L'attività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano è esposta a riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi.</p> <p>Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2018 include nella voce Fondo per rischi ed oneri accantonamenti ad “Altri fondi”, riferibili a tale fattispecie.</p> <p>La valutazione dei fondi per rischi ed oneri richiede la formulazione di stime sull'esito di contenziosi, per loro natura complesse e caratterizzate da un elevato grado di incertezza, che hanno comportato valutazioni significative da parte degli amministratori.</p> <p>Per tali ragioni, e per la significatività delle voci di bilancio in oggetto, abbiamo considerato la valutazione dei fondi per rischi ed oneri relativamente alle riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— comprensione del processo di valutazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, esame della configurazione e messa in atto dei controlli e procedure per valutare l'efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti;</li> <li>— analisi degli scostamenti tra la stima contabile dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi degli esercizi precedenti e i valori consuntivati a seguito della successiva definizione dei contenziosi, al fine di comprendere l'accuratezza del processo di valutazione adottato;</li> <li>— ottenimento di informazioni, tramite richiesta scritta ai consulenti legali che assistono il Gruppo, in merito alla valutazione del rischio di soccombenza nei contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi in essere ed alla quantificazione della relativa passività;</li> <li>— per i principali contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, analisi delle assunzioni adottate nella determinazione dei fondi per rischi ed oneri, attraverso colloqui con le funzioni aziendali coinvolte ed analisi della documentazione di supporto;</li> <li>— discussione con le funzioni aziendali coinvolte circa assunzioni o scenari alternativi rispetto a quelli adottati per la determinazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, e circa le ragioni per le quali siano stati scartati;</li> <li>— analisi degli eventi occorsi successivamente alla data di riferimento del bilancio che forniscano elementi informativi utili alla valutazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi;</li> <li>— esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio relativamente ai fondi per rischi ed oneri.</li> </ul>



**Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**  
 Relazione della società di revisione  
 31 dicembre 2018

### **Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il bilancio consolidato**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

### **Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato**

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;





**Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2018

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

#### ***Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14***

L'Assemblea degli Azionisti della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ci ha conferito in data 4 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.



**Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2018

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione legale, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

### **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

#### ***Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98***

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2018, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2018 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2018 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

#### ***Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D.Lgs. 254/16***

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D.Lgs. 254/16. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli Amministratori della dichiarazione non finanziaria. Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 254/16, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Roma, 15 aprile 2019

KPMG S.p.A.

Benedetto Gamucci  
Socio





5

# **Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 Dicembre 2018**





# BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA AL 31 DICEMBRE 2018

## PROSPETTI CONTABILI

### Situazione patrimoniale – finanziaria

valori in euro

Attività	Note	31.12.2018	31.12.2017*
Immobili, impianti e macchinari	5	47.728.199	46.282.439
Investimenti immobiliari	6	446.432.934	470.311.514
Attività immateriali	7	55.381.616	35.856.757
Attività per imposte anticipate	8	190.566.943	180.180.053
Partecipazioni	9	38.071.710.940	35.273.538.100
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	10	5.996.635.139	6.593.786.366
Crediti commerciali non correnti	13	5.797.404	5.310.908
Altre attività non correnti	11	33.807.518	169.304.672
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>44.848.060.693</b>	<b>42.774.570.809</b>
Rimanenze	12	390.256.375	408.021.446
Crediti commerciali correnti	13	104.325.959	141.488.206
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	10	2.368.162.896	2.363.461.243
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	14	294.260.996	412.805.816
Crediti tributari	15	83.929.942	82.933.518
Altre attività correnti	11	653.318.313	1.253.256.788
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>		<b>3.894.254.481</b>	<b>4.661.967.017</b>
<b>ATTIVITÀ POSSEDUTE PER LA VENDITA E GRUPPI IN DISMISSIONE</b>	16	<b>22.395.159</b>	
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>48.764.710.333</b>	<b>47.436.537.826</b>

valori in euro

<b>Patrimonio netto e Passività</b>	<b>Note</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017*</b>
Capitale sociale	17	39.204.173.802	36.340.432.802
Riserve	17	50.353.142	38.807.634
Riserve di valutazione	17	367.959	256.442
Utili (Perdite) portati a nuovo	17	315.334.328	256.834.398
Utile (Perdite) d'esercizio	17	62.397.577	230.910.168
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>		<b>39.632.626.808</b>	<b>36.867.241.444</b>
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	18	5.771.692.939	6.490.148.566
TFR e altri benefici ai dipendenti	19	8.867.650	9.123.252
Fondi rischi e oneri	20	159.628.552	153.999.878
Passività per imposte differite	8	260.220.508	331.073.192
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	21	1.367.876	
Altre passività non correnti	22	167.317.142	257.085.846
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>6.369.094.667</b>	<b>7.241.430.734</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	18	1.682.393.141	1.609.669.422
Debiti commerciali correnti	23	112.540.074	112.642.012
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	21	252.473.658	329.421.663
Altre passività correnti	22	715.581.985	1.276.132.551
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>2.762.988.858</b>	<b>3.327.865.648</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>9.132.083.525</b>	<b>10.569.296.382</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>48.764.710.333</b>	<b>47.436.537.826</b>
*La Società ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate.			



**Conto Economico**

valori in euro

	Note	2018	2017*
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	24	164.904.344	168.782.793
Altri proventi	25	15.224.719	13.360.358
<b>TOTALE RICAVI</b>		<b>180.129.063</b>	<b>182.143.151</b>
Costo del personale	26	(73.568.558)	(53.031.014)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	27	(29.303.791)	(24.848.271)
Costi per servizi	28	(104.479.553)	(90.347.086)
Costi per godimento beni di terzi	29	(4.689.800)	(3.558.144)
Altri costi operativi	30	(25.214.408)	(28.789.883)
Costi per lavori interni capitalizzati	31	238.002	68.851
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>(237.018.108)</b>	<b>(200.505.547)</b>
Ammortamenti	32	(24.452.824)	(21.376.666)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	33	(15.769.858)	(4.889.162)
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>(97.111.727)</b>	<b>(44.628.224)</b>
Proventi da partecipazioni	34	141.543.879	149.574.755
Altri proventi finanziari	34	165.026.180	174.663.247
Oneri su partecipazioni	35	(127.404.582)	(175.112)
Altri oneri finanziari	35	(148.355.949)	(157.959.122)
<b>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>		<b>30.809.528</b>	<b>166.103.768</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>(66.302.199)</b>	<b>121.475.544</b>
Imposte sul reddito	36	128.699.776	109.434.624
<b>RISULTATO DEL PERIODO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE</b>		<b>62.397.577</b>	<b>230.910.168</b>
<b>RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO</b>		<b>62.397.577</b>	<b>230.910.168</b>

\*La Società ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

## Conto Economico complessivo

valori in euro

	Note	2018	2017*
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO		62.397.577	230.910.168
COMPONENTI CHE NON SARANNO RICLASSIFICATE SUCCESSIVAMENTE NELL'UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	17/19	149.455	15.407
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	17/19	(37.938)	(10.048)
ALTRE COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO, AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI		111.517	5.359
TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO		62.509.094	230.915.527
*La Società ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate.			



**Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto**

Patrimonio Netto				
				Altre Riserve
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse
<b>SALDO AL 1 GENNAIO 2017</b>	36.340.432.802	6.868.981		
Riduzione di capitale				
Distribuzione dividendi				
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		31.938.653	50.000.000	
Scissione verso RFI			(50.000.000)	
Altri movimenti				
Utile/(Perdite) complessivo rilevato				
di cui:				
Utile/(Perdita) d'esercizio				
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto				
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2017*</b>	36.340.432.802	38.807.634		
Effetti della prima applicazione dell'IFRS 9 al netto dell'effetto fiscale				
<b>SALDO AL 1° GENNAIO 2018</b>	36.340.432.802	38.807.634		
Aumento di capitale	2.863.741.000			
Distribuzione dividendi				
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		11.545.508		
Utile/(Perdite) complessivo rilevato				
di cui:				
Utile/(Perdita) d'esercizio				
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto				
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2018</b>	39.204.173.802	50.353.142		

valori in euro

RISERVE				
Riserva Di Valutazione				
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
251.083	7.120.064		638.773.063	36.986.325.929
			(300.000.012)	(300.000.012)
	81.938.653	256.834.398	(338.773.051)	
	(50.000.000)			(50.000.000)
			230.910.168	230.910.168
5.359	5.359			5.359
256.442	39.064.076	256.834.398	230.910.168	36.867.241.444
		(10.864.730)		(10.864.730)
256.442	39.064.076	245.969.668	230.910.168	36.856.376.714
				2.863.741.000
			(150.000.000)	(150.000.000)
	11.545.508	69.364.660	(80.910.168)	
			62.397.577	62.397.577
111.517	111.517			111.517
367.959	50.721.101	315.334.328	62.397.577	39.632.626.808

\*La Società ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

**Rendiconto finanziario**

valori in euro

	2018	2017*
<b>UTILE/(PERDITA) DI ESERCIZIO</b>	<b>62.397.577</b>	<b>230.910.168</b>
Imposte sul reddito	(128.699.776)	(109.434.624)
Proventi/oneri finanziari	(16.803.534)	(16.828.273)
Ammortamenti	24.452.824	21.376.666
Accantonamenti e svalutazioni	8.962.670	423.408
Svalutazioni	160.133.656	2.696.083
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	87.623	103.121
<b>ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>169.183.949</b>	<b>3.222.612</b>
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(48)	
Variazione delle rimanenze	26.830.524	20.331.535
Variazione dei crediti commerciali	16.546.184	(15.054.299)
Variazione dei debiti commerciali	(101.937)	33.040.881
Variazione delle altre attività	734.917.341	505.058.090
Variazione delle altre passività	(650.515.628)	(526.948.092)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(3.137.641)	(11.696.740)
Pagamento benefici ai dipendenti	(193.770)	(2.124.477)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	16.803.534	16.828.273
Variazione dei crediti/debiti per imposte	42.994.872	45.476.576
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ OPERATIVA</b>	<b>294.674.471</b>	<b>194.158.296</b>

Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(1.811.499)	(1.876.376)
Investimenti immobiliari	(4.073.347)	(4.635.099)
Investimenti in attività immateriali	(37.640.316)	(11.520.981)
Investimenti in partecipazioni	(140.951.507)	(173.970.327)
<b>INVESTIMENTI AL LORDO DEI CONTRIBUTI</b>	<b>(184.476.669)</b>	<b>(192.002.783)</b>
Contributi-partecipazioni	87.772.206	31.931.175
<b>CONTRIBUTI</b>	<b>87.772.206</b>	<b>31.931.175</b>
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	15.269	5.240
Disinv-Investimenti immobiliari	11.002	
<b>DISINVESTIMENTI</b>	<b>26.271</b>	<b>5.240</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO</b>	<b>(96.678.192)</b>	<b>(160.066.368)</b>
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(675.882.420)	1.423.169.011
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	30.150.511	(1.095.756.520)
Variazione delle attività finanziarie	289.686.958	(701.204.093)
Variazione delle passività finanziarie	1.777.462	(932.165)
Dividendi	(150.000.000)	(300.000.012)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ FINANZIARIA</b>	<b>(504.267.489)</b>	<b>(674.723.779)</b>
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	(306.271.210)	(640.631.851)
Disponibilità liquide a inizio periodo	514.092.267	1.154.724.118
Disponibilità liquide a fine periodo	207.821.057	514.092.267
di cui saldo del c/c intersocietario	(86.439.939)	101.286.450

\*La Società ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

## NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

### 1. Attività della Società

Ferrovie dello Stato Italiane SpA è una Società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, P.zza della Croce Rossa, 1.

In presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza allo IFRS 10 "Consolidated Financial Statements" la Società ha redatto il Bilancio consolidato, che presenta nel 2018 un patrimonio netto di Gruppo di 41.698 milioni di euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo di 559 milioni di euro.

### 2. Criteri di redazione del bilancio

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

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

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

- la situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- 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 Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 4 - "Gestione dei rischi finanziari".

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

Nella predisposizione del presente Bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione di quello al 31 dicembre 2017. A partire dal 1° gennaio 2018 la Società ha adottato i nuovi principi contabili IFRS 9 e 15, i cui effetti sono dettagliatamente evidenziati nei commenti di dettaglio interessati.

Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2018 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione economica della Società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori del 31 dicembre 2017. Nei commenti alle singole voci di Bilancio è indicato puntualmente il valore delle singole riclassifiche operate sui saldi 2017.

Gli Amministratori, in data 26 marzo 2019, hanno approvato il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c. Il presente Bilancio sarà successivamente sottoposto per l'approvazione all'Assemblea nei tempi di legge e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 c.c. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente Bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del Bilancio è il suddetto 26 marzo 2019 data, appunto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.





La società KPMG SpA è incaricata della revisione legale dei conti, ai sensi del D.Lgs. 39/2010 per gli esercizi 2014-2022.

### 3. Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione sono gli stessi adottati per la redazione del Bilancio consolidato annuale, al quale si rinvia, fatta eccezione per la rilevazione e valutazione delle partecipazioni in imprese controllate, a controllo congiunto e collegate, che sono iscritte al costo di acquisizione o di costituzione. In presenza di evidenze di perdita di valore, la recuperabilità è verificata attraverso il confronto tra il valore di carico e il maggiore tra il valore d'uso (determinato attualizzando i flussi di cassa prospettici, ove possibile, della partecipazione) e il valore corrente (*fair value*) al netto dei costi di vendita. Queste ultime sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i presupposti che le hanno determinate; in tal caso il ripristino non eccede il costo originario. La quota di perdite eccedente il valore di carico contabile è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui sussistano obbligazioni legali o implicite alla copertura delle perdite e/o al ripristino della misura legale del capitale sociale. Qualora l'andamento successivo della partecipata oggetto di svalutazione evidenzia un miglioramento tale da far ritenere che siano venuti meno i motivi delle svalutazioni effettuate, le partecipazioni sono rivalutate nei limiti delle svalutazioni rilevate negli esercizi precedenti, nella voce "Proventi (oneri) su partecipazioni". Le altre partecipazioni, differenti dalle società controllate, a controllo congiunto e collegate che non sono quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulterebbe attendibile, sono valutate al costo.

I dividendi da partecipazioni sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui sono deliberati.

#### Principi contabili di recente emanazione

Con riferimento ai principi contabili di recente emanazione si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

#### Uso di stime e valutazioni

Con riferimento all'utilizzo di stime contabili si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

### 4. Gestione dei rischi finanziari

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

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione di FS Italiane a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale.

La gestione dei rischi si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica della Società stessa.

#### Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione contrattuale; tale rischio deriva principalmente dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società nei confronti di terzi. Si precisa, comunque, che le attività finanziarie sono costituite principalmente da finanziamenti a società del Gruppo FS Italiane e non generano, pertanto, un significativo rischio di credito.

Le principali partite creditorie di natura commerciale sono collegabili alle vendite di immobili di *trading*; le vendite per le quali sono state concesse rateizzazioni o dilazioni di pagamento sono assistite da garanzie bancarie. In considerazione di ciò il rischio di credito relativo è alquanto contenuto.

Le prospettive di recuperabilità dei crediti commerciali sono valutate posizione per posizione, tenendo conto delle indicazioni dei responsabili di funzione e dei legali interni ed esterni che ne seguono l'eventuale pratica di recupero. I crediti per i quali alla data di bilancio sussiste la probabilità di una perdita vengono di conseguenza svalutati.

Con riferimento al rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità che definisce sia i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione sia le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

Con riferimento sia ai crediti commerciali che alle attività di investimento, la società adotta una *policy* volta a gestire il rischio di insolvenza anche in funzione alla recente applicazione dell'IFRS 9.

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

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

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	6.001.222	6.593.786
Fondo svalutazione	(4.587)	
<b>ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI (INCLUSI DERIVATI)</b>	<b>5.996.635</b>	<b>6.593.786</b>
Crediti commerciali non correnti	6.042	5.457
Fondo svalutazione	(244)	(146)
<b>CREDITI COMMERCIALI NON CORRENTI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>5.798</b>	<b>5.311</b>
Altre attività non correnti	1.255	1.273
Fondo svalutazione	(1.073)	(1.073)
<b>ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>182</b>	<b>200</b>
Crediti commerciali correnti	134.160	161.350
Fondo svalutazione	(29.834)	(19.862)
<b>CREDITI COMMERCIALI CORRENTI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>104.326</b>	<b>141.488</b>
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.369.999	2.363.461
Fondo svalutazione	(1.836)	
<b>ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI (INCLUSI DERIVATI)</b>	<b>2.368.163</b>	<b>2.363.461</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	294.557	
Fondo svalutazione	(296)	
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI</b>	<b>294.261</b>	<b>412.806</b>
Altre attività correnti	648.022	722.912
Fondo svalutazione	(708)	
<b>ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI</b>	<b>647.314</b>	<b>722.912</b>
<b>TOTALE ESPOSIZIONE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE (*)</b>	<b>9.416.679</b>	<b>10.239.964</b>
*Non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni		

Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto e in valore percentuale.

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017
Pubblica Amministrazione	594.555	686.384
Clienti Terzi	47.421	53.672
Istituti finanziari	294.261	412.806
Società del Gruppo	8.480.442	9.087.102
<b>TOTALE ESPOSIZIONE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>9.416.679</b>	<b>10.239.964</b>

	31.12.2018	31.12.2017
Pubblica Amministrazione	6,3%	6,7%
Clienti Terzi	0,5%	0,5%
Istituti finanziari	3,1%	4%
Società del Gruppo	90,1%	88,7%
<b>TOTALE ESPOSIZIONE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2018 e 2017 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti. Da sottolineare che i dati 2017 contengono delle riclassifiche per motivi di omogeneità con il 2018.

valori in migliaia di euro

<b>31.12.2018</b>	non scaduti	scaduti da 0-180	scaduti da 180-360	scaduti da 360-720	scaduti da oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione (lordo)	596.710	207	236	23	2.106	599.282
Fondo Svalutazione	(2.950)	(37)	(48)	(12)	(1.681)	(4.727)
<b>PUBBLICA AMMINISTRAZIONE (NETTO)</b>	<b>593.760</b>	<b>170</b>	<b>188</b>	<b>11</b>	<b>425</b>	<b>594.555</b>
Clienti Terzi (lordo)	30.066	14.826	1.835	3.042	18.900	68.667
Fondo Svalutazione	(1.739)	(1.120)	(1.185)	(2.459)	(14.745)	(21.246)
<b>CLIENTI TERZI (NETTO)</b>	<b>28.327</b>	<b>13.706</b>	<b>650</b>	<b>583</b>	<b>4.155</b>	<b>47.421</b>
Istituti Finanziari (lordo)	294.557					294.557
Fondo Svalutazione	(296)					(296)
<b>ISTITUTI FINANZIARI</b>	<b>294.261</b>					<b>294.261</b>
Società del gruppo	8.440.298	30.714	3.330	3.609	14.800	8.492.751
Fondo Svalutazione	(10.293)	(499)	(145)	(242)	(1.130)	(12.309)
<b>SOCIETÀ DEL GRUPPO (NETTO)</b>	<b>8.430.005</b>	<b>30.215</b>	<b>3.185</b>	<b>3.367</b>	<b>13.670</b>	<b>8.480.442</b>
<b>TOTALE ESPOSIZIONE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>9.344.337</b>	<b>44.590</b>	<b>4.168</b>	<b>4.203</b>	<b>19.380</b>	<b>9.416.679</b>

valori in migliaia di euro

<b>31.12.2017</b>	non scaduti	scaduti da 0-180	scaduti da 180-360	scaduti da 360-720	scaduti da oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione (lordo)	682.725	256	364	1.094	5.953	690.391
Fondo Svalutazione	(533)	(41)	(48)	(105)	(3.280)	(4.007)
<b>PUBBLICA AMMINISTRAZIONE (NETTO)</b>	<b>682.192</b>	<b>215</b>	<b>316</b>	<b>989</b>	<b>2.673</b>	<b>686.384</b>
Clienti Terzi (lordo)	45.794	3.254	2.031	2.384	17.242	70.705
Fondo Svalutazione	(2.840)	(518)	(372)	(704)	(12.598)	(17.033)
<b>CLIENTI TERZI (NETTO)</b>	<b>42.954</b>	<b>2.736</b>	<b>1.659</b>	<b>1.680</b>	<b>4.644</b>	<b>53.672</b>
<b>ISTITUTI FINANZIARI</b>	<b>412.806</b>					<b>412.806</b>
Società del gruppo	9.038.150	11.439	7.568	9.312	20.674	9.087.143
Fondo Svalutazione	(41)					(41)
<b>SOCIETÀ DEL GRUPPO (NETTO)</b>	<b>9.038.109</b>	<b>11.439</b>	<b>7.568</b>	<b>9.312</b>	<b>20.674</b>	<b>9.087.102</b>
<b>TOTALE ESPOSIZIONE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>10.176.061</b>	<b>14.390</b>	<b>9.543</b>	<b>11.981</b>	<b>27.991</b>	<b>10.239.964</b>



L'esposizione complessiva e l'*impairment* associato a ciascuna classe di credito evidenzia, nella tabella sotto riportata, una ripartizione per classe di rischio al 31 dicembre 2018, così come determinato dall'agenzia di *rating* "Fitch":

valori in migliaia di euro

	31.12.2018					31.12.2017
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO			Loans and receivables
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired	
da AAA a BBB-			9.342.768		14.800	10.181.954
da BB a BB+			46.592		9.734	69.882
da B a CCC			32.197		9.167	9.210
da CC a C						
D						
<b>VALORI CONTABILI LORDI</b>			<b>9.421.557</b>		<b>33.701</b>	<b>10.261.046</b>
Fondo Svalutazione			38.579			21.082
<b>VALORE NETTO</b>			<b>9.382.978</b>		<b>33.701</b>	<b>10.239.964</b>

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli avvenuti nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito:

valori in migliaia di euro

	2018				2017	
	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime impaired	Totale	Fondo Svalutazione	
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2017</b>	21.082			21.082	21.082	
Effetti prima applicazione dell'IFRS 9	13.597			13.597		
<b>SALDO AL 1° GENNAIO 2018</b>	<b>34.679</b>			<b>34.679</b>		
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	4.485			4.485		
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato						
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - non deteriorato						
Attività finanziarie rimborsate						
Nuove attività acquisite						
Utilizzo fondo	(585)			(585)		
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2018</b>	<b>38.579</b>			<b>38.579</b>		



## Rischio di liquidità

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

Si evidenzia che l'indebitamento finanziario della Società è finalizzato essenzialmente alla corresponsione di finanziamenti attivi a favore delle società del Gruppo FS Italiane. La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società controllate. Allo stato attuale i finanziamenti ricevuti, così come i prestiti obbligazionari emessi, ripropongono alle società controllate le caratteristiche tecniche dell'indebitamento sottostante tali da consentire una coincidenza temporale tra entrate ed uscite monetarie derivanti da interessi e rimborsi in linea capitale.

Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Capogruppo si è dotata nel corso del 2018 di una linea di credito (cd. "Backup Credit Facility") dell'importo di 2 miliardi di euro, con una finalità "general purpose", concessa a FS su base rotativa (cd. *revolving*) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. "committed") di durata pari a 3 anni.

Inoltre, sempre per far fronte a temporanee esigenze di liquidità, la Società ha a disposizione numerose linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, e dei debiti commerciali sono esposte nelle tabelle seguenti:

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2018	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>							
Prestiti obbligazionari	5.344.634	5.704.786	15.757	402.186	977.092	1.789.049	2.520.702
Finanziamenti da banche	1.488.851	1.517.191	734.611	410.867	260.883	110.830	
Debiti verso altri finanziatori	620.275	650.100	100.000	100.002	350.099	100.000	
Debiti finanziari verso società del Gruppo	254.168	254.168	254.168				
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>	<b>7.707.602</b>	<b>8.125.919</b>	<b>1.104.210</b>	<b>913.055</b>	<b>1.588.074</b>	<b>1.999.879</b>	<b>2.520.702</b>
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>112.540</b>	<b>112.540</b>	<b>112.540</b>				

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2017	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>							
Prestiti obbligazionari	5.752.266	6.169.337	14.368	664.478	419.163	2.140.477	2.930.851
Finanziamenti da banche	1.551.176	1.598.997	704.461	110.830	411.401	372.305	
Debiti verso altri finanziatori	796.018	850.834	100.000	100.000	200.139	450.695	
Debiti finanziari verso società del Gruppo	329.782	329.422	329.422				
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>	<b>8.429.242</b>	<b>8.948.590</b>	<b>1.148.251</b>	<b>875.308</b>	<b>1.030.703</b>	<b>2.963.477</b>	<b>2.930.851</b>
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>112.642</b>	<b>112.642</b>	<b>112.642</b>				

### Passività finanziarie derivate e non derivate

I flussi contrattuali delle passività finanziarie a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura del bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2018	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>				
Prestiti obbligazionari	5.344.634	367.329	2.565.190	2.412.116
Finanziamenti da banche	1.488.851	1.131.849	357.002	
Debiti verso altri finanziatori	620.275	182.889	437.386	
Debiti finanziari verso società del Gruppo	254.168	254.168		
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>	<b>7.707.928</b>	<b>1.936.235</b>	<b>3.359.578</b>	<b>2.412.116</b>
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>112.540</b>	<b>112.540</b>		

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2017	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>				
Prestiti obbligazionari	5.752.266	636.000	2.305.165	2.811.101
Finanziamenti da banche	1.551.176	797.568	753.608	
Debiti verso altri finanziatori	796.018	175.743	620.275	
Debiti finanziari verso società del Gruppo	329.782	329.782		
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE</b>	<b>8.429.242</b>	<b>1.939.093</b>	<b>3.679.048</b>	<b>2.811.101</b>
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>112.642</b>	<b>112.642</b>		

### Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione della Società a tali rischi entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti.

All'interno dei rischi di mercato la Società è limitatamente esposta al rischio di tasso di interesse e al rischio di cambio.

### Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso di interesse in capo alla Società è nullo in quanto le passività finanziarie a tasso variabile sono integralmente compensate da corrispondenti attività finanziarie nei confronti delle controllate.

La seguente tabella riporta le passività finanziarie correnti e non correnti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso variabile	3.877.487	3.986.993	1.633.619	414.447	504.824	1.434.102
Tasso fisso	3.830.441	4.139.222	383.941	1.173.626	1.495.055	1.086.600
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2018</b>	<b>7.707.928</b>	<b>8.126.216</b>	<b>2.017.561</b>	<b>1.588.074</b>	<b>1.999.879</b>	<b>2.520.702</b>
Tasso variabile	4.334.129	4.432.661	1.645.306	646.801	917.378	1.223.176
Tasso fisso	4.095.111	4.516.290	378.613	383.903	2.046.099	1.707.675
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2017</b>	<b>8.429.240</b>	<b>8.948.951</b>	<b>2.023.919</b>	<b>1.030.704</b>	<b>2.963.477</b>	<b>2.930.851</b>

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interessi *Euribor* applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2018 con evidenza della sostanziale compensazione derivante dalla contestuale variazione dei proventi dei finanziamenti attivi a fronte di una medesima variazione nei tassi di interesse.

valori in migliaia di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	14.642	(11.093)
Interessi attivi da operazioni di finanziamento	(14.642)	11.093
<b>TOTALE</b>		

### Rischio di cambio

La Società attualmente è attiva nel mercato italiano o, prevalentemente in paesi dell'area euro. Le posizioni in valute extra UE rappresentano un importo modesto irrilevante rispetto ai valori totali.

La Società ha in essere finanziamenti denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 45 milioni ed un prestito *intercompany* verso Trenitalia UK di GBP 60 milioni, a fronte del quale sono stati stipulati *Cross Currency Swap* a copertura del rischio cambio.

### Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

### Attività e passività finanziarie per categoria

A completamento dell'informazione sui rischi finanziari nella tabella seguente, si evidenzia la riconciliazione tra attività e passività finanziarie come riportate nella situazione patrimoniale-finanziaria per categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.



valori in migliaia di euro

31 dicembre 2018	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.996.635	
Crediti commerciali non correnti	5.797	
Altre attività non correnti	33.808	
Crediti commerciali correnti	104.326	
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.368.163	
Disponibilità liquide	294.261	
Crediti tributari	83.930	
Altre attività correnti	653.318	
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.771.693
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		1.368
Altre passività non correnti		167.317
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.682.393
Debiti commerciali correnti		112.540
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		252.474
Altre passività correnti		715.582

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2017	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	6.593.786	
Crediti commerciali non correnti	5.311	
Altre attività non correnti	169.305	
Crediti commerciali correnti	141.488	
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.363.461	
Disponibilità liquide	412.806	
Crediti tributari	82.934	
Altre attività correnti	1.253.257	
Finanziamenti a medio/lungo termine		6.490.149
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		257.086
Altre passività non correnti		257.086
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.609.669
Debiti commerciali correnti		112.642
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		329.422
Altre passività correnti		1.276.133

## 5. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze della voce a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2018 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	57.822	395	3.879	1.124	63.220
Ammortamenti e perdite di valore	(13.568)	(395)	(3.306)		(17.269)
Contributi			(39)		(39)
<b>CONSISTENZA AL 1.1.2017</b>	<b>44.254</b>		<b>534</b>	<b>1.124</b>	<b>45.912</b>
Investimenti				1.871	1.871
Passaggi in esercizio	372		1.675	(2.047)	
Ammortamenti	(842)		(367)		(1.209)
Incrementi dei contributi di periodo					
Altre riclassifiche	(1.153)			861	(292)
<b>TOTALE VARIAZIONI</b>	<b>(1.623)</b>		<b>1.308</b>	<b>685</b>	<b>370</b>
Costo storico	56.677	395	5.554	1.809	64.435
Ammortamenti e perdite di valore	(14.046)	(395)	(3.673)		(18.114)
Contributi			(39)		(39)
<b>CONSISTENZA AL 31.12.2017</b>	<b>42.631</b>		<b>1.842</b>	<b>1.809</b>	<b>46.282</b>
Investimenti				1.805	1.805
Passaggi in esercizio	410		2.080	(2.490)	
Ammortamenti	(869)		(714)		(1.583)
Alienazioni e dismissioni*			(8)		(8)
Incrementi dei contributi di periodo					
Altre riclassifiche*	1.648			(416)	1.232
<b>TOTALE VARIAZIONI</b>	<b>1.189</b>		<b>1.358</b>	<b>(1.101)</b>	<b>1.446</b>
Costo storico	59.299	395	7.111	708	67.513
Ammortamenti e perdite di valore	(15.479)	(395)	(3.872)		(19.746)
Contributi			(39)		(39)
<b>CONSISTENZA AL 31.12.2018</b>	<b>43.820</b>		<b>3.200</b>	<b>708</b>	<b>47.728</b>
Costo storico			(523)		(523)
Ammortamenti			515		515
<b>TOTALE ALIENAZIONI E DISMISSIONI</b>			<b>(8)</b>		<b>(8)</b>
Costo storico	2.212			(416)	1.796
Ammortamenti	(564)				(564)
<b>TOTALE RICLASSIFICHE*</b>	<b>1.648</b>			<b>(416)</b>	<b>1.232</b>

La voce "Terreni e fabbricati" è relativa alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi, sede legale della Società; la restante porzione è compresa negli Investimenti immobiliari. La variazione rispetto all'esercizio precedente è principalmente dovuta alle manutenzioni straordinarie e al potenziamento delle reti informatiche effettuate su Villa Patrizi (1.805 mila euro) cui si contrappongono gli ammortamenti di periodo (1.583 mila euro).

Con riferimento alla voce Riclassifiche, pari complessivamente a 1.232 mila euro, si segnala che, nel corso del 2018, a seguito del decremento degli spazi utilizzati da parte della Società all'interno del fabbricato di Villa Patrizi, (-1% rispetto al 31 dicembre 2017) è stato riclassificato dalla voce Investimenti immobiliari il valore netto di 1.648 mila euro. Le altre riclassifiche, per 420 mila euro, si riferiscono alla quota relativa al software di progetti di investimento aventi natura mista, che in fase di passaggio a cespiti sono stati opportunamente riclassificati all'interno delle relative voci.





## 6. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze della voce ad inizio e a fine esercizio con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2018 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	2018		2017	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
<b>SALDO AL 1 GENNAIO</b>				
Costo	398.525	424.456	486.167	429.213
Fondo Ammortamento	(38.733)	(207.716)	(36.874)	(205.948)
Fondo Svalutazione	(92.943)	(13.277)	(155.848)	(20.129)
<b>VALORE A BILANCIO</b>	<b>266.849</b>	<b>203.463</b>	<b>293.445</b>	<b>203.136</b>
<b>VARIAZIONI DEL PERIODO</b>				
Incrementi		4.074		4.636
Riclassifiche*	(9.384)	(1.334)	(5.075)	4.577
Ammortamenti		(7.225)	(1.801)	(6.996)
Svalutazioni	(8.245)	(1.754)	(2.563)	(133)
Dismissioni**		(11)		
Operazioni straordinarie			(17.157)	(1.757)
<b>TOTALE VARIAZIONI</b>	<b>(17.629)</b>	<b>(6.250)</b>	<b>(26.596)</b>	<b>327</b>
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE</b>				
Costo	385.116	425.119	398.525	424.456
Fondo Ammortamento	(38.775)	(213.197)	(38.733)	(207.716)
Fondo Svalutazione	(97.122)	(14.709)	(92.943)	(13.277)
<b>VALORE A BILANCIO</b>	<b>249.219</b>	<b>197.213</b>	<b>266.849</b>	<b>203.463</b>
<b>RICLASSIFICHE*</b>				
Costo	(13.407)	(3.400)	(40.791)	(738)
Fondo Ammortamento	(42)	1.744	(57)	918
Fondo Svalutazione	4.065	322	35.773	4.397
<b>TOTALE</b>	<b>(9.384)</b>	<b>(1.334)</b>	<b>(5.075)</b>	<b>4.577</b>
<b>DISMISSIONI**</b>				
Costo	(2)	(11)		(6)
Fondo Ammortamento				3
Fondo Svalutazione	2			3
<b>TOTALE</b>		<b>(11)</b>		
<b>OPERAZIONI STRAORDINARIE***</b>				
Costo			(46.851)	(8.649)
Fondo Ammortamento			(1)	4.307
Fondo Svalutazione			29.695	2.585
<b>TOTALE</b>			<b>(17.157)</b>	<b>(1.757)</b>

La voce Investimenti immobiliari accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo e a terzi oppure non utilizzati dalla Società, ma non destinati alla vendita. Il decremento complessivo netto di periodo pari a 23.879 mila euro è dovuto principalmente alle svalutazioni operate nel periodo al fine di allineare il valore contabile degli asset al relativo valore di mercato a seguito della prosecuzione delle attività di valutazione ed analisi in via ricorrente del patrimonio immobiliare della Società, in considerazione della situazione economica ed in particolare della regressione registrata nel settore immobiliare per 9.999 mila euro, agli ammortamenti di periodo per 7.225 mila euro ed alle riclassifiche per 10.718 mila euro. Le riclassifiche sono attribuibili per 9.066 mila euro al trasferimento alla voce "Rimanenze" di immobili che nell'esercizio sono rientrati in piani di vendita e per la restante parte per 1.652 a trasferimenti alla voce "Immobili, Impianti e Macchinari" della porzione del fabbricato di Villa Patrizi in utilizzo diretto da parte della Società, come già commentato alla relativa nota 5. Gli incrementi di periodo, pari a 4.074 mila euro, sono riferiti principalmente agli interventi di ristrutturazione del Museo di Pietrarsa, in uso (locati) a Fondazione FS (2.797 mila euro) ed alle manutenzioni straordinarie effettuate su Villa Patrizi (1.184 mila euro).

## 7. Attività Immateriali

La voce è costituita esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente ai sistemi informativi di Gruppo.

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio delle attività immateriali. Nel corso dell'anno sono stati realizzati investimenti per 37.640 mila euro e passaggi in esercizio per 45.701 mila euro principalmente per acquisizioni e sviluppi di applicativi di sistemi informativi di Gruppo in ambito commerciale, amministrativo, gestionale e sicurezza informatica, con un conseguente aumento del costo per ammortamenti. Alcuni *software* sono stati oggetto di una svalutazione di 1.434 mila euro; la voce relativa ad alienazioni e dismissioni (1.456 mila euro) si riferisce alla cessione a RFI della rete *wi-fi* costruita all'interno delle principali stazioni italiane.

valori in migliaia di euro

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	168.434	4.061	172.494
Ammortamenti e perdite di valore	(125.478)		(125.478)
Contributi	(10.448)		(10.448)
<b>CONSISTENZA AL 1.1.2017</b>	<b>32.508</b>	<b>4.061</b>	<b>36.569</b>
Investimenti		11.521	11.521
Passaggi in esercizio	3.768	(3.768)	
Ammortamenti	(11.371)		(11.371)
Alienazioni e dismissioni			
Incrementi dei contributi di periodo			
Altre riclassifiche		(861)	(861)
<b>TOTALE VARIAZIONI</b>	<b>(7.603)</b>	<b>6.892</b>	<b>(711)</b>
Costo storico	172.201	10.953	183.154
Ammortamenti e perdite di valore	(136.849)		(136.849)
Contributi	(10.448)		(10.448)
<b>CONSISTENZA AL 31.12.2017</b>	<b>24.904</b>	<b>10.953</b>	<b>35.857</b>
Investimenti		37.640	37.640
Passaggi in esercizio	45.701	(45.701)	
Ammortamenti	(15.645)		(15.645)
Perdite di valore	(1.434)		(1.434)
Alienazioni e dismissioni	(1.456)		(1.456)
Altre riclassifiche		420	420
<b>TOTALE VARIAZIONI</b>	<b>27.166</b>	<b>(7.641)</b>	<b>19.525</b>
Costo storico	217.902	3.312	218.731
Ammortamenti e perdite di valore	(155.384)		(152.901)
Contributi	(10.448)		(10.448)
<b>CONSISTENZA AL 31.12.2018</b>	<b>52.070</b>	<b>3.312</b>	<b>55.382</b>



## 8. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nel prospetto di seguito riportato sono illustrati la consistenza delle Attività per imposte anticipate e delle Passività per imposte differite, nonché i movimenti interscambi della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

valori in migliaia di euro

	31.12.2017	Incr.(decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2018
<b>ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE</b>				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	66.629	(416)		66.213
Accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	48.861	2.965	3.431	55.257
Differenze di valore su immobili di trading - rimanenze	64.405	4.402		68.807
Altro	285	43	(38)	290
<b>TOTALE ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE</b>	<b>180.180</b>	<b>6.994</b>	<b>3.393</b>	<b>190.567</b>
<b>PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE</b>				
<b>FONDO PER IMPOSTE DIFFERITE</b>				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	59.550	(2.788)		56.762
Differenze di valore su immobili di trading - rimanenze	23.885	1.563		25.448
<b>TOTALE FONDO IMPOSTE DIFFERITE</b>	<b>83.435</b>	<b>(1.126)</b>		<b>82.309</b>
Fondo imposte da consolidato fiscale IRES	247.638	(69.726)		177.912
<b>TOTALE PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE</b>	<b>331.073</b>	<b>(70.852)</b>		<b>260.221</b>

Le Attività per imposte anticipate e le Passività per imposte differite sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile e il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle Immobilizzazioni materiali e immateriali, su cui si computano gli Ammortamenti, degli Immobili di *trading*, nonché alla deducibilità differita riconosciuta agli Accantonamenti per rischi e oneri, ed agli effetti derivanti dalla prima applicazione dell'IFRS 9.

La movimentazione relativa all'esercizio è dovuta, per 5.868 mila euro, all'effetto netto tra l'incremento delle attività per imposte anticipate ed il decremento delle imposte differite, dovuto agli accantonamenti registrati nei fondi rischi ed oneri, agli effetti dovuti alle differenze tra il valore contabile e quello fiscale degli ammortamenti di periodo a svalutazione di crediti commerciali; per 3.393 mila euro agli altri movimenti rilevati a patrimonio netto, che riflettono gli effetti della prima applicazione dell'IFRS 9.

Il Fondo imposte da consolidato fiscale IRES è posto a presidio della remunerazione delle perdite fiscali trasferite dalle società ed utilizzate a compensazione delle imposte accertate dalla Capogruppo e dalle altre controllate che partecipano al consolidato fiscale. Il Fondo registra, altresì, gli utilizzi necessari a remunerare le società medesime per le perdite fiscali a suo tempo trasferite e compensate nell'esercizio con i loro imponibili fiscali. Nel corso dell'esercizio 2018 il fondo è stato utilizzato a tal fine per 69.726 mila euro, relativi essenzialmente alle società Trenitalia SpA e Mercitalia Logistics SpA.





## 9. Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2018 e 2017.

valori in migliaia di euro

	Valore netto 31.12.2018	Valore netto 31.12.2017	Fondo svalutazione cumulato
<b>PARTECIPAZIONI IN:</b>			
Imprese controllate	37.908.451	35.110.278	160.668
Imprese collegate	53.392	53.392	
Imprese a controllo congiunto	95.120	95.120	
Altre imprese	14.748	14.748	
<b>TOTALE</b>	<b>38.071.711</b>	<b>35.273.538</b>	<b>160.668</b>





**VARIAZIONI INTERVENUTE NEL 2018**

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2017	Movimenti del periodo				Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2018	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche			
<b>PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE</b>								
Centostazioni SpA	68.781				(68.781)			
Centostazioni Retail SpA					22.395	(22.395)		
Anas SpA		2.863.741					2.863.741	
Fercredit SpA	31.413						31.413	
Ferservizi SpA	8.378						8.378	
Mercitalia Logistics SpA	347.138			(127.873)			219.265	160.533
FS Sistemi Urbani Srl	534.094						534.094	
Grandi Stazioni Rail SpA	3.145				(3.145)			
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616						616	
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	144.355						144.355	
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)								135
Italcertifer SpA	738						738	
Italferr SpA	8.047						8.047	
RFI SpA	32.414.368				49.531		32.463.899	
Sita SpA in liquidazione								
Trenitalia SpA	1.417.782						1.417.782	
Busitalia - Sita nord Srl	85.373						85.373	
TrainOSE SA	45.000						45.000	
Nugo SpA	1.000	10.400					11.400	
Tav Srl	50						50	
FS Technology SpA		1.000					1.000	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl		41.779				31.521	73.300	
	<b>35.110.278</b>	<b>2.916.920</b>		<b>(127.873)</b>		<b>9.126</b>	<b>37.908.451</b>	<b>160.668</b>
<b>PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE</b>								
Metro 5 SpA	30.308						30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061						23.061	
Italiacamp Srl	23						23	
	<b>53.392</b>						<b>53.392</b>	
<b>PARTECIPAZIONI IN IMPRESE A CONTROLLO CONGIUNTO</b>								
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	95.120	87.772				(87.772)	95.120	
	<b>95.120</b>	<b>87.772</b>				<b>(87.772)</b>	<b>95.120</b>	
<b>ALTRE IMPRESE</b>								
BCC Bureau Central de Clearing	6						6	
Eurofima SA	14.584						14.584	
Hit Rail B.V.	97						97	
Isfort SpA	61						61	
	<b>14.748</b>						<b>14.748</b>	
<b>TOTALE</b>	<b>35.273.538</b>	<b>3.004.692</b>		<b>(127.873)</b>		<b>(78.646)</b>	<b>38.071.711</b>	<b>160.668</b>



Nel corso dell'esercizio si sono registrate le seguenti variazioni:

- Anas SpA – in data 18 gennaio 2018 è stato effettuato l'atto di conferimento da parte del Ministero dell'economia e finanze dell'intera partecipazione detenuta in Anas SpA.
- Grandi Stazioni Rail SpA – in data 13 novembre 2018 l'intera partecipazione è stata conferita a Rete Ferroviaria Italiana SpA.
- Centostazioni Retail SpA – la vendita della società completa il processo di riorganizzazione e valorizzazione del network Centostazioni e, più in generale, dell'attività travel retail del Gruppo Ferrovie Italiane. L'operazione ha visto la scissione parziale di Centostazioni SpA, di cui Ferrovie dello Stato Italiane SpA aveva riacquisito il 100% del capitale nel gennaio 2017, con la creazione della nuova società Centostazioni Retail SpA, l'ulteriore apporto del ramo *retail* di Rete Ferroviaria Italiana SpA e l'attribuzione del contratto di sfruttamento economico in esclusiva degli spazi commerciali e pubblicitari dei cinque scali ferroviari (Milano Porta Garibaldi, Torino Porta Susa, Padova, Roma Ostiense e Napoli Afragola). A tal proposito la partecipazione è stata riclassificata alla voce "Attività possedute per la vendita".
- Ferrovie del Sud Est SpA – in data 24 ottobre 2018 il CdA di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, in considerazione dei risultati economici/patrimoniali del primo semestre e del *forecast* di chiusura dell'esercizio 2018, preso atto dello slittamento dei tempi di incasso dello stanziamento da parte del MIT di cui all'art.1 comma 867 della legge 28 dicembre 2015 n. 208, ha deliberato sia la ricapitalizzazione della stessa, per 41.779 mila euro, che la conversione in capitale sociale di una parte di finanziamenti precedentemente erogati per 31.521 mila euro. Inoltre, la controllante Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha provveduto a garantire risorse finanziarie, nella forma di finanziamento erogabile fino ad un massimo di 70 milioni di euro, per consentire il regolare adempimento del piano concordatario approvato







in data 10 luglio 2018. Per ulteriori informazioni di rinvia alla Relazione sulla Gestione, paragrafo Altre Informazioni. Al 31 dicembre la società tala importo risulta utilizzato per 37 milioni di euro.

- Nugo SpA – in data 26 ottobre 2018 si è provveduto a deliberare il versamento di 10.400 mila euro per ripianamento delle perdite pari a 3.148 mila euro, per ricostituzione del capitale iniziale e per costituzione di una riserva disponibile per i restanti 7.252 mila euro.
- FS Technology SpA - in data 17 dicembre 2018 ha avuto luogo la costituzione della società partecipata per il 100% da Ferrovie dello Stato Italiane SpA.
- TELT SaS - la partecipazione ha registrato un incremento per 87.772 mila euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7122.
- Mercitalia Logistics SpA (MIL) – i risultati negativi delle principali società operative del Polo (Mercitalia Rail Srl e TX Logistic AG, entrambe partecipate da MIL), hanno reso necessaria, *in primis* in relazione alle esigenze operative del *management* ma anche in ossequio a quanto previsto dai principi contabili applicabili in materia (IAS 36) in presenza, appunto, di cd *trigger events*, un'analisi sulla "tenuta" del *business* del Polo (cd *Impairment test*). L'analisi è stata effettuata a livello di singole società e nello specifico per Mercitalia Logistics Spa, Mercitalia Rail Srl e TX Logistic AG. Dal *test* citato è emersa la necessità di effettuare nel bilancio di MIL, una svalutazione sulle partecipazioni da questa detenute in MIR e TX. Con riferimento alla partecipazione detenuta in FS in Mercitalia Logistics, dal *test* di *impairment*, è emerso come i flussi di cassa e i rendimenti futuri attesi dall'operatività complessiva del trasporto merci, attualizzati ad un tasso rappresentativo della rischiosità del *business* specifico, non risultano adeguati a supportare il valore di iscrizione della partecipazione nel bilancio di Ferrovie dello Stato Italiane Spa. Gli esiti del test hanno pertanto comportato una svalutazione della partecipazione per un ammontare complessivo di 127.873 mila di euro.



**VARIAZIONI INTERVENUTE NEL 2017**

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2016	Movimenti del periodo				Riclassifiche	Decrementi	Valore Netto 31.12.2017	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Altri movimenti				
<b>PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE</b>									
Centostazioni SpA	3.050	65.731					68.781		
Fercredit SpA	31.413						31.413		
Ferservizi SpA	8.378						8.378		
Mercitalia Logistica SpA	110.436					236.702	347.138	32.659	
FS Sistemi Urbani Srl	534.094						534.094		
Grandi Stazioni Rail SpA	3.145						3.145		
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616						616		
Grandi Stazioni Retail SpA									
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	144.355						144.355		
Mercitalia Rail Srl	20					(20)		135	
Italcertifer SpA	738						738		
Italferr SpA	8.047						8.047		
RFI SpA	32.414.368						32.414.368		
Sita SpA in liquidazione									
Trenitalia SpA	1.654.464					(236.682)	1.417.782		
Busitalia - Sita nord Srl	85.373						85.373		
TrainOSE SA		45.000					45.000		
Nugo SpA		1.000					1.000		
Tav Srl	50						50		
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl									
	<b>34.998.547</b>	<b>111.731</b>					<b>35.110.278</b>	<b>32.794</b>	
<b>PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE</b>									
Metro 5 SpA		30.308					30.308		
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061						23.061		
Italiacamp Srl	23						23		
	<b>23.084</b>	<b>30.308</b>					<b>53.392</b>		
<b>PARTECIPAZIONI IN IMPRESE A CONTROLLO CONGIUNTO</b>									
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	95.120	31.931		(31.931)			95.120		
	<b>95.120</b>	<b>31.931</b>		<b>(31.931)</b>			<b>95.120</b>		
<b>ALTRE IMPRESE</b>									
BCC Bureau Central de Clearing	6						6		
Eurofima SA	14.584						14.584		
Hit Rail B.V.	97						97		
Isfort SpA	61						61		
	<b>14.748</b>						<b>14.748</b>		
<b>TOTALE</b>	<b>35.131.499</b>	<b>173.970</b>		<b>(31.931)</b>			<b>35.273.538</b>	<b>32.794</b>	





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

valori in migliaia di euro

	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2018	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2018 (b)	Differenza (b) - (a)
<b>PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE</b>								
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	73.000	585	88.415	100,00%	88.415	85.373	(3.042)
Anas SpA	Roma	2.269.892	2.041	2.685.379	100,00%	2.685.379	2.863.741	178.362
Fercredit SpA	Roma	32.500	3.351	89.805	100,00%	89.805	31.413	(58.392)
Ferservizi SpA	Roma	8.170	19.917	28.679	100,00%	28.679	8.378	(20.301)
Mercitalia Logititcs SpA	Roma	379.806	(187.969)	184.309	100,00%	184.309	219.265	34.956
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.783	4.208	554.412	100,00%	554.412	534.094	(20.318)
Cento Stazioni Retail SpA	Roma	3.797	706	16.768	78,35%	13.138		(13.138)
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	4.000	(264)	39.170	60,00%	23.502	616	(22.886)
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	Berlino	1.025	2.032	242.478	51,00%	123.664	144.355	20.691
Italcertifer SpA	Firenze	480	1.383	7.090	55,66%	3.946	738	(3.208)
Italferr SpA	Roma	14.186	8.813	51.928	100,00%	51.928	8.047	(43.881)
RFI SpA	Roma	31.528.425	274.196	33.512.174	100,00%	33.512.174	32.463.899	(1.048.275)
FS Technology SpA	Roma	1.000		1.000	100,00%	1.000	1.000	
Sita SpA in liquidazione (*)	Firenze	200	148	(16.506)	55,00%	(9.078)		9.078
TrainOSE SA	Atene	34.407	(3.699)	29.532	100,00%	29.532	45.000	15.468
Nugo SpA	Roma	1.000	(3.195)	8.201	100,00%	8.201	11.400	3.199
Trenitalia SpA	Roma	1.417.782	256.763	2.649.015	100,00%	2.649.014	1.417.782	(1.231.232)
TAV Srl (*)	Roma	50	(12)	23	100,00%	23	50	27
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	Roma	4.683	68.742	4.012	100,00%	4.012	73.300	69.288
<b>TOTALE</b>						<b>40.042.055</b>	<b>37.908.451</b>	<b>(2.133.604)</b>
<b>PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE</b>								
Metro 5 SpA	Milano	53.300	11.108	94.932	36,70%	34.840	30.308	(4.532)
Ferrovie Nord Milano SpA (*)	Milano	230.000	21.212	346.578	14,74%	51.086	23.061	(28.025)
Italiacamp Srl (*)	Roma	10	153	636	20,00%	127	23	(104)
<b>TOTALE</b>						<b>86.053</b>	<b>53.392</b>	<b>(32.661)</b>
<b>PARTECIPAZIONI IN IMPRESE A CONTROLLO CONGIUNTO</b>								
T.E.L.T. Sas (**)	Le Bourget du Lac	1.000		867	50,00%	434	95.120	94.687
<b>TOTALE</b>						<b>434</b>	<b>95.120</b>	<b>94.687</b>
<b>TOTALE</b>						<b>40.128.542</b>	<b>38.056.963</b>	<b>(2.071.578)</b>

(\*) I dati si riferiscono al bilancio 2017 (\*\*) Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Pa. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.

Anas SpA, entrata a far parte del Gruppo FS Italiane nel 2018, conferma gli elementi di scenario strategico e riflessi peraltro nel Piano Economico Finanziario (PEF) della società approvato nella seduta consiliare del 27 febbraio 2019. A fronte del nuovo PEF approvato, dei consuntivi di periodo, del periodo intercorso tra l'iscrizione della concessione e la chiusura di bilancio, nonché dell'iter avviato per la richiesta di estensione della concessione fino ad un massimo di 50 anni, gli amministratori di ANAS hanno ritenuto opportuno verificare nuovamente la recuperabilità di detta concessione: tale valutazione, che ha anche tenuto conto delle iniziative di valorizzazione incluse nel nuovo CdP Anas del dicembre 2017, ha confermato pienamente i valori già iscritti. La differenza tra il valore di carico della partecipazione e la corrispondente frazione del patrimonio netto è di fatto riconducibile alla prima applicazione del nuovo principio contabile IFRS 9.

Per le differenze risultanti tra i valori di carico delle società Netinera Deutschland GmbH e di Ferrovie del Sud Est Srl rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto, non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto, alla luce del relativo andamento prospettico di piano, non si ritiene vi siano perdite durevoli di valore.

La Nugo Spa ha iniziato l'operatività nella seconda metà del 2018 e rappresenta una vera e propria *start up*. I risultati sono in linea con le previsioni di piano e pertanto, alla luce del relativo andamento prospettico di piano, non si ritiene vi siano perdite durevoli di valore.

Il valore di carico della partecipazione in Trainose è rappresentativo del prezzo riflesso a seguito dell'operazione di acquisizione avvenuta il 14 settembre 2017 e confermato attraverso il *test di impairment* e l'allocazione del prezzo entrambi effettuati nel 2018.

Per la società TAV Srl non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto, al 31 dicembre 2018, non è operativa.

Per quanto concerne la società Sita SpA in liquidazione, si evidenzia che sussiste un accantonamento tra i fondi ritenuto congruo a fronte dei rischi di eventuali soccombenze nei giudizi di alcuni contenziosi in corso.

Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche delle società collegate e a controllo congiunto. I dati si riferiscono ai bilanci 2018 e 2017.

valori in migliaia di euro

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2018	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
<b>PARTECIPAZIONE IN IMPRESE COLLEGATE</b>											
FNM SpA (*)	14,74%	190.757	482.858	1.677	675.292	252.355	76.359	328.714	79.568	58.356	21.212
Italiacamp Srl (*) (**)	20,00%	1.007	150		1.157	487	33	520	2.101	1.948	153
Metro 5 SpA	36,70%	135	643		778	90	593	683	79	68	11
<b>PARTECIPAZIONE A CONTROLLO CONGIUNTO</b>											
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	50,00%	37.606	1.254.159		1.291.765	61.441	1.229.457	1.290.898	38.367	38.367	

(\*) I dati si riferiscono al bilancio 2017 (\*\*) Il bilancio è stato redatto secondo i principi contabili italiani

valori in migliaia di euro

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2017	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
<b>PARTECIPAZIONE IN IMPRESE COLLEGATE</b>											
FNM SpA (*)	14,74%	187.230	396.181	1.677	585.088	171.930	80.419	252.349	73.180	55.606	17.574
Italiacamp Srl (**)	20,00%	831	110		941	653	17	670	1.510	1.349	161
Metro 5 SpA	36,70%	169	642		811	86	642	728	81	73	8
<b>PARTECIPAZIONE A CONTROLLO CONGIUNTO</b>											
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	50,00%	53.852	1.063.184		1.117.036	55.164	1.061.005	1.116.169	9.450	9.450	

(\*) I dati si riferiscono al bilancio 2016 (\*\*) Il bilancio è stato redatto secondo i principi contabili italiani



## 10. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle Attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

valori in migliaia di euro

Valore contabile	31.12.2018			31.12.2017			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	3.080		3.080	2.714		2.714	366		366
Finanziamenti a medio/ lungo termine	5.991.298	955.840	6.947.138	6.591.072	908.305	7.499.378	(599.774)	47.535	(552.239)
Crediti per finanziamenti a breve		1.245.710	1.245.710		1.024.441	1.024.441		221.269	221.269
Altri crediti finanziari	2.257	166.613	168.870		430.715	430.715	2.257	(264.102)	(261.845)
<b>TOTALE</b>	<b>5.996.635</b>	<b>2.368.163</b>	<b>8.364.798</b>	<b>6.593.786</b>	<b>2.363.461</b>	<b>8.957.248</b>	<b>(597.151)</b>	<b>4.702</b>	<b>(592.449)</b>

Le Attività finanziarie, nel corso del 2018, hanno subito nel loro complesso un decremento pari a 592.449 mila euro.

La voce Strumenti finanziari derivati di copertura riporta il valore delle operazioni di *Cross Currency Swap* calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato (*fair value*) così come indicato dall'IFRS 13, concluse ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di interessi del finanziamento erogato a Trenitalia UK descritto nel paragrafo "Gestione dei rischi finanziari".

I Finanziamenti a medio/ lungo termine al 31 dicembre 2018 sono relativi principalmente ai finanziamenti concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA per complessivi 5.771.528 mila euro, di cui 3.942.008 mila euro afferenti al Programma *Euro Medium Term Notes*, sono esposti al netto del fondo svalutazione di 4.587 mila euro derivante dall'applicazione dell'IFRS 9.

Il decremento registrato nella voce per 552.239 mila euro rispetto all'esercizio precedente è essenzialmente dovuto al rimborso dei finanziamenti da parte delle società Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA avvenuto nel corso dell'esercizio per un totale di 880.125 mila euro ed al pagamento da parte della società Metro 5 Spa di 7.340 mila euro, a rimborso parziale del credito iscritto da Ferrovie dello Stato Italiane SpA al momento dell'acquisizione da Astaldi, avvenuta nel 2017, di una quota pari al 36,7% del capitale azionario di Metro 5 Spa.

Nel corso dell'esercizio, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha ottenuto l'incasso pari a 15.000 mila euro da Trenitalia SpA della quota residua del *Green Bond* per un originario ammontare complessivo di 600.000 mila euro a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* collocato sul mercato in data 30 novembre 2017. Si è inoltre provveduto a riclassificare da breve a medio e lungo termine il finanziamento concesso alla società Grandi Stazioni Rail SpA per un importo pari a 36.000 mila euro.

A tale decremento si contrappongono le seguenti operazioni finanziarie:

- un finanziamento di 200.000 mila euro concesso nel mese di marzo 2018 a Rete Ferroviaria Italiana SpA per il finanziamento dell'infrastruttura AV/AC di RFI mediante la sottoscrizione di un *intercompany loan* tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA e la società a valere sui fondi dell'emissione, rispecchiandone nella sostanza caratteristiche e condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti;
- un finanziamento *intercompany* concesso nel mese di aprile 2018, da Ferrovie dello Stato Italiane SpA alla controllata Mercitalia Rail Srl, per l'acquisto di 40 nuove locomotive elettriche. Il finanziamento ha un importo massimo di Euro 114.400 mila euro e sarà erogato in più *tranche*. Tale operazione si inquadra nell'ambito della complessiva delibera del Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA avvenuta il 26 ottobre 2017 per la concessione di due finanziamenti a favore delle società controllate Mercitalia Rail Srl e TX Logistik AG al fine di rendere il relativo parco rotabili più moderno e affidabile, riducendo l'incidenza dei costi e permettendo alle stesse società l'incremento della quota dei rotabili di proprietà. Al 31 dicembre 2018 il finanziamento utilizzato è pari a 32.599 mila euro;
- nel mese di novembre 2018, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso ad Italferr un finanziamento *intercompany* di



importo pari a 15.000 mila euro, per l'acquisizione dell'80% del capitale sociale di Crew - Cremonesi Workshop, società di progettazione architettonica e di ingegneria delle infrastrutture. Tale acquisizione ha lo scopo di incrementare le competenze e la specializzazione nella progettazione integrata di modelli con la metodologia *Building Information Modeling* (BIM);

- nel mese di dicembre 2018, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla sua controllata Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici un finanziamento con rimborso previsto alla scadenza del Piano Concordatario, di importo massimo pari a 70.000 mila euro utilizzato, al 31 dicembre 2018 per 37.000 mila euro, per le finalità e con le modalità precedentemente dettagliate.

L'incremento dei crediti per finanziamenti a breve dell'esercizio pari a 221.269 mila euro è prevalentemente riconducibile ai due finanziamenti *intercompany* per complessivi 105.000 mila euro concessi da Ferrovie dello Stato Italiane SpA alla controllata olandese Qbuzz nell'ambito dei fabbisogni connessi alla concessione per il trasporto pubblico locale nell'area c.d. DAV, ai maggiori finanziamenti concessi alle società Mercitalia Rail Srl (82.076 mila euro), Trenitalia Spa (49.766 mila euro), Mercitalia Logistics SpA (37.508 mila euro), Trenitalia C2C (23.488 mila euro) e Busitalia Sita Nord SpA (14.024 mila euro). A tale incremento si contrappone la riclassifica da breve a medio e lungo termine del finanziamento concesso alla società Grandi Stazioni Rail SpA per un importo pari a 36.000 mila euro come già commentato precedentemente, la conversione del finanziamento concesso a Ferrovie del Sud Est in capitale sociale per 31.521 mila euro già descritta al paragrafo 9 "Partecipazioni" e la riduzione dei finanziamenti concessi alla società Rete Ferroviaria Italiana SpA per 29.916 mila euro.

Il decremento della voce Altri crediti finanziari, pari a 261.845 mila euro, è dovuto essenzialmente alla minore disponibilità sui conti correnti intersocietari verso la società Trenitalia SpA.

## 11. Altre attività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

Valore contabile	31.12.2018			31.12.2017			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		51.055	51.056		38.139	38.139		12.916	12.916
Credit per IVA	33.625	5.555	39.180	169.105	530.105	699.210	(135.480)	(524.550)	(660.030)
Ministero dell'Economia e delle Finanze		21.850	21.850		109.622	109.622		(87.772)	(87.772)
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		572.279	572.279		572.279	572.279			
Altre Amministrazioni dello Stato		177	177		11	11		166	166
Debitori diversi e ratei/risconti	1.255	3.110	4.365	1.273	3.101	4.374	(18)	9	(9)
<b>TOTALE</b>	<b>34.880</b>	<b>654.026</b>	<b>688.907</b>	<b>170.378</b>	<b>1.253.257</b>	<b>1.423.635</b>	<b>(135.498)</b>	<b>(599.231)</b>	<b>(734.729)</b>
Fondo svalutazione	(1.073)	(708)	(1.781)	(1.073)		(1.073)		708	708
<b>TOTALE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>33.807</b>	<b>653.318</b>	<b>687.126</b>	<b>169.305</b>	<b>1.253.257</b>	<b>1.422.562</b>	<b>(135.498)</b>	<b>(599.939)</b>	<b>(735.437)</b>



L'incremento degli Altri crediti verso società del Gruppo è dovuto, principalmente, all'aumento dei crediti IVA di Gruppo per 11.744 mila euro e all'aumento dei crediti per consolidato fiscale per 509 mila euro.

Il decremento della voce Crediti per IVA, per complessivi 660.030 mila euro, è attribuibile essenzialmente all'effetto differenziale dovuto ai rimborsi effettuati dall'Erario per 530.181 mila euro, alla liquidazione del credito IVA 2015, 2016 e 2017 compensati nella dichiarazione IVA 2018 per 135.193 mila euro, all'iscrizione del credito relativo al corrente esercizio per 6.329 mila euro e alla riduzione del credito per interessi IVA 2006, per 985 mila euro, con l'utilizzo del Fondo rischi a suo tempo stanziato. I rimborsi ricevuti sono riferiti alle seguenti annualità:

- 2011 (credito IVA riveniente dalla partecipazione della società insieme a Italferr SpA, Anas SpA, ENAC ed ENAV) al consorzio CIITI, cessato in data 20 agosto 2012: 64.779,60 (quota capitale), rimborsati il 19 ottobre 2018;
- 2016, 438.964 mila euro (quota capitale) e 5.123 mila euro (quota interessi), rimborsati il 19 gennaio 2018;
- Rimborso IVA infrannuale 1° trimestre 2017 di 84.592 mila euro (quota capitale) e di 1.437 mila euro (quota interessi), rimborsati il 29 marzo 2018.

Il decremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) si riferisce ai trasferimenti effettuati a TELT Sas, per la realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione, per 87.772 mila euro, a valere sul capitolo 7122, come già descritto nel paragrafo 9 relativo alle partecipazioni. Il credito verso il Ministero delle Infrastrutture (MIT), a valere sulla realizzazione della linea ferroviaria di cui sopra (capitolo 7532), non ha subito variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Il Fondo svalutazione, che si è incrementato complessivamente di 708 mila euro rispetto al periodo precedente, riflette l'adeguamento della svalutazione delle altre attività in seguito all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, di cui 172 mila euro sugli altri crediti al 31 dicembre 2018 e per 536 mila euro dovute alla prima applicazione (1 gennaio 2018) del principio, che ha determinato la costituzione di una specifica Riserva di Patrimonio Netto.

La tabella seguente illustra la composizione dei crediti per area geografica:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Nazionali	687.500	1.423.326	(735.826)
Paesi dell'area euro	969	197	772
Regno Unito	248	50	198
Altri paesi europei non UE	11		11
Stati Uniti	179	62	117
<b>TOTALE</b>	<b>688.907</b>	<b>1.423.635</b>	<b>(734.728)</b>



## 12. Rimanenze

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Immobili e Terreni <i>Trading</i>	561.652	569.097	(7.445)
Fondo svalutazione	(171.396)	(161.076)	(10.320)
<b>VALORE NETTO</b>	<b>390.256</b>	<b>408.021</b>	<b>(17.765)</b>
<b>TOTALE RIMANENZE</b>	<b>390.256</b>	<b>408.021</b>	<b>(17.765)</b>
Riclassifiche			
Costo	14.827	47.058	(32.231)
Fondo Svalutazione	(5.761)	(41.807)	36.046
Contributi		(3.600)	3.600
<b>TOTALE RICLASSIFICHE</b>	<b>9.066</b>	<b>1.651</b>	<b>7.415</b>

Le Rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento netto rispetto al 31 dicembre 2017 (17.765 mila euro) è attribuibile principalmente alle dismissioni effettuate nell'esercizio (24.305 mila euro) al netto dell'utilizzo del relativo fondo svalutazione (11.862 mila euro) e alle svalutazioni operate (16.421 mila euro), al fine di allineare il valore contabile degli asset al relativo valore di mercato compensati dai lavori di manutenzione straordinaria eseguiti sugli immobili (2.034 mila euro). Proseguono, infatti, le attività ricorrenti di valutazione ed analisi del patrimonio immobiliare della Società, anche in considerazione della situazione economica ed in particolare della regressione dei valori di mercato registrata nel settore immobiliare.

Come già commentato nella Nota 6 relativa agli "Investimenti Immobiliari", si segnala che nel corso dell'esercizio sono stati riclassificati dalla suddetta voce 9.066 mila euro, relativi ad immobili rientranti in piani di vendita.

## 13. Crediti commerciali non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2018			31.12.2017			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	6.041	51.985	58.026	5.458	58.055	63.513	583	(6.070)	(5.487)
Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni Pubbliche		4.941	4.941		8.402	8.402		(3.461)	(3.461)
Crediti verso società del Gruppo		77.234	77.234		94.894	94.894		(17.660)	(17.660)
<b>TOTALE</b>	<b>6.041</b>	<b>134.160</b>	<b>140.201</b>	<b>5.458</b>	<b>161.351</b>	<b>166.809</b>	<b>583</b>	<b>(27.191)</b>	<b>(26.608)</b>
Fondo svalutazione	(244)	(29.834)	(30.078)	(147)	(19.863)	(20.010)	(97)	(9.971)	(10.068)
<b>TOTALE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>5.797</b>	<b>104.326</b>	<b>110.123</b>	<b>5.311</b>	<b>141.488</b>	<b>146.799</b>	<b>486</b>	<b>(37.162)</b>	<b>(36.676)</b>

I crediti commerciali subiscono nel 2018 un decremento di 36.676 mila euro a seguito di azioni volte a normalizzare le posizioni commerciali in essere, con conseguente regolazione di numerose posizioni finanziarie nel corso dell'esercizio. I crediti nei confronti delle società del Gruppo si riferiscono principalmente ai crediti commerciali verso RFI SpA (21.506 mila euro), Trenitalia SpA (13.384 mila euro), Mercitalia Logistics SpA (11.536 mila euro), Busitalia Sita Nord Srl (6.157 mila euro), GS Rail SpA (5.729 mila euro), Italferr SpA (4.545 mila euro), Mercitalia Rail SpA (4.929 mila euro), Ferservizi SpA (2.154 mila euro) e Nugo SpA (1.077 mila euro), dovuti essenzialmente a Contratto di fornitura e gestione dei servizi e partite di natura immobiliare.

Il Fondo svalutazione si è incrementato complessivamente di 10.068 mila euro, rispetto al periodo precedente, di cui 9.971 mila euro per crediti correnti e 97 mila euro per crediti non correnti. Tale incremento include anche l'adeguamento della svalutazione dei crediti commerciali dovuto all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, di cui 342 mila euro sui crediti commerciali al 31 dicembre 2018 e 5.834 mila euro dovuta alla prima applicazione (1 gennaio 2018) del principio, che, come già rappresentato, ha determinato la costituzione di una Riserva di Patrimonio Netto. Quest'ultimo importo è rappresentato prevalentemente da svalutazioni operata su crediti verso società del Gruppo.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Nazionali	138.000	164.943	(26.943)
Paesi dell'area euro	1.620	1.277	343
Regno Unito	330	589	(259)
Altri paesi europei (UE non Euro)	250		250
Altri paesi europei non UE	1		1
<b>TOTALE</b>	<b>140.201</b>	<b>166.809</b>	<b>(26.608)</b>

#### 14. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Depositi bancari e postali	213.777	330.113	(116.336)
Denaro e valori in cassa	25	30	(5)
Conti correnti di tesoreria	80.459	82.663	(2.204)
<b>TOTALE</b>	<b>294.261</b>	<b>412.806</b>	<b>(118.545)</b>

La voce ha subito una variazione in diminuzione di 118.545 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta essenzialmente al decremento dei depositi bancari e postali. Tale decremento è stato determinato principalmente dall'apporto di capitale sociale effettuato da Ferrovie dello Stato Italiane Spa verso Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl, Nugo e FS Technology per un totale di 53.179 mila euro in quanto controllante delle stesse, come più dettagliatamente descritto alla nota 9 "Partecipazioni", e dal versamento dei dividendi relativi al 2017 a favore del MEF per 150.000 mila euro. Da sottolineare che l'azione di normalizzazione sui crediti commerciali attuata nel corso dell'anno, ha comportato l'incasso di partite creditorie scadute per un totale di circa 33.000 mila euro.

#### 15. Crediti tributari

I crediti tributari, che ammontano nel 2018 a 83.930 mila euro con una variazione in aumento di 996 mila euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2017, pari a 82.934 mila euro, si riferiscono agli acconti versati, al netto delle imposte maturate nel periodo.

#### 16. Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

La voce accoglie la riclassifica operata dalle "partecipazioni in imprese controllate" (nota 9), dell'intero valore della partecipazione in Centostazioni Retail Srl (integralmente posseduta da Ferrovie dello Stato) pari a 22.395 mila euro, costituita a seguito dell'operazione di scissione di Centostazioni Spa. Tale riclassifica è stata effettuata in seguito alla decisione del Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato di procedere alla vendita della stessa Centostazioni Retail.



## 17. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2018 e 2017 per le principali voci del Patrimonio netto sono riportate analiticamente nel relativo prospetto che segue gli schemi di Bilancio.

### Capitale Sociale

Il 18 gennaio 2018 il socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze ha sottoscritto un aumento di capitale sociale di 2.863.741.000 di euro, conferendo alla società l'intera partecipazione detenuta in Anas SpA. In seguito alla suddetta operazione, il Capitale Sociale di Ferrovie dello Stato Italiane Spa al 31 dicembre 2018 risulta interamente sottoscritto e versato e costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 39.204.173.802 euro.

### Riserva legale

Al 31 dicembre 2018 ammonta a 50.353 mila euro, e si è incrementata di 11.546 mila euro a seguito della destinazione della quota prevista dall'art. 2430 del codice civile a valere sull'utile 2017.

### Riserva straordinaria

Azzerata nel corso del 2017 in conseguenza del perfezionamento dell'operazione di scissione con RFI.

### Dividendi

In data 15 maggio 2018, sono stati versati al MEF dividendi per 150.000 mila euro, destinati alla distribuzione da una quota parte dell'utile 2017.

### Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La Riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2018 si evidenzia una riserva per utile attuariale, al netto dell'effetto imposte, pari a 368 mila euro.

### Riserva per utili (perdite) portate a nuovo

La Riserva per utili/perdite portate a nuovo, che ammonta a 315.334 mila euro, accoglie la destinazione di quota parte dell'utile 2017 e gli effetti derivanti della prima applicazione, a partire dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio contabile internazionale IFRS 9. Tali effetti hanno determinato una riserva negativa complessivamente pari a 14.296 mila euro, rettificata per gli effetti fiscali per 3.431 mila euro.

### Risultato di esercizio

L'utile dell'esercizio 2018 è pari a 62.398 mila euro.

Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio.

valori in migliaia di euro

Origine	Importi al 31.12.2018 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di Utilizzo	Quota disponibile (b)
<b>CAPITALE SOCIALE</b>	<b>39.204.174</b>	<b>39.204.174</b>		
<b>RISERVE DI UTILI:</b>				
Riserva legale	50.353	50.353	B	
<b>RISERVE DI VALUTAZIONE</b>				
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	368		A,B	368
Riserva per utili (perdite) portate a nuovo	315.334		A,B,C	315.334
<b>TOTALE</b>	<b>39.570.229</b>	<b>39.254.527</b>		<b>315.702</b>
Legenda:				
A: per aumento di capitale   B: per copertura perdite   C: per distribuzione ai soci				

## 18. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i finanziamenti della società valutate al costo ammortizzato:

valori in migliaia di euro

Finanziamento a medio/lungo termine al netto della quota corrente	Valore Contabile		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Prestiti obbligazionari	4.977.305	5.116.266	(138.961)
Finanziamenti da banche	357.002	753.608	(396.606)
Debiti verso altri finanziatori	437.386	620.275	(182.889)
<b>TOTALE</b>	<b>5.771.693</b>	<b>6.490.149</b>	<b>(718.456)</b>

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente di Finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	367.329	635.999	(268.670)
Finanziamenti da banche (breve termine)	1.131.849	797.567	334.282
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	182.889	175.743	7.146
Debiti finanziari verso la società del gruppo (breve termine)	326	360	(34)
<b>TOTALE</b>	<b>1.682.393</b>	<b>1.609.669</b>	<b>72.724</b>
<b>TOTALE FINANZIAMENTI</b>	<b>7.454.086</b>	<b>8.099.818</b>	<b>(645.732)</b>

La voce ha subito una variazione in diminuzione di 645.732 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta principalmente ai rimborsi del prestito Cassa Depositi e Prestiti per 175.743 mila euro, del prestito BEI per 92.282 mila euro e del prestito obbligazionario Eurofima per 612.100 mila euro, a cui si contrappongono la sottoscrizione a marzo 2018 del titolo obbligazionario a tasso variabile dell'ammontare di 200.000 mila euro e durata pari a 12 anni a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* quotato presso l'*Irish Stock Exchange* (rating Fitch 'BBB' e S&P's 'BBB') che completa la copertura dei fabbisogni del Gruppo per il 2017 deliberati il 21 aprile 2017 dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, l'incremento della provvista a breve termine per 30.151 mila euro e dei ratei per 4.242 mila euro.







I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere a medio/lungo termine, inclusa la quota a breve, sono i seguenti:

valori in migliaia di euro

Creditore	Valuta	Tasso di interesse Nominale	Anno di Scadenza	31.12.2018		31.12.2017	
				Valore Nominale	Valore Contabile	Valore Nominale	Valore Contabile
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018			400.000	400.008
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018			149.400	149.404
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2019	160.000	160.017	160.000	160.019
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2019	183.000	183.016	183.000	183.017
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2018			62.700	62.702
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2020	62.700	62.700	62.700	62.701
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	190.000	190.045	190.000	190.050
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	100.000	100.023	100.000	100.026
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	128.700	128.764	128.700	128.766
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	116.000	116.026	116.000	116.029
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2022	120.000	120.076	120.000	120.077
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2024	122.200	122.226	122.200	122.229
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	65.700	65.731	65.700	65.731
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2020	47.400	47.400	47.400	47.401
EUROFIMA	CHF	tasso fisso 2,57%	2020	39.933	40.203	38.455	38.716
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	42.500	42.513	42.500	42.512
EMTN PROGR. TR. 1	EUR	tasso fisso 4,00%	2020	747.749	761.147	746.370	759.767
EMTN PROGR. TR. 2	EUR	tasso fisso 3,50%	2021	598.501	599.594	598.026	599.119
EMTN PROGR. TR. 3	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	300.000	300.008	300.000	300.022
EMTN PROGR. TR. 4	EUR	Euribor 6 m + Spread	2022	349.387	350.086	349.214	349.907
EMTN PROGR. TR. 5	EUR	tasso fisso 1,65%	2031	49.803	50.165	49.789	50.151
EMTN PROGR. TR. 6	EUR	tasso fisso 1,50%	2025	997.213	1.004.939	996.787	1.004.472
EMTN PROGR. TR. 7	EUR	tasso fisso 0,875%	2023	599.519	599.879	599.424	599.784
EMTN PROGR. TR. 8	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	100.000	100.017	100.000	100.015
EMTN PROGR. TR. 9	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	200.385		
				<b>5.320.305</b>	<b>5.344.960</b>	<b>5.728.365</b>	<b>5.752.625</b>
BEI	EUR	tasso fisso 4,685%	2021	303.608	304.240	395.890	396.714
CASSA DD.PP.	EUR	tasso fisso 4,026%	2021	470.275	470.275	646.018	646.018
TLTRO I (RTI)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2019	300.000	300.000	300.000	300.000
TLTRO II 1^ Tranche (CDP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2020	150.000	150.000	150.000	150.000
TLTRO II 2^ Tranche (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2020	150.000	150.000	150.000	150.000
<b>TOTALE FINANZIAMENTI (*)</b>				<b>6.694.188</b>	<b>6.719.475</b>	<b>7.370.273</b>	<b>7.395.357</b>

(\*) Il valore contabile dei finanziamenti non comprende la provvista a breve pari al 31 dicembre 2018 a 734.611 mila euro ed al 31 dicembre 2017 a 704.461 mila euro.

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta, esposta nello Stato Patrimoniale Riclassificato, come riportato nella Relazione sulla gestione al 31 dicembre 2018, confrontata con il 31 dicembre 2017:

valori in migliaia di euro

<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>	<b>Variazione</b>
<b>POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A BREVE TERMINE</b>	<b>(727.557)</b>	<b>(837.176)</b>	<b>109.619</b>
Conti correnti di tesoreria	(80.459)	(82.662)	2.203
Debiti verso altri finanziatori	182.889	175.743	7.146
Finanziamenti da banche	1.130.377	797.076	333.301
Prestiti obbligazionari	365.981	634.807	(268.826)
Conto corrente intersocietario	86.440	(101.287)	187.727
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(2.198.983)	(1.930.710)	(268.273)
Depositi bancari e postali	(213.777)	(330.113)	116.336
Altro	(25)	(30)	5
<b>POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A MEDIO/LUNGO TERMINE</b>	<b>(220.494)</b>	<b>(100.924)</b>	<b>(119.570)</b>
Debiti verso altri finanziatori	437.386	620.275	(182.889)
Finanziamenti da banche	354.745	753.608	(398.863)
Prestiti obbligazionari	4.977.305	5.116.266	(138.961)
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(5.989.930)	(6.591.073)	601.143
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>(948.051)</b>	<b>(938.100)</b>	<b>(9.951)</b>

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie secondo quanto richiesto dall'*Amendments* allo IAS 7

valori in milioni di euro

<b>Voci del flusso di cassa generato/ (assorbito) da attività finanziaria</b>	31.12.2017	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetti non monetari			31.12.2018
			<b>NUOVI LEASING</b>	<b>IFRS 9</b>	<b>ALTRO</b>	
Erogazione e rimborso di finanziamento a breve e a medio/lungo termine	8.100	(776)			130	7.454
Variazione delle altre attività finanziarie	(8.957)	811		6	(225)	(8.365)
Variazione delle altre passività finanziarie	329	(80)			5	254
<b>TOTALE</b>	<b>(528)</b>	<b>(45)</b>		<b>6</b>	<b>(90)</b>	<b>(657)</b>



## 19. TFR e altri benefici ai dipendenti

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017
Valore attuale obbligazioni TFR	8.661	8.918
Valore attuale obbligazioni CLC	207	205
<b>TOTALE VALORE ATTUALE OBBLIGAZIONI</b>	<b>8.868</b>	<b>9.123</b>

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti per TFR e CLC (esclusi gli Altri benefici).

valori in migliaia di euro

	2018	2017
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	9.123	11.160
<i>Service Costs</i>	3	2
<i>Interest cost (*)</i>	84	100
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto (**)	(149)	(15)
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(193)	(2.124)
<b>TOTALE OBBLIGAZIONI A BENEFICI DEFINITI</b>	<b>8.868</b>	<b>9.123</b>
(*) con rilevazione a Conto Economico		
(**) al lordo degli effetti fiscali		

La variazione in diminuzione del fondo TFR e della CLC, pari a circa 256 mila euro, è imputabile principalmente: alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio (813 mila euro) ed ai trasferimenti di dipendenti da/preso altre società del Gruppo (633 mila euro); alla differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione con il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, che costituisce l'importo degli (utili)/perdite attuariali. Tale calcolo ha generato un utile attuariale per 149 mila euro rispetto all'utile generato nel 2017, pari a 15 mila euro.

### Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

	2018	2017
Tasso di attualizzazione TFR	1,13%	0,88%
Tasso di attualizzazione CLC	1,57%	1,67%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti	3,00%	3,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla RGS Tavole INPS distinte per età e sesso 100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	
Inabilità		
Età pensionamento		

Nel seguito sono riepilogati i risultati delle *sensitivity* effettuate per valutare gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Nella tabella è fornita la durata (*duration*) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

	TFR	CLC
Tasso di inflazione +0,25%	8.758	223
Tasso di inflazione -0,25%	8.566	191
Tasso di attualizzazione +0,25%	8.510	201
Tasso di attualizzazione -0,25%	8.817	212
Tasso di <i>turnover</i> + 1%	8.623	
Tasso di <i>turnover</i> - 1%	8.704	
<i>Duration</i> del piano	8	13
Erogazione 1° anno	1.354	14
Erogazione 2° anno	559	14
Erogazione 3° anno	428	13
Erogazione 4° anno	861	13
Erogazione 5° anno	632	13

## 20. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2018 dei Fondi per rischi ed oneri.

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2017	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2018
Fondo imposte	292	1	(287)			6
Contenzioso nei confronti del personale e di terzi	7.072	268	(862)			6.478
Altri rischi minori	146.636	8.693	(1.988)	(196)		153.145
<b>TOTALE</b>	<b>154.000</b>	<b>8.962</b>	<b>(3.137)</b>	<b>(196)</b>		<b>159.629</b>



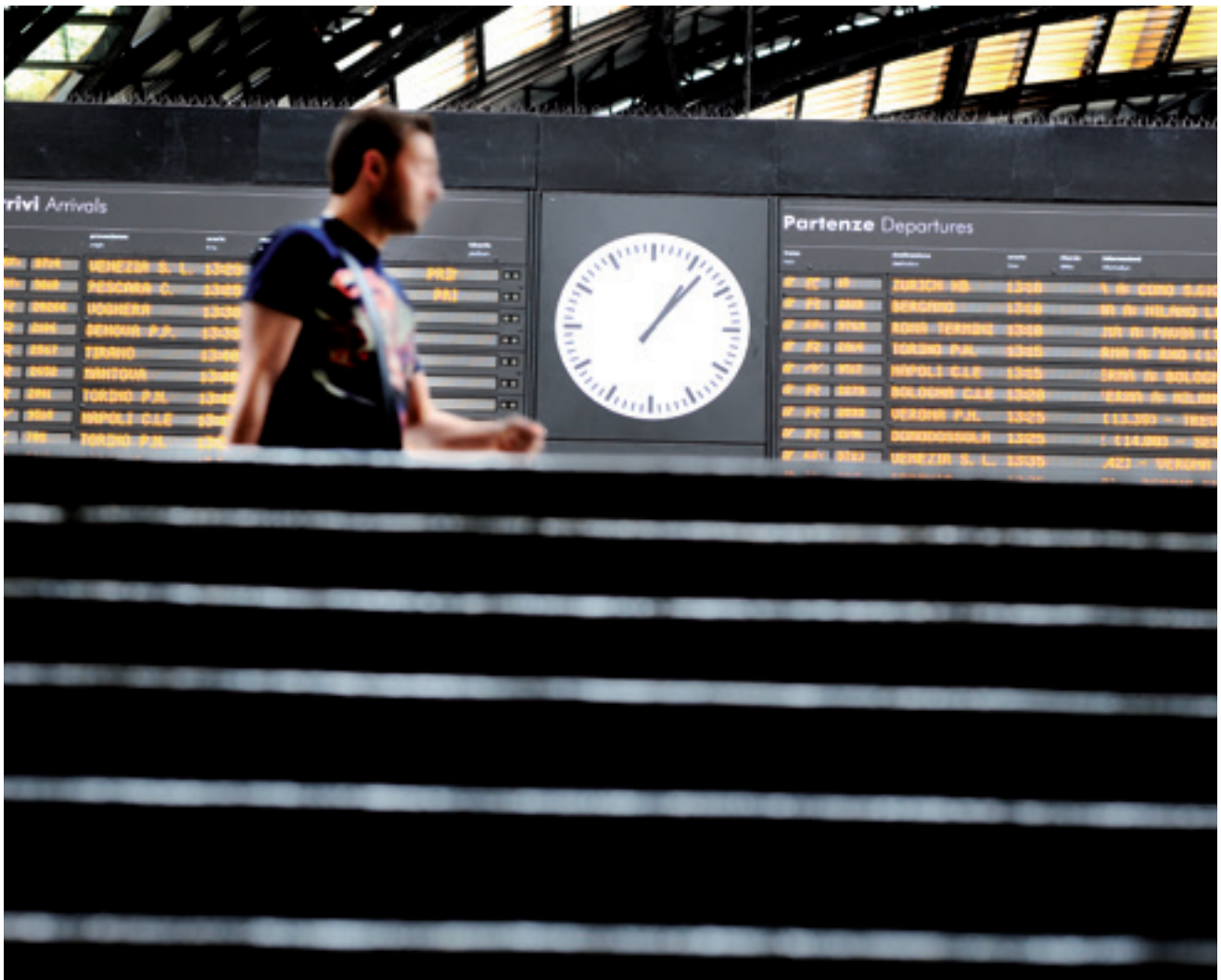
Il Fondo Contenzioso nei confronti del personale e di terzi è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terze parti per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione, rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà, prelazioni ecc., nonché al contenzioso con il personale. Il fondo in questione è stato utilizzato nel corso dell'esercizio 2018 per 862 mila euro essenzialmente per il contenzioso del personale e per la gestione degli assets immobiliari, mentre l'accantonamento di 268 mila euro è dovuto ad un aggiornamento puntuale della valutazione dei rischi.

Il Fondo Altri rischi minori è posto principalmente a presidio dei probabili oneri stimati da sostenere per il personale dirigente coinvolto nel processo di *change management*, per gli oneri contrattualmente assunti dalla ex Ferrovie Real Estate SpA connessi a particolari vendite, cosiddetti "pacchetto a reddito e palazzi alti", per gli oneri di bonifica di alcuni siti, a rischi di natura contrattuale, nonché per partite di natura fiscale.

Gli altri utilizzi dei fondi rischi nell'esercizio (2.275 mila euro) si riferiscono principalmente per 1.834 mila euro agli oneri sostenuti a fronte degli obblighi contrattuali relativi alla ex Ferrovie Real Estate SpA ed altri oneri derivanti dalla gestione immobiliare, per 985 mila euro a seguito della cancellazione di interessi su crediti IVA 2006 la cui istanza di rimborso è stata definitivamente respinta dall'Agenzia delle Entrate, per 286 mila euro alla chiusura di liti fiscali pendenti risolte in via definitiva.

Gli altri accantonamenti nell'esercizio (8.694 mila euro) si riferiscono essenzialmente ad oneri previsti per futuri progetti di ristrutturazione organizzativa e di *change management*.

Le altre variazioni riguardano una riclassifica operata tra le altre passività non correnti, del Fondo di sostegno al reddito (Decreto interministeriale del 09/01/2015 e DLG n. 148/2015D e Circolare INPS del 29/12/2015) a fronte dei progetti attivati nel corso dell'esercizio.





## 21. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

valori in migliaia di euro

	31.12.2018			31.12.2017			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE</b>									
Altre passività finanziarie	1.368	252.474	253.842	329.422	329.422		1.368	(76.948)	(75.580)
<b>TOTALE</b>	<b>1.368</b>	<b>252.474</b>	<b>253.842</b>	<b>329.422</b>	<b>329.422</b>		<b>1.368</b>	<b>(76.948)</b>	<b>(75.580)</b>

Il decremento delle altre passività finanziarie è dovuto essenzialmente al minor debito registrato sui conti correnti intersocietari in particolare verso le società Rete Ferroviaria Italiana SpA per 128.654 mila euro, FS Sistemi Urbani SpA per 16.661 mila euro, Ferservizi SpA per 9.278 mila euro, FS Logistica per 1.525 mila euro, Metropark per 1.329 mila euro, cui si contrappone l'incremento dello stesso verso le società del Gruppo Busitalia per 17.036 mila euro, Nugo SpA per 9.648 mila euro, Centostazioni Rail SpA per 2.043 mila euro, ATAF SpA per 1.583 mila euro e Blufferies Srl per 1.379 mila.

## 22. Altre passività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2018			31.12.2017			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		594.129	594.129	681.901	681.901			(87.772)	(87.772)
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		5.053	5.053	4.882	4.882			171	171
Altri debiti verso società del Gruppo	160.881	53.378	214.259	249.486	529.813	779.299	(88.605)	(476.435)	(565.040)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	6.436	63.022	69.458	7.600	59.536	67.136	(1.164)	3.486	2.322
<b>TOTALE</b>	<b>167.317</b>	<b>715.582</b>	<b>882.899</b>	<b>257.086</b>	<b>1.276.132</b>	<b>1.533.218</b>	<b>(89.769)</b>	<b>(560.550)</b>	<b>(650.319)</b>

Gli acconti per contributi sono interamente riferiti alle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione. La variazione rispetto all'esercizio precedente è speculare alla variazione dei crediti nei confronti del MEF e del MIT, per il cui dettaglio si rimanda alla Nota 11.

Il decremento nei debiti verso società del Gruppo è dovuto principalmente alla riduzione dei "Debiti IVA di Gruppo" per 567.832 mila euro, attribuibile essenzialmente all'effetto del trasferimento dei debiti/crediti netti IVA effettuato nel corso dell'esercizio da parte delle società partecipanti all'IVA di Pool per 37.715 mila e degli accrediti effettuati alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Mercitalia Logistics SpA (per 523.557 mila euro quota capitale e per 6.560 mila euro quota interessi), a seguito dei rimborsi IVA ottenuti nell'esercizio, cui si contrappone un incremento di 2.791 mila euro di debiti verso controllate principalmente per consolidato fiscale.

L'incremento degli Altri debiti e ratei/risconti passivi (2.322 mila euro) è imputabile principalmente all'adeguamento del "Fondo per il sostegno al reddito" (per 196 mila euro) per i cui dettagli si rimanda alla nota 20 (Fondo rischi ed oneri), alle svalutazioni dovute all'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 9 (per 65 mila euro), alle garanzie finanziarie emesse nell'interesse delle Società del Gruppo (+699 mila euro) e ai Debiti verso il personale, principalmente per incentivi all'esodo formalizzati nell'esercizio la cui manifestazione finanziaria avverrà nel successivo esercizio (per 4.465 mila euro).



### 23. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Debiti verso fornitori	53.408	46.379	7.029
Acconti commerciali	8.812	7.550	1.262
Debiti commerciali verso società del Gruppo	50.320	58.713	(8.393)
<b>TOTALE</b>	<b>112.540</b>	<b>112.642</b>	<b>(102)</b>

I debiti commerciali riguardano essenzialmente debiti verso fornitori terzi (di cui 34.375 mila euro per fatture da ricevere) e debiti verso imprese controllate (di cui 43.180 mila euro per fatture da ricevere). Tra queste ultime si segnalano in particolare Ferservizi SpA (17.704 mila euro), Grandi Stazioni Rail SpA (9.725 mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (8.472 mila euro), Trenitalia SpA (6.113 mila euro), FS Sistemi Urbani Srl (2.858 mila euro), Italferr (2.396 mila euro) e Fercredit (2.481 mila euro).

La natura dei debiti verso parti correlate è indicata alla successiva nota n. 41 - Rapporti con parti correlate.

Gli acconti ed anticipi di 8.812 mila euro riguardano essenzialmente incassi ricevuti a fronte di espropri non ancora definiti. In considerazione del breve periodo di tempo intercorrente tra il sorgere del debito e la sua scadenza, la valutazione al *fair value* dei debiti commerciali non produce effetti ritenuti significativi.

### 24. Ricavi delle vendite e prestazioni

La Società, ha iniziato ad applicare, dal 1° gennaio 2018, il principio contabile internazionale IFRS 15 per la rilevazione dei ricavi dai contratti con i clienti. Il principio in parola rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da utilizzare per tutti i contratti con la clientela (ad eccezione di quelli che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari).

L'applicazione del nuovo principio contabile non ha comportato impatti significativi, ma piuttosto una diversa esposizione delle voci di ricavo, riflessa anche nei valori comparativi del 2017. In particolare sono stati riclassificati i ricavi *facility* (nel 2017 pari a 16.400 mila euro) dalla voce "altri proventi" alla voce "ricavi delle vendite e prestazioni", nel dettaglio all'interno dei ricavi da gestione immobiliare. Una riclassifica di segno inverso ha riguardato "ricavi diversi" per 1.655 mila euro nell'anno 2017, in quanto non rientrano nel perimetro di definizione dei ricavi specifici del *business* previsto dal nuovo principio contabile.

Il dettaglio delle voci che costituiscono i Ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
<b>RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI</b>	<b>79.633</b>	<b>83.602</b>	<b>(3.969)</b>
Canoni utilizzo brevetti	25.160	25.190	(30)
Servizi resi dalla capogruppo	30.906	31.615	(709)
Servizi per la comunicazione	3.484	3.357	127
Servizi diversi		125	(125)
Vendita immobili e terreni <i>trading</i>	19.820	21.460	(1.640)
Vendite diverse	263	1.855	(1.592)
<b>ALTRI RICAVI PER VENDITE E PRESTAZIONI</b>	<b>85.271</b>	<b>85.181</b>	<b>90</b>
Ricavi da gestione immobiliare	83.322	82.745	577
Patrimonializzazione lavori su immobili <i>trading</i>	1.949	2.436	(487)
<b>TOTALE</b>	<b>164.904</b>	<b>168.783</b>	<b>(3.879)</b>



I ricavi delle vendite e prestazioni evidenziano un decremento di 3.879 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- il decremento dei ricavi da vendite immobiliari per 1.640 mila euro è legata alla risposta del mercato al portafoglio immobiliare proposto in vendita;
- le minori attività connesse al patrimonio *trading*, per complessivi 487 mila euro, è riconducibile ai minori volumi di manutenzione incrementativa realizzati sul patrimonio immobiliare *trading* sulla base dei programmi di intervento di anno in anno elaborati;
- le minori vendite diverse per 1.592 mila euro, riguardano le pubblicazioni e la vendita di spazi pubblicitari nelle principali stazioni nazionali (Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova);
- i minori ricavi relativi agli addebiti che Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha effettuato nei confronti delle società del Gruppo per 709 mila euro, sono principalmente ascrivibili alle attività dell'area Finanza (-1.405 mila euro), al servizio di *People Experience* (-1.077 mila euro) e all'area di Protezione Aziendale (-1.010 mila euro), parzialmente compensati dall'incremento dei servizi dell'area Relazioni Esterne (+1.491 mila euro), dell'Area di Reclutamento e Sviluppo (+814 mila euro) e degli Affari Istituzionali (+579 mila euro);
- l'incremento dei ricavi da gestione immobiliare, che comprendono principalmente canoni di locazione e ricavi da sfruttamento commerciale delle stazioni di proprietà, di 577 mila euro, è principalmente riconducibile al miglior andamento dei ricavi da sfruttamento commerciale degli spazi di stazione di proprietà, al netto di una partita di riaddebito degli oneri di *Facility* alla società di gestione degli spazi stessi.

La tabella seguente fornisce il dettaglio dei Ricavi derivanti da contratti con i clienti in categorie:

valori in migliaia di euro

	Attività immobiliare		Attività altri servizi		Totale	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
<b>MERCATO GEOGRAFICO</b>						
Nazionale	19.820	21.460	59.795	62.045	79.615	83.505
<b>TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI</b>	<b>19.820</b>	<b>21.460</b>	<b>59.813</b>	<b>62.142</b>	<b>79.633</b>	<b>83.602</b>
<b>LINEE DI PRODOTTI</b>						
<b>RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI</b>						
Altri ricavi da servizi	19.820	21.460	59.813	62.142	79.633	83.602
<b>TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI</b>	<b>19.820</b>	<b>21.460</b>	<b>59.813</b>	<b>62.142</b>	<b>79.633</b>	<b>83.602</b>
<b>TEMPISTICA PER LA RILEVAZIONE DEI RICAVI</b>						
Servizi trasferiti nel corso del tempo	19.820	21.460	59.813	62.142	79.633	83.602
<b>TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI</b>	<b>19.820</b>	<b>21.460</b>	<b>59.813</b>	<b>62.142</b>	<b>79.633</b>	<b>83.602</b>
<b>TOTALE ALTRI RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI</b>	<b>85.240</b>	<b>85.177</b>	<b>31</b>	<b>4</b>	<b>85.271</b>	<b>85.181</b>
<b>TOTALE RICAVI VENDITE E PRESTAZIONI</b>	<b>105.060</b>	<b>106.637</b>	<b>59.844</b>	<b>62.146</b>	<b>164.904</b>	<b>168.783</b>

Di seguito le informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	25.995	23.891
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"		
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti		
Attività da contratto	12.979	16.851
Passività da contratto		

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018
<b>ATTIVITÀ DA CONTRATTO</b>	
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"	
Incrementi delle passività da contratto dovuti agli incassi, al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio	
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(12.597)
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	8.725
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	
Aggregazioni aziendali	
Altre variazioni	





## 25. Altri proventi

I dettagli degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
<b>COMMISSIONI ATTIVE SU FIDEJUSSIONI</b>	<b>7.771</b>	<b>4.928</b>	<b>2.843</b>
<b>RIMBORSI</b>			
Cariche sociali di dirigenti presso Società del Gruppo FS Italiane	403	372	31
Altri rimborsi	4.625	4.901	(276)
<b>TOTALE RIMBORSI</b>	<b>5.028</b>	<b>5.273</b>	<b>(245)</b>
<b>PROVENTI DIVERSI</b>	<b>2.426</b>	<b>3.159</b>	<b>(733)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>15.225</b>	<b>13.360</b>	<b>1.865</b>

L'incremento di 1.865 mila euro è riconducibile all'effetto combinato:

- dell'aumento delle commissioni attive su fidejussioni alle società del Gruppo, principalmente verso RFI SpA (+1.750 mila euro) e Trenitalia SpA (+668 mila euro), per le maggiori garanzie accordate a loro favore nell'esercizio;
- dell'aumento dei compensi spettanti per cariche sociali di dirigenti nominati in Società del Gruppo e in altre Associazioni (+31 mila euro);
- della riduzione dei proventi diversi (-733 mila euro) relativi, per la maggior parte, relativa alla formazione finanziata e ai contributi AGCM addebitati alle Società del Gruppo, ai minori rimborsi per oneri legali da vertenze, per penali, per spese di spedizione e altro.

Come già descritto nel precedente paragrafo, cui si rimanda, l'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 15 ha comportato una riclassifica dei valori 2017 relativi al riaddebito delle *facilities* (costi per la gestione degli spazi comuni di stazione) verso la società Grandi Stazioni Retail SpA, alla voce "Ricavi delle Vendite e Prestazioni".

## 26. Costo del Personale

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
Salari e stipendi	41.795	37.224	4.571
Oneri sociali	11.649	10.325	1.324
Altri costi del personale a ruolo	4.454	2.938	1.516
Trattamento di fine rapporto	2.753	2.370	383
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	8.277	(3.896)	12.173
<b>PERSONALE A RUOLO</b>	<b>68.928</b>	<b>48.961</b>	<b>19.967</b>
Salari e stipendi	375	447	(72)
Oneri sociali	77	71	6
<b>PERSONALE AUTONOMO E COLLABORAZIONI</b>	<b>452</b>	<b>518</b>	<b>(66)</b>
Lavoro interinale, Personale distaccato e Stage	1.686	1.764	(78)
Altri costi collegati al personale	2.503	1.788	715
<b>ALTRI COSTI</b>	<b>4.189</b>	<b>3.552</b>	<b>637</b>
<b>TOTALE</b>	<b>73.569</b>	<b>53.031</b>	<b>20.538</b>

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 73.569 mila euro, mostrano un incremento rispetto all'esercizio precedente di 20.538 mila euro.

Tale variazione è principalmente riconducibile a:

- un incremento di 19.967 mila euro dei costi per il personale a ruolo dovuto all'aumento della voce salari, stipendi ed oneri sociali per complessivi 5.895 mila euro, in relazione alle variazioni incrementative registrate nel numero di FTE (*Full Time Equivalent*) del personale dipendente, ai maggiori oneri di incentivazione all'esodo riconosciuti nell'anno per 1.824 mila euro e agli accantonamenti previsti per il personale dirigente coinvolto nel processo di *change management* per 8.277 mila euro, in contrapposizione ai rilasci risultanti nel precedente esercizio per 3.896 mila euro;
- un decremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per 66 mila euro dovuto a una riduzione degli incarichi di collaborazione;
- un incremento degli altri costi del personale per 637 mila euro, prevalentemente dovuto ai maggiori costi per la formazione (583 mila euro).

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

	2018	2017	Variazioni
<b>PERSONALE</b>			
Dirigenti	114	92	22
Quadri	224	227	(3)
Altro personale	279	207	72
<b>TOTALE</b>	<b>617</b>	<b>526</b>	<b>91</b>



## 27. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
Materiali e materie di consumo	407	510	(103)
Illuminazione e forza motrice	33	52	(19)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	28.864	24.286	4.578
<b>TOTALE</b>	<b>29.304</b>	<b>24.848</b>	<b>4.456</b>

La variazione di tale voce è attribuibile principalmente alle variazioni delle giacenze di immobili e terreni *trading* con una riduzione registrata nel costo del venduto rispetto al precedente esercizio di 8.049 mila euro, cui si contrappone l'incremento delle svalutazioni registrate nel periodo per 12.626 mila euro. Le operazioni di dismissioni operate nel periodo sono state dettagliatamente descritte alla precedente nota 12 (Rimanenze).

## 28. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	14	1	13
<b>MANUTENZIONI, PULIZIA E ALTRI SERVIZI APPALTATI</b>	<b>9.260</b>	<b>9.280</b>	<b>(20)</b>
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	2.426	910	1.516
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	539	401	138
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	7.057	8.513	(1.456)
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	(762)	(545)	(217)
<b>SERVIZI IMMOBILIARI E UTENZE</b>	<b>26.785</b>	<b>25.520</b>	<b>1.265</b>
<b>SERVIZI AMMINISTRATIVI ED INFORMATICI</b>	<b>14.391</b>	<b>11.439</b>	<b>2.952</b>
<b>SPESE PER COMUNICAZIONE ESTERNA E COSTI DI PUBBLICITÀ</b>	<b>10.279</b>	<b>6.573</b>	<b>3.706</b>
<b>DIVERSI</b>	<b>43.751</b>	<b>37.534</b>	<b>6.217</b>
Prestazioni professionali	4.845	3.508	1.337
Assicurazioni	598	949	(351)
Consulenze	11.687	7.317	4.370
<i>Facility management</i>	16.936	18.010	(1.074)
Viaggi e soggiorno	1.345	995	350
Altri servizi amministrativi	1.547	1.317	230
Altri costi per servizi	6.793	5.438	1.355
<b>TOTALE</b>	<b>104.480</b>	<b>90.347</b>	<b>14.133</b>

Per taluni dei servizi sopra indicati, i costi accentrati in Ferrovie dello Stato Italiane SpA trovano un correlativo ricavo nelle voci all'interno della voce Ricavi da contratto con i clienti per la remunerazione della corrispondente attività da parte delle società del Gruppo, limitatamente alle quote ad esse riferibili.

La variazione complessiva della voce Costi per servizi è principalmente dovuta ai maggiori oneri sostenuti verso Ferservizi SpA per la gestione del patrimonio immobiliare (per 1.265 mila euro), ai maggiori servizi informatici (per 2.952 mila euro) strettamente correlati agli investimenti del periodo, ai maggiori oneri per comunicazione esterna e pubblicità (per 3.706 mila euro) dovuti prevalentemente al lancio del marchio Nugo ed altre iniziative promozionali, ai maggiori incarichi per prestazioni professionali (per 1.337 mila euro) e consulenze (per 4.370 mila euro), dovuti alle numerose operazioni straordinarie che hanno visto impegnata la società nel corso dell'anno. Agli incrementi citati si contrappongono, peraltro, minori oneri per *facility management* (per 1.074 mila euro) sostenuti, per la maggior parte, verso Grandi Stazioni Rail SpA, e ribaltati completamente a Grandi Stazioni Retail SpA per la manutenzione ed il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare delle principali stazioni nazionali, e minori oneri assicurativi (351 mila euro).

## 29. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei Costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
Canoni di locazione e oneri condominiali	4.688	3.557	1.131
Servizi informatici ed altro	2	1	1
<b>TOTALE</b>	<b>4.690</b>	<b>3.558</b>	<b>1.132</b>

La voce subisce un aumento rispetto all'esercizio precedente principalmente per le maggiori indennità di occupazione degli spazi di stazione per 1.357 mila euro, con particolare riferimento alla stazione di Milano Centrale e Genova Lagaccio, compensati da una riduzione di 242 mila euro per canoni e oneri accessori percepiti su spazi locati.

## 30. Altri costi operativi

Il dettaglio degli Altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
Quote associative e contributi	8.759	8.438	321
IVA non deducibile (pro-rata)	597	3.565	(2.968)
Imposte e tasse	14.278	14.719	(441)
Altri oneri diversi	2.012	1.732	280
Altri costi operativi accantonamenti e rilasci	(432)	336	(768)
<b>TOTALE</b>	<b>25.214</b>	<b>28.790</b>	<b>(3.576)</b>



Il decremento della voce, pari a 3.576 mila euro, è essenzialmente riconducibile all'effetto combinato dei maggiori contributi per quote associative (321 mila euro), del minore pro-rata IVA non deducibile nell'esercizio (2.968 mila euro), dei maggiori rilasci per adeguamento del Fondo contenzioso con il personale e terzi (768 mila euro) e delle minori imposte e tasse (441 mila euro) con particolare riferimento all'IMU. L'incremento negli oneri diversi è relativo principalmente al contributo pagato per la CLC (Carta di Libera Circolazione). La già citata variazione negativa registrata negli accantonamenti\rilasci (768 mila euro), è relativa a contenziosi civili ed è dovuta ai rilasci del corrente anno, cui si contrappongono gli accantonamenti del precedente.

### 31. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 238 mila euro (69 mila euro nel 2017), si riferiscono ai costi di personale collegati alla realizzazione e sviluppo del *software* iscritto tra le immobilizzazioni immateriali.

### 32. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	15.645	11.371	4.274
Ammortamento attività materiali	8.808	10.006	(1.198)
<b>TOTALE</b>	<b>24.453</b>	<b>21.377</b>	<b>3.076</b>

La variazione in aumento di 3.076 mila euro rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente ai maggiori costi registrati nel corso del 2018 sulle immobilizzazioni immateriali, in seguito agli investimenti realizzati dalla società in sviluppi *software* e licenze d'uso pluriennali. La variazione registrata nelle immobilizzazioni materiali è dovuta alla chiusura del periodo di ammortamento di alcuni asset.

### 33. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	10.005	2.696	7.309
Svalutazione delle attività immateriali	1.434		1.434
Rettifiche e riprese di valore su crediti	4.407	2.193	2.214
Svalutazione delle disponibilità liquide	(76)		(76)
<b>TOTALE</b>	<b>15.770</b>	<b>4.889</b>	<b>10.881</b>

La voce si incrementa, rispetto all'esercizio 2017, di 10.881 mila euro per effetto delle maggiori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sugli immobili, impianti e macchinari e sui *software*. Si evidenziano, inoltre, le maggiori svalutazioni sui crediti per 2.214 mila euro, registrate in base a stime analitiche di presunto realizzo e dell'adeguamento del fondo svalutazione crediti quale risultato dell'applicazione dell'IFRS 9.



### 34. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
Proventi da partecipazioni	141.544	149.575	(8.031)
<b>TOTALE PROVENTI DA PARTECIPAZIONI</b>	<b>141.544</b>	<b>149.575</b>	<b>(8.031)</b>
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	135.160	128.252	6.908
Proventi finanziari diversi	17.096	40.551	(23.455)
Rivalutazioni di attività finanziarie			
Utili su cambi	12.770	5.860	6.910
<b>TOTALE ALTRI PROVENTI FINANZIARI</b>	<b>165.026</b>	<b>174.663</b>	<b>(9.637)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>306.570</b>	<b>324.238</b>	<b>(17.668)</b>

Il saldo dei Proventi finanziari registra un decremento di 17.668 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale decremento è dovuto essenzialmente:

- ai minori "proventi finanziari diversi" per complessivi 23.455 mila euro a seguito, principalmente, della riduzione degli interessi IVA maturati sui crediti a rimborso per 15.704 mila euro, degli interessi e commissioni della *Backup Facility* per 3.917 mila euro, del provento finanziario per 2.348 mila euro relativo a derivati *Cross Currency Swap* di copertura in *Cash Flow Hedge* valutati attraverso l'utilizzo del *tool* di *pricing* Bloomberg (SWPM), degli interessi per finanziamenti a breve concessi alle controllate per 1.101 mila euro prevalentemente riconducibile alla società Trenitalia SpA e delle commissioni su fidejussioni per 683 mila euro. A tali decrementi si contrappongono i maggiori interessi maturati sui finanziamenti Eurofima per 509 mila;
- al decremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate e collegate per complessivi 8.031 mila euro, principalmente dovuto ai minori dividendi erogati da Centostazioni SpA, fusa per incorporazione nella società Rete Ferroviaria Italiana SpA a decorrere dal 16 luglio 2018 (7.757 mila euro), e Italferr SpA (3.447 mila euro) a fronte dei maggiori dividendi percepiti da Netinera Deutschland GmbH (3.570 mila euro);
- ai maggiori utili su cambi per 6.910 mila euro essenzialmente dovuti ai finanziamenti a breve e medio lungo termine concessi alle controllate Trenitalia UK e Trenitalia C2C, già precedentemente descritti nella Nota 10 relativa alle "Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)";
- ai maggiori interessi maturati sui crediti per finanziamenti a medio/lungo termine per 6.908 mila euro, principalmente maturati verso Trenitalia SpA a seguito essenzialmente delle emissioni obbligazionarie afferenti il Programma EMTN (12.157 mila euro), verso Metro 5 SpA (613 mila euro) e verso Mercitalia Rail Srl per il prestito ricevuto da Ferrovie dello Stato Italiane Spa nel corso dell'esercizio, finalizzato all'acquisto di 40 nuove locomotive elettriche (483 mila euro). A tali incrementi si contrappone la riduzione degli interessi maturati verso la società Rete Ferroviaria Italiana SpA (7.303 mila euro) determinata, da un lato dai minori interessi relativi ai finanziamenti BEI e Cassa Depositi e Prestiti (11.006 mila euro) per la riduzione, sia dei debiti residui che dei tassi di riferimento (*Euribor* 6 mesi) applicati ai prestiti e, dall'altro, dai maggiori interessi (3.703 mila euro) afferenti il Programma EMTN anche a seguito della nuova emissione avvenuta nell'esercizio.



### 35. Oneri finanziari

Il dettaglio degli Oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
<b>SVALUTAZIONI DI ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>127.404</b>	<b>175</b>	<b>127.229</b>
Accantonamenti oneri su partecipazioni gruppo		175	(175)
Svalutazioni di partecipazioni società gruppo	127.899		127.899
Altri oneri per svalutazioni su attività finanziarie	(495)		(495)
<b>TOTALE ALTRI ONERI FINANZIARI</b>	<b>148.356</b>	<b>157.959</b>	<b>(9.603)</b>
Oneri finanziari su debiti	134.927	149.156	(14.229)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	108	129	(21)
Perdita su cambi	13.321	8.674	4.647
<b>TOTALE</b>	<b>275.760</b>	<b>158.134</b>	<b>117.626</b>

Gli oneri finanziari evidenziano un incremento di 117.626 mila euro rispetto all'esercizio precedente riconducibile prevalentemente:

- alla svalutazione della partecipazione di Mercitalia Logistics SpA per 127.873 mila euro, di TAV Srl per 26 mila euro come già descritto nella Nota 9 relativa alle "Partecipazioni" e per le svalutazioni pari a 495 mila euro quale risultato dell'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 9;
- all'incremento delle perdite su cambi per 4.647 mila euro dovuto ai finanziamenti a breve e medio lungo termine concessi alle controllate Trenitalia UK Ltd e Trenitalia c2c Ltd;
- ai maggiori interessi maturati sul prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes* per 13.519 mila euro ed ai maggiori oneri verso la società Trenitalia SpA relativamente ai finanziamenti Eurofima per 512 mila euro, cui si contrappone il decremento degli interessi maturati dalle controllate sui crediti IVA di pool per 15.708 mila euro, il decremento complessivo degli oneri sui finanziamenti a Cassa Depositi e Prestiti, BEI ed Eurofima per 10.452 mila euro e i minori interessi e commissioni per mancato utilizzo della linea di credito *Backup Facility* per 2.170 mila euro.

### 36. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle Imposte sul reddito

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
IRES	1.351	456	895
Proventi da adesione consolidato fiscale	(124.635)	(138.973)	14.338
Imposte differite e anticipate	(8.120)	26.192	(34.312)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	2.986	2.880	106
Accantonamenti e rilasci	(282)	10	(292)
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>(128.700)</b>	<b>(109.435)</b>	<b>(19.265)</b>

Le imposte sul reddito presentano un decremento complessivo di 19.265 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento delle imposte correnti IRES per 895 mila euro, dovuta principalmente ad accantonamenti e svalutazioni temporaneamente indeducibili;
- decremento dei proventi da adesione al consolidato fiscale, iscritti per 124.635 mila euro nel 2018 (-14.338 mila euro rispetto al 2017) a fronte delle perdite fiscali trasferite al Gruppo nel corso degli anni ed utilizzate nell'esercizio, per le quali non è ritenuta probabile una successiva remunerazione;
- incremento delle imposte anticipate e differite per 34.312 mila euro, per la cui movimentazione si rimanda alla Nota 8 - Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite.

### Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

valori in migliaia di euro

	2018		2017	
	Euro/ migliaia	%	Euro/ migliaia	%
Utile dell'esercizio	62.398		230.910	
Totale imposta sul reddito	(128.700)		(109.435)	
Utile (Perdita) ante imposte	(66.302)		121.475	
<b>IMPOSTE TEORICHE IRES (ALIQUTA FISCALE NAZIONALE)</b>		<b>24,0%</b>		<b>24,0%</b>
<b>MINORI IMPOSTE:</b>				
Dividendi da partecipazione	(134.467)		(142.096)	
Utilizzi fondi	(3.713)		(17.636)	
Altre variazioni in diminuzione	(29.145)		(16.958)	
<b>MAGGIORI IMPOSTE:</b>				
Accantonamenti ai fondi	20.644		1.999	
Svalutazione partecipazioni	127.900			
Sopravvenienze passive	41		126	
Differenza su cambi	28		6	
Ammortamenti	5.638		8.894	
Imposte indeducibili	14.279		9.999	
Altre variazioni in aumento	70.728		36.092	
Totale imponibile IRES	5.631		1.901	
<b>TOTALE IMPOSTE CORRENTI SUL REDDITO (IRES)</b>	<b>1.351</b>		<b>456</b>	
<b>IRAP</b>				
<b>DIFFERENZA SU STIMA IMPOSTE ANNI PRECEDENTI</b>	<b>2.704</b>		<b>2.890</b>	
<b>TOTALE FISCALITÀ DIFFERITA</b>	<b>(8.120)</b>		<b>26.192</b>	
<b>PROVENTI DA ADESIONE CONSOLIDATO FISCALE</b>	<b>(124.635)</b>		<b>(138.973)</b>	
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>(128.700)</b>		<b>(109.435)</b>	



### 37. Passività e attività potenziali

Alla data del bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

### 38. Altre informazioni

Alla data di redazione della presente Relazione finanziaria si rileva, in continuità con gli esercizi passati, che il capitale sociale di Eurofima SA, con sede a Basilea e partecipata al 13,50%, non è del tutto richiamato. Pertanto tale circostanza costituisce impegno finanziario da parte della Società sulla base delle seguenti considerazioni:

- i decimi non ancora versati (*callable share*) vedono la loro ultima relativa delibera risalire al lontano 1997;
- la normativa civilistica svizzera prevede la possibilità che i decimi deliberati possano anche non essere mai richiamati.

Il capitale sociale richiamabile attribuito a Ferrovie dello Stato Italiane SpA è pari a 280.800.000 Franchi svizzeri (249.179 mila euro al cambio alla data del 31 dicembre 2018), il cui eventuale versamento comporterebbe comunque un incremento del valore della partecipazione di pari importo.

### 39. Compenso alla Società di revisione

Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 del Codice Civile, l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione e a società appartenenti al suo *network* è pari a 1.078 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (490 mila euro).



#### 40. Compensi Amministratori e Sindaci

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazioni
Amministratori (1) (2)	3.235	1.203	2.032
Sindaci	100	100	
<b>TOTALE</b>	<b>3.335</b>	<b>1.303</b>	<b>2.032</b>

(1) La cifra comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonché il trattamento economico fisso e variabile spettante all'Amministratore Delegato anche in qualità di dirigente di Ferrovie dello Stato Italiane Spa.  
 (2) La cifra comprende le somme erogate a titolo di compensi per la cessazione incarico del precedente Amministratore Delegato.

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si devono aggiungere quelli dei componenti esterni dell'Organismo di Vigilanza, pari a 78 mila euro. Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

#### 41. Parti correlate

##### Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

valori in migliaia di euro

	2018	2017
Benefici a breve termine	6.953	5.554
Benefici successivi al rapporto di lavoro	399	347
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	6.111	
<b>TOTALE</b>	<b>13.464</b>	<b>5.901</b>

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.

Ai benefici a breve termine 2018 erogati, pari a 6.953 mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2019, per un importo indicativamente non superiore a 1.700 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche non sono stati erogati benefici a lungo termine.

Sono state inoltre erogate somme aggiuntive al TFR per 6.111 mila euro.

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti familiari, con il Gruppo e le imprese che ne fanno parte o con altre parti ad esse correlate.





## Operazioni con altre parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
<b>CONTROLLATE</b>		
RFI SpA	Servizi dell'area Finanza	Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili
	Fiscale/Bilancio	Riaddebito servizi informatici
	Affari Societari	Prestazioni di personale
	Legale Lavoro	Prestazioni sanitarie
	Amministrazione del Personale Dirigente	Formazione
	Sviluppo Organizzazione	Canoni di locazione
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i <i>Media</i>	
	Protezione Aziendale	
	Affari Istituzionali	
	Strategie	
	Legale	
	Organizzazione e Processi	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	
	<i>People Experience</i>	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito Servizi Informatici	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Riaddebito servizi relazioni esterne	
	Rimborso <i>Welfare</i>	
	Utilizzo marchio	
	Locazione terreni locali uffici e officine	
	Riadd.oneri service F.do gest. Bilaterale	
Ferservizi SpA	Servizi dell'area Finanza	Gestione immobiliare Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio
	Fiscale/Bilancio	Servizi informatici
	Affari Societari	Prestazioni di personale
	Legale Lavoro	Ferrotel
	Amministrazione del Personale Dirigente	Fee acquisto titoli di viaggio
	Protezione Aziendale	Fee valorizzazione patrimonio
	Cariche sociali	
	Relazioni Industriali	Servizi di gestione tecnica amministrativa
	Sviluppo Organizzazione	Amministrazione del personale
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i <i>Media</i>	Contabilità/tesoreria
	Affari Istituzionali	

	Strategie	
	Legale	<i>Facilities e building management</i>
	Organizzazione e Processi	Servizi amministrativi
	Sistemi Informativi	Formazione
	Servizi per comunicazione	Servizi <i>Asset Allocation</i>
	<i>People Experience</i>	Gestione Spazi stazione
	Prestazioni di personale	Servizi Assistenza Preposto
	Riaddebito Servizi Informatici	
	Utilizzo marchio	<i>Fee</i> manutenzione custodia e tutela
	Locazione e sub-locazione locali uffici	Servizi di ristorazione
	Riaddebito oneri condominiali	
	Riaddebito oneri service F.do Bilaterale	
Fercredit SpA	Servizi dell'area Finanza	
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i <i>Media</i>	
	Protezione Aziendale	
	Sviluppo Organizzazione	
	Strategie	
	Legale	
	<i>People Experience</i>	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito Servizi Informatici	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Locazioni e sub-locazioni locali uffici	
	Utilizzo marchio	
	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
	Affari Istituzionali	
	Comunicazione	
Grandi Stazioni Rail SpA	Servizi dell'area Finanza	
	Fiscale/Bilancio	Canoni indennità di occupazione
	Affari Societari	Oneri condominiali
	Legale Lavoro	Servizi di gestione fabbricati non strumentali
	<i>People Experience</i>	Prestazioni di personale
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i <i>Media</i>	Eventi, mostre, fiere e convegni
	Sviluppo Organizzazione	
	Strategie	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	
	Affari Istituzionali	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Canone di retrocessione	
	Rimborsi assicurazioni	



	Publicità	
	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
Centostazioni Retail SpA	Servizi dell'area Finanza	
	Affari Societari	
	Strategie	
	Affari Istituzionali	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito oneri condominiali	
FS Sistemi Urbani Srl	Servizi dell'area Finanza	Fee valorizzazione patrimonio
	Fiscale/Bilancio	Fitto locali
	Affari Societari	Finanziamento alla formazione
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Relazioni Industriali	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i <i>Media</i>	
	Sviluppo Organizzazione	
	<i>Audit</i>	
	Affari Istituzionali	
	Strategie	
	Legale	
	Protezione Aziendale	
	Organizzazione e Processi	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	
	<i>People Experience</i>	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Locazioni e sub-locazioni locali uffici	
	Utilizzo marchio	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Riaddebito servizi informatici	
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Servizi dell'area finanza	
	Rimborsi assicurazioni	
	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
TX Logistik AG	Servizi dell'area Finanza	
Trenitalia SpA	Servizi dell'area Finanza	Prestazioni di personale Servizi Informatici
	Fiscale/Bilancio	Spese di trasporto viaggiatori
	Affari Societari	Finanziamento alla formazione
	Legale Lavoro	Publicità e <i>marketing</i> Rimborso <i>Welfare</i>
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	<i>People Experience</i>	
	Sviluppo Organizzazione	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i <i>Media</i>	
	Affari Istituzionali	

	Strategie	
	Legale	
	Organizzazione e Processi	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	
	Rimborso Welfare	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito servizi informatici	
	Utilizzo marchio	
	Canoni di locazione	
	Assistenza tecnica per progetti di formazione	
	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
Mercitalia Logistics SpA	Servizi dell'area	Trasporti e spedizioni
	Finanza	Finanziamento alla formazione
	Fiscale/Bilancio	Welfare
	Affari Societari	
	Relazioni Industriali	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Sviluppo Organizzazione	
	<i>People Experience</i>	
	<i>Audit</i>	
	Affari Istituzionali	
	Strategie	
	Legale	
	Organizzazione e Processi	
	Sistemi Informativi	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	Riaddebito servizi informatici	
	Locazioni locali uffici	
	Utilizzo marchio	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Rimborso Welfare	
	Vendita immobili di <i>trading</i>	
Busitalia - Sita Nord Srl	Servizi dell'area	Formazione finanziata
	Finanza	Welfare
	Fiscale/Bilancio	Eventi, mostre, fiere e convegni
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i <i>Media</i>	
	Sviluppo Organizzazione	
	<i>People Experience</i>	
	<i>Audit</i>	



	Affari Istituzionali	
	Strategie	
	Legale	
	Organizzazione e Processi	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	
	Cariche sociali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Utilizzo marchio	
	Locazioni locali uffici	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
Italcertifer SpA	Servizi dell'area Finanza	Personale distaccato
	Affari Societari	Welfare
	Amministrazione del Personale Dirigente	
	People Experience	
	Sviluppo Organizzazione	
	Legale	
	Affari Istituzionali	
	Prestazioni di personale	
	Rimborsi assicurazioni	
	Comunicazione	
Mercitalia Intermodal SpA	Finanza	Welfare
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Audit	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Sviluppo Organizzazione	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	
	Cariche sociali	
	Rimborsi assicurazioni	
	People Experience	
Metropark SpA	Finanza	
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro	
	Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media	
	Sviluppo Organizzazione	
	Protezione Aziendale	
	Legale	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	



	Rimborsi assicurazioni	
	Locazione e sublocazione locali	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Riaddebito servizi informatici	
	Canoni di locazione	
Netinera Deutschland GmbH	Rimborsi assicurazioni	Personale distaccato
	Riaddebito servizi informatici	
	Servizi dell'Area Finanza	
	People Experience	
	Riaddebito servizi informatici	
Ataf Gestioni Srl	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
	Servizi dell'Area Finanza	
	Strategie	
	Cariche sociali	
Trenord Srl	Cariche sociali	
	Locazione e sublocazione locali uffici e officine	
	Riaddebito oneri condominiali	
Terminali Italia Srl	People Experience	
	Rimborsi assicurazioni	
	Strategie	
	Locazioni locali uffici	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Servizi dell'Area Finanza	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici FSE Srl	Reclutamento e Sviluppo	
	Cariche sociali	
	Personale distaccato	
	Cariche sociali	
	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
	Strategie	
	Area Finanza	
	Riaddebito servizi informatici	
Thello Sas	Servizi dell'Area Finanza	
Busitalia Rail Service Srl	Servizi dell'Area Finanza	Pubblicità e <i>marketing</i> Servizi per il trasporto
Busitalia Veneto SpA	Amministrazione del Personale Dirigente	
	Servizi dell'Area Finanza	
	Strategie	
Busitalia Campania SpA	Rimborso assicurazioni	
	Servizi dell'Area Finanza	
	Area Strategie	
Blufferies Srl	Area Strategie	
	Servizi dell'area Finanza	
	Affari Societari	
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	Prestazioni di personale	
	Canoni di locazione	
	Reclutamento e Sviluppo	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Servizi dell'Area fiscale/bilancio	
	Affari societari	
City Boat	Cariche sociali	
Savit Srl	Area Finanza	



Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	Prestazioni di personale	Personale distaccato Finanziamento alla formazione
	Servizi dell'Area Finanza	
	Fiscale/Bilancio	
	Affari Societari	
	Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente	
	Comunicazione	
	Sviluppo Organizzazione	
	Protezione Aziendale	
	Legale	
	Sistemi Informativi	
	Servizi per comunicazione	
	Rimborsi assicurazioni	
	Locazione e sublocazione locali	
	Riaddebito oneri condominiali	
	Riaddebito servizi informatici Canoni di locazione	
	<i>People Experience</i> Utilizzo marchio	
Sita Spa in liquidazione	Area Legale	
Mercitalia Transport & Services Srl	Servizi dell'area Finanza	Trasporti e spedizioni
Trainose	Area Finanza Cariche sociali Personale distaccato	
	Cariche sociali Area Reclutamento e Sviluppo	
Anas SpA	Cariche sociali	
Nugo SpA	Personale distaccato Riaddebito servizi informatici Riaddebito oneri condominiali Canoni di locazione	
Autostrade Asti-Cuneo SpA	Cariche sociali	
Qbuzz	Area Finanza	
Trenitalia C2C	Area Finanza Area Strategie	

**COLLEGATE**

Ferrovie Nord Milano SpA	Rimborsi assicurativi Cariche sociali
--------------------------	--

**COLLEGATE DI CONTROLLATE**

LI-NEA SpA	Cariche sociali
Terminal Tremestieri Srl	Cariche sociali
Eurogateway Srl	Affari Societari

**ALTRE PARTI CORRELATE (\*)**

Gruppo CDDPP	Attraversamenti	Finanziamenti
Gruppo ENEL	Canoni per servitù sui terreni Attraversamenti	Utenze energia elettrica
Gruppo ENI	Canoni per servitù sui terreni Attraversamenti	Fornitura gas
Gruppo POSTE	Canoni locazione fabbricati strumentali Canoni locazione terreni	Spese postali
Eurofer	Cariche sociali	Contributi
Altri fondi previdenziali		Polizze assicurative
Previdai		Contributi
Fondazione FS	Canoni di locazione uffici Rimborsi assicurativi Riaddebito oneri condominiali Prestazioni di personale	Contributi associativi Eventi, mostre, fiere e eventi
Scarl, associazioni, geie, partenariato	Cariche sociali	Sponsorizzazioni Quote associative a DLF
Gruppo Leonardo		Consulenze
Gruppo RAI		Imposte e tasse





## RAPPORTI DIVERSI

CONSOLIDATO FISCALE	IVA DI POOL	RAPPORTI DI C/C INTERSOCIETARIO E C/C POSTALI	FINANZIAMENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI E FINANZIAMENTI RICEVUTI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUSSORIE NELL'INTERESSE DI	FONDI PENSIONE INTEGRATIVA
			Anas SpA			
RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA		RFI SpA	
Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA			Fercredit SpA	
Ferservizi SpA	Ferservizi SpA	Ferservizi SpA	Ferservizi SpA		Ferservizi SpA	
Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA		Trenitalia SpA	
Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA		Italferr SpA	
Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA		Grandi Stazioni Rail SpA	
Centostazioni Retail SpA	Centostazioni Retail SpA	Centostazioni Retail SpA				
Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl				
Metropark SpA	Metropark SpA	Metropark SpA				
Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA		Mercitalia Logistics SpA	
FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl			FS Sistemi Urbani Srl	
Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl		Mercitalia Rail Srl	
Italcertifer SpA		Italcertifer SpA			Italcertifer SpA	
Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA				Mercitalia Intermodal SpA	
Ferport Genova Srl in liquidazione						
Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl				
Busitalia Veneto SpA		Busitalia Veneto SpA				
Busitalia Campania SpA		Busitalia Campania SpA				
		Simef SpA				
Mercitalia Shunting & Terminal	Mercitalia Shunting & Terminal	Mercitalia Shunting & Terminal	Mercitalia Shunting & Terminal		Mercitalia Shunting & Terminal	
Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl				
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA					Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	
Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl		Busitalia Sita Nord Srl	
			TX Logistik AG		TX Logistik AG	
					Netinera Deutschland GmbH	
Sita SpA in liquidazione					Sita SpA in liquidazione	
Mercitalia Transport & Services Srl	Mercitalia Transport & Services Srl	Mercitalia Transport & Services Srl			Mercitalia Transport & Services Srl	
		ATAF				
TAV Srl						
		Grandi Stazioni Rail Spa	Grandi Stazioni Rail Spa			
		Grandi Stazioni Immobiliare	Grandi Stazioni Immobiliare			
					Cisalpino AG	
					Thello Sas	
			Trenitalia c2c		Trenitalia c2c	
			Trenitalia UK		Trenitalia UK	
			Ferrovie SudEst		Ferrovie SudEst	
		Qbuzz	Qbuzz		Qbuzz	
			Metro5			
		Nugo				
					Teralp	
		ATAF Gestioni				
					Trainose	
					T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	
					Terminal A ptransit	
Altre Parti correlate				Cassa DD.PP.		
						Eurofer
						Previndai





Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 delle transazioni con parti correlate.

**RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI**

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2018			2018	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>					
Anas	6				21
Ataf Gestioni Srl	62				74
Busitalia Campania SpA	41				41
Busitalia Rail Service Srl	4	3.895		20	3
Busitalia Veneto SpA	103	8		(2)	101
Bluferries Srl	738				31
Busitalia - Sita Nord Srl	6.152	1.867	15.111	(246)	903
Centostazioni SpA			30	(95)	262
Centostazioni Retail SpA	251			(6)	
Cisalpino AG	166		13.674		83
City Boat	1				1
Fercredit SpA	140	3.940	763	(9)	370
Ferport Genova Srl in liquidazione		29			
Ferservizi SpA	4.762	20.598	3.693	29.257	4.872
FSE Srl	538		53.580	(713)	283
FS Sistemi Urbani Srl	2.257	2.972	939	2.569	768
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	86				9
Grandi Stazioni Rail SpA	6.248	9.725	7.698	18.282	8.177
Italcertifer SpA	993	16	38	17	203
Italferr SpA	6.397	7.890	6.288	1.982	2.186
Mercitalia Intermodal SpA	248	344	24	1	77
Mercitalia Logistics SpA	5.932	4.378	30.870	34	1.142
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	4.960	1.555	11.533	(330)	2.311
Mercitalia Shunting & Terminal	5.796	622	43	(1)	13
Mercitalia Transport & Services Srl	24	1.614	300	16	6
Metropark SpA	172			(5)	374
Netinera Deutschland GmbH	744	126	35.000	(193)	80
Nugo	1.171	181		(990)	54
Qbuzz	251		24.436		133
Rete Ferroviaria Italiana SpA	24.650	172.499	2.220.831	(4.669)	41.797
Sita SpA in liquidazione	6.990				(3)
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	569		6.925	(1.379)	75
Terminali Italia Srl	(36)			(10)	43
Terminal Alptransit Srl	10		3.888		6
Thello Sas	9		1.752		6
Trainose	80		3.000	(240)	21
Trenitalia SpA	40.697	32.213	652.040	(6.810)	39.792
Trenitalia c2c	152		92.766		200
Trenord Srl	364	18			197
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		90	28		
TX Logistik AG	431		50		21
Trenitalia UK Ltd	224		127.993		454
<b>TOTALE</b>	<b>122.383</b>	<b>264.580</b>	<b>3.313.293</b>	<b>36.480</b>	<b>105.187</b>
<b>IMPRESE COLLEGATE</b>					
Ferrovie Nord Milano SpA	52			(7)	34
<b>TOTALE</b>	<b>52</b>			<b>(7)</b>	<b>34</b>
<b>COLLEGATE DI CONTROLLATE</b>					
Autostrade Asti Cuneo	7				7
Eurogateway Srl	17				17
Terminal Tremestieri Srl	4				4
Logistica SA	46				
<b>TOTALE</b>	<b>74</b>				<b>28</b>
<b>TOTALE</b>	<b>122.509</b>	<b>264.580</b>	<b>3.313.293</b>	<b>36.473</b>	<b>105.249</b>
<b>ALTRE PARTI CORRELATE</b>					
Gruppo CDDPP	257	2		2	32
Gruppo ENEL	51			42	13
Gruppo ENI	37			272	13
Gruppo Leonardo				415	
Gruppo POSTE	524			180	12
Eurofer	4			136	22
Altri fondi previdenziali		9		1.390	
Scarl, associazioni, geie, partenariato				33	6
Fondazione FS				4.931	835
Previdai				645	
<b>TOTALE</b>	<b>873</b>	<b>11</b>		<b>8.046</b>	<b>933</b>



## RAPPORTI FINANZIARI

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2018			2018	
	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
<b>IMPRESSE CONTROLLATE</b>					
Anas					41
Ataf Gestioni	1.583				
Bluferries Srl		1.395			
Busitalia Campania		2.347			
Busitalia - Sita Nord Srl	55.015	9.206		12	473
Busitalia Rail Service Srl		782			1
Busitalia Veneto		3.253			
Fercredit SpA					9.000
Ferservizi SpA		62.945		4	19.353
FSE Trasporto Ferro	51.105			28	378
FS Sistemi Urbani Srl	1	40.923		3	
Grandi Stazioni Rail SpA	40.997	7.309		1	398
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	3.300	54		1	32
Italcertifer SpA		151			
Italferr SpA	24.487	169	15.000	15	4.390
Metropark SpA		1.679			
Mercitalia Logistics SpA	123.922	849		127.904	890
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco)	213.631	15.078	2.048	90	1.541
Mercitalia Shunting & Terminal	3.498	1.314			65
Netinera Deutschland GmbH			195.294		8.321
Nugo SpA		9.648			
Qbuzz	104.977		10.702	80	120
Rete Ferroviaria Italiana SpA	2.198.493	91.568	150.000	274	179.806
TAV Srl				27	
Terminali Italia Srl		4			
Trenitalia SpA	5.391.252	1.833	442.969	3.877	55.263
Trenitalia c2c	23.458			18	344
Trenitalia UK Ltd	79.738				1.918
TX Logistik AG	12.142		6.603		356
<b>TOTALE</b>	<b>8.328.415</b>	<b>252.585</b>	<b>828.356</b>	<b>132.335</b>	<b>282.693</b>
<b>IMPRESSE COLLEGATE</b>					
Metro 5	29.823			(4)	1.739
Ferrovie Nord Milano SpA					1.282
Totale	29.823			(4)	3.021
<b>TOTALE</b>	<b>8.358.238</b>	<b>252.585</b>	<b>828.356</b>	<b>132.331</b>	<b>285.714</b>
<b>ALTRE PARTI CORRELATE</b>					
Gruppo CDDPP		620.275		24.257	
<b>TOTALE</b>		<b>620.275</b>		<b>24.257</b>	

## 42. Garanzie

Nella tabella sono riportate le Garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nell'interesse delle società controllate, a favore di terzi o di altre società controllate, distinguendo quelle di natura finanziaria dalle altre.

valori in migliaia di euro

Rilasciate nell'interesse di	Finanziarie	Non finanziarie
Rete Ferroviaria Italiana SpA	150.000	2.220.861
Trenitalia SpA	442.969	652.040
Netinera Deutschland GmbH	195.294	35.000
Busitalia - Sita Nord Srl		15.111
Grandi Stazioni Rail SpA		7.698
FS Sistemi Urbani Srl		939
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		28
Italferr SpA	15.000	6.288
Ferservizi SpA		3.693
Mercitalia Logistics SpA		30.870
TX Logistik AG	6.603	50
Italcertifer SpA		38
Mercitalia Intermodal SpA		24
Thello Sas	5.740	1.751
Mercitalia Transport & Services Srl		300
Mercitalia Rail Srl	2.048	11.533
Mercitalia Shunting & Terminal Srl (ex Serfer)		43
Telt Sas		6.925
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl		53.580
Trenitalia c2c Ltd		92.766
Trenitalia UK Ltd		127.993
Qbuzz BV	10.702	24.436
Trainose SA		3.000
Teralp Srl		3.888
Fercredit SpA		763
Cisalpino AG		13.674
<b>TOTALE</b>	<b>828.356</b>	<b>3.313.292</b>



Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente da garanzie e controgaranzie rilasciate agli istituti di credito per finanziamenti. Le garanzie non finanziarie sono costituite da *bid bond* (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), *performance bond* (garanzie di buona esecuzione), garanzie commerciali ed impegni a favore dell'Erario. Le principali garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario (2.687.641 mila euro), a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle seguenti controllate: Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Intermodal SpA, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani Srl, TELT Sas, Tunnel Ferroviario del Brennero SpA, Thello SA, Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl; a queste si aggiunge una controgaranzia di 13.674 mila euro emessa in favore di Deutsche Bank a fronte del rilascio da parte di quest'ultima di una garanzia bancaria in favore dell'Erario nell'interesse di Cisalpino AG, società controllata al 50% da Trenitalia SpA (la garanzia diretta di Ferrovie dello Stato Italiane SpA copre solo la quota parte di Trenitalia SpA).

Tra le garanzie dirette non finanziarie si segnalano quella a favore della società GSE a garanzia del Contratto di Servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con Rete Ferroviaria Italiana SpA (150.000 mila euro) e le garanzie emesse in favore di Terna a garanzia dei contratti stipulati con Rete Ferroviaria Italiana SpA per il servizio di dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per usi diversi (garanzie rispettivamente pari ad 22.400 mila euro e ad 1.800 mila euro).

Si riportano di seguito le garanzie finanziarie a favore di istituti di credito per i finanziamenti concessi:

- dalla BEI a favore della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA (importo della garanzia pari a 150.000 mila euro);
- dalla BEI a favore della controllata Trenitalia SpA (importo totale delle controgaranzie bancarie pari a 22.969 mila euro);
- da BNP Paribas Fortis e da Unicredit AG a TX Logistik AG, a favore della controllata Mercitalia Logistics SpA (importo totale delle due garanzie pari a 6.603 mila euro).

Da segnalare le garanzie dirette emesse nell'interesse delle società estere del Gruppo, quali ad esempio Netinera Deutschland GmbH (per un importo pari a 230.294 mila euro) e Trenitalia UK (per un importo pari a 115.000 mila sterline).

È stata rilasciata, inoltre, una "Lettera di *patronage forte*" (per un importo pari a 420.000 mila euro) per il finanziamento del prestito OPI (ora Intesa Sanpaolo) del 2004 concesso a Trenitalia SpA.

Le garanzie nell'ambito di progetti all'estero (garanzie controgarantite da banche di riferimento di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed emesse nel paese estero attraverso una banca locale), sono state emesse principalmente nell'interesse di Trenitalia c2c Ltd. (92.766 mila euro), Italferr SpA (5.771 mila euro) e in misura residuale nell'interesse di Italcertifer SpA (38 mila euro).

Per quanto riguarda le garanzie rilasciate da istituti di credito nell'interesse della Capogruppo, si segnalano quelle in favore del Comune di Brescia (16.120 mila euro) e in favore di Alitalia in A.S. (17.500 mila euro). Le garanzie nell'ambito di progetti all'estero emesse nell'interesse della Capogruppo presentano un importo pari a 189.318 mila *riyal* saudita (a valere sul *performance bond* emesso in favore di *Arriyadh Development Authority*) e a 20 mila euro (a valere sul *bid bond* emesso in favore dell'Agenzia ICE).



### 43. Informazioni ex Legge 124/2017

La Legge n. 124 del 4 agosto 2017 per il mercato e la concorrenza ha introdotto, tra l'altro, nuovi obblighi informativi in materia di erogazioni pubbliche a carico delle società controllate direttamente ed indirettamente dallo Stato. In particolare, l'articolo 1 (commi dal 125 al 129) richiede di inserire in Bilancio talune informazioni in materia di "contributi erogati a" e "ricevuti da" specifici soggetti, individuati sempre nei medesimi commi citati.

La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla legge con riferimento all'anno 2018, per quanto attiene alle somme erogate:

valori in Euro

Soggetto beneficiario	Importo
ACCADEMIA NAZIONALE SANTA CECILIA	200.000
AGENS-AGENZIA CONFEDERALE	697.332
ASPEN INSTITUTE ITALIA	35.000
Assindustria Veneto Centro	12.904
ASSOCIAZIONE CIVITA	22.000
ASSOCIAZIONE DEGLI INDUSTRIALI	189.426
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI	14.738
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI BOLZANO	16.834
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI CAGLIARI	27.772
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI CATANIA	26.135
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI CREMONA	11.332
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DELLE PROVINCE DI AREZZO, GROSSETO E SIENA	32.423
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DI CAPI-	43.427
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI GENOVA	84.168
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI NOVARA	42.510
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI PAVIA	10.546
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI SALERNO	16.834
Associazione Italiadecide	50.000
ASSOLOMBARDA	239.272
ASSONIME	190.775
CER-CCFE- COM.CHEMINS FER EUROPEENS	209.277
Chalmers Tekniska Högskola Aktiebo	18.000
CONFINDUSTRIA ANCONA	56.789



Soggetto beneficiario	Importo
CONFINDUSTRIA BENEVENTO	11.266
CONFINDUSTRIA CASERTA	13.690
CONFINDUSTRIA CHIETI PESCARA	14.017
CONFINDUSTRIA CUNEO	19.192
CONFINDUSTRIA EMILIA AREA CENTRO	153.729
CONFINDUSTRIA LA SPEZIA	18.602
CONFINDUSTRIA L'AQUILA	13.624
CONFINDUSTRIA LIVORNO E MASSA CARRARA	30.392
CONFINDUSTRIA ROMAGNA	29.213
Confindustria Sicilia	124.450
CONFINDUSTRIA UDINE	28.820
CONFINDUSTRIA UMBRIA	46.636
CONFINDUSTRIA VENEZIA	84.692
CONFINDUSTRIA VENEZIA GIULIA	40.545
CONFINDUSTRIA VERONA	93.338
CONFINDUSTRIA VICENZA	16.572
CONSIGLIO PER LE RELAZIONI	12.500
CONSUMERS' FORUM	21.000
European University Institute	30.000
FEDERTURISMO	50.000
FONDAZIONE FS ITALIANE	3.940.000
Fondazione Ricerca & Imprenditorialità	75.000
I.G.I. - Istituto Grandi Infrastrutture	30.000
ISTITUTO PER GLI STUDI	20.000
ITALIACAMP s.r.l.	180.000
KYOTO CLUB	10.000
OBB BUSINESS COMPETENCE CENTER GMBH	19.127
ORGANISMO ITALIANO DI VALUTAZIONE	10.000

PROGETTO OPEN ITALY	19.900
SDA BOCCONI	30.000
TALENT GARDEN SPA	39.000
THE EUROPEAN HOUSE AMBROSETTI S P A	16.150
Trilater Commission	25.000
UIC	318.471
UNINDUSTRIA	248.769
Unindustria Calabria	106.372
UNIONE INDUSTRIALE TORINO	144.690
UNIONE INDUSTRIALI ALESSANDRIA	45.981
UNIONE INDUSTRIALI DI NAPOLI	128.970
UNIONE INDUSTRIALI PISANA	24.759
UNIONE INDUSTRIALI SAVONA	22.663
UPA	11.510
<b>TOTALE</b>	<b>8.566.123</b>

La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla legge con riferimento all'anno 2018, per quanto attiene alle somme ricevute:

Soggetto erogante	Descrizione	Importo
Mef a favore di Telt	Capitolo 7122	87.772.206

#### 44. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

In data 13 febbraio 2019 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane, alla luce delle conferme di interesse pervenute da parte di Delta Air Lines a essere *partner* industriale di FS SpA nell'operazione Alitalia, ha deliberato di avviare una trattativa con le citate Compagnie aeree, al fine di proseguire nella definizione degli elementi portanti del Piano della nuova Alitalia.

In data 22 febbraio 2019 sono state presentate due diverse opzioni di vendita per il lotto C1 di Roma Tiburtina con una proroga della scadenza per la presentazione delle offerte dal 15 marzo fino al 15 aprile 2019. Potranno essere presentate offerte separate per l'opzione A (Lotto C1 con i 12.000 metri quadrati di diritti edificatori a destinazione ricettivo ed i 7.000 mq a destinazione commerciale) e l'opzione B (Lotto C1 con i 12.000 mq a destinazione ricettivo). Il lotto proposto in vendita, in adiacenza all'ingresso della stazione Roma Tiburtina, sul lato Ovest Nomentano, è ben collegato al nodo di interscambio treno/metropolitana/autobus, in una posizione strategica per realizzare un albergo e aree commerciali.

## PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Tenuto conto che la Riserva Legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'art. 2430 del codice civile, si propone di destinare l'Utile netto dell'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 3.119.878,84 euro, a Riserva Legale;
- e riportare a nuovo la restante parte, pari a euro 59.277.697,95.

Si propone, altresì, di destinare la Riserva di Utili portati a nuovo per 90.000.000,00 di euro, a Riserva Straordinaria, quale riserva disponibile per un suo successivo utilizzo, anche parziale, al servizio di possibili operazioni straordinarie.

Roma, 30 aprile 2019

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

L'Amministratore Delegato

# ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO




## Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 Dicembre 2018 ai sensi dell'art.154-bis, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Gianfranco Battisti e Roberto Mannozi, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, attestano:
  - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e
  - l'effettiva applicazione,delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2018.
2. Al riguardo si segnala che:
  - a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"*Internal Controls – Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
  - b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre che:
  - 3.1. Il bilancio d'esercizio:
    - a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
    - b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
    - c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.
  - 3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.


26 marzo 2019

Gianfranco Battisti  
Amministratore Delegato



Roberto Mannozi

Dirigente Preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari



Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - Società con unico azionista

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

Cap. Soc. Euro 30.284.175.002,00

Inscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. e P. Iva 0037950991 - R.E.A. 962801





# RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



KPMG S.p.A.  
Revisione e organizzazione contabile  
Via Ettore Petrolini, 2  
00197 ROMA RM  
Telefono +39 06 80961.1  
Email [it-fmauditaly@kpmg.it](mailto:it-fmauditaly@kpmg.it)  
PEC [kpmgspa@pec.kpmg.it](mailto:kpmgspa@pec.kpmg.it)

## Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

All'Azionista Unico della  
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

### Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2018, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2018, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati





**Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2018

nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

#### **Recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate**

*Note esplicative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezione "Investimenti in partecipazioni", note esplicative n.9 "Partecipazioni" e n.35 "Oneri Finanziari"*

<b>Aspetto chiave</b>	<b>Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave</b>
<p>Il bilancio al 31 dicembre 2018 include Partecipazioni in imprese controllate, per un valore pari a €37.908.451 mila, iscritte al costo di acquisizione o di costituzione e svalutazioni di partecipazioni dell'esercizio per €127.899 mila.</p> <p>Alla chiusura di ciascun esercizio, gli amministratori valutano la presenza di evidenze di perdita di valore di tali partecipazioni.</p> <p>Gli amministratori, qualora accertino la presenza di indicatori di perdite di valore, verificano il valore recuperabile di tali partecipazioni confrontando il relativo valore di carico con il loro valore d'uso determinato secondo metodologie valutative appropriate nelle circostanze.</p> <p>A seguito delle analisi svolte gli amministratori hanno individuato indicatori di perdite di valore riferiti alla controllata Mercitalia Logistics S.p.A. che hanno determinato una svalutazione per un ammontare complessivo di €127.873 mila.</p> <p>In considerazione della significatività della voce di bilancio in oggetto, abbiamo considerato la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— comprensione del processo adottato dagli amministratori ai fini della valutazione delle partecipazioni in società controllate nonché della individuazione della presenza di indicatori di perdita di valore delle stesse;</li> <li>— esame delle analisi svolte dagli amministratori e della ragionevolezza delle conclusioni raggiunte, anche alla luce delle informazioni disponibili e delle conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato;</li> <li>— esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio in relazione alla valutazione delle partecipazioni in imprese controllate.</li> </ul>

#### **Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il bilancio d'esercizio**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2018

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





**Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2018

presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

#### ***Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14***

L'Assemblea degli Azionisti della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ci ha conferito in data 4 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione legale, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

### **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

#### ***Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98***

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2018, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio





**Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2018

d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2018 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2018 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 15 aprile 2019

KPMG S.p.A.



Benedetto Gamucci  
Socio



# RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE



*Collegio Sindacale*

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE  
SULLA RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2018  
BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2018  
E  
BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2018  
DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. CON SOCIO UNICO  
AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, CODICE CIVILE**

All'Assemblea degli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico

**BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2018**

Signor Azionista,

il Collegio Sindacale di FS S.p.A. assicura, insieme agli altri organi sociali di Capogruppo, il controllo sistematico della corretta applicazione dei principi di corporate Governance societaria e, oltre a vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto, vigila sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS S.p.A. e sul suo concreto funzionamento.

Con la qualifica acquisita da FS S.p.A. di Ente di interesse pubblico (EIP), il Collegio Sindacale della Capogruppo ha assunto anche il ruolo di "Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile", di cui all'art. 19 del D.lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, oltre la revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - Società con socio unico

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

Cap. Soc. Euro 30.241.739(2/4)

Inscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. e P. IVA 00395010111 - R.E.A. 90295

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico ("FS S.p.A."), che viene sottoposto alla Vostra attenzione, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 26 marzo 2019.

Nel corso dell'esercizio 2018, abbiamo svolto l'attività di vigilanza in adempimento ai doveri demandati dalla legge al Collegio Sindacale, tenuto conto delle norme di comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Con riferimento all'attività svolta, rappresentiamo quanto segue.

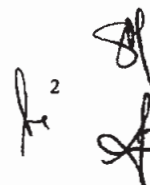
Sono state acquisite le informazioni sufficienti relative al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società.

Le operazioni poste in essere sono state conformi alla legge ed allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Non si pongono specifiche osservazioni in merito all'adeguatezza dell'assetto organizzativo della società, né in merito all'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione.

Il Collegio Sindacale non ha riscontrato, nel corso dell'esercizio 2018 e successivamente alla chiusura dello stesso, operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi e/o con parti correlate. Le operazioni di natura ordinaria, a condizioni di mercato, poste in essere con società del Gruppo e con parti correlate, descritte nei documenti di corredo al bilancio, risultano congrue e rispondenti all'interesse della Società.

La Società incaricata della revisione legale dei conti KPMG S.p.A. ha rilasciato la Relazione di cui agli artt. 14 del D.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014 sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico, con giudizio positivo e senza riserva sulla conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea e sulla capacità del bilancio stesso di rappresentare con chiarezza e in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Società. Nella stessa si attesta che la Relazione sulla gestione e le





informazioni sul governo societario e gli assetti proprietari sono coerenti con il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 di Ferrovie dello Stato Italiane.

La Società incaricata della revisione legale dei conti ha altresì rilasciato la Relazione di propria competenza sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2018 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, dalla quale non emergono rilievi e/o richiami di informativa.

In riferimento all'attività di vigilanza sull'indipendenza della Società incaricata della revisione legale dei conti, il Collegio Sindacale - in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile - evidenzia che nella Relazione aggiuntiva resa ai sensi dell'art. 11 del regolamento UE n. 537/2014 la KPMG S.p.A. ha confermato, ai sensi dell'art. 6, paragrafo 2) lett. a) del Regolamento europeo 537/2014, la propria indipendenza. Il Collegio, sulla base della documentazione e delle informazioni ricevute, non ritiene che sussistano aspetti da evidenziare in materia di indipendenza della KPMG S.p.A..

Nel corso dell'esercizio 2018 e successivamente alla chiusura dello stesso, non sono state presentate denunce ex art. 2408 cod. civ. al Collegio Sindacale.

Non si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c..

Non sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, co. 7, c.c..

Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio 2018, si è riunito n. 14 volte. Di tali incontri risultano trascritti, nell'apposito libro, i relativi verbali.

Il Collegio, inoltre, ha assistito a:

(i) n. 4 Assemblee degli Azionisti; n. 20 riunioni del Consiglio di Amministrazione.

Le riunioni citate si sono svolte nel rispetto delle norme legislative, statutarie e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle riunioni consiliari, sono stati adempiuti gli obblighi di informativa periodica al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale previsti all'art. 2381 codice civile.

Il Collegio Sindacale ha preso conoscenza e vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno della Società, nonché, in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, sull'efficacia del sistema di controllo interno e di gestione del rischio e di revisione interna per quanto attiene l'informativa finanziaria.

Il Collegio sindacale ha inoltre monitorato la revisione legale del bilancio ed ha verificato e monitorato l'indipendenza della società di revisione legale a norma deli artt. 10, 10bis, 10ter,

10quater e 17 del decreto legislativo n. 39/2010 e dell'articolo 6 del Regolamento europeo, in particolare per quanto riguarda l'adeguatezza delle prestazioni di servizi diversi dalla revisione.

L'attività di vigilanza è stata condotta anche attraverso: (i) le informazioni ricevute in occasione degli incontri periodici intercorsi con la Direzione Centrale Audit; (ii) l'esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione legale dei conti; (iii) le informazioni fornite dall'Organismo di Vigilanza istituito ai sensi del D.lgs. n. 231 del 2001; (iv) la partecipazione attiva ai Consigli di Amministrazione e ai Comitati consiliari.

Nel corso del 2018, infine, l'azienda ha posto in essere le seguenti azioni di potenziamento degli strumenti di governance:

- adozione del Nuovo Codice Etico;
- aggiornamento del Modello di Organizzazione e Gestione ex Decreto Legislativo n. 231/2001.

Nella relazione sulla gestione sono inoltre riportate le informazioni riferite alla sostenibilità nel Gruppo FS Italiane in risposta a quanto previsto dal Decreto Legislativo del 30 dicembre 2016 n. 254.

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ha verificato sul processo di informativa finanziaria ed ha ricevuto evidenza delle attività a tal fine poste in essere anche dal Dirigente Preposto. Al riguardo il Collegio non ha osservazioni da formulare.

Il Collegio Sindacale ha altresì preso conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul relativo funzionamento sia tramite l'acquisizione di informazioni dai Responsabili delle competenti funzioni aziendali, sia attraverso incontri e scambi informativi con la Società incaricata della revisione legale dei conti. Con particolare riguardo ai presidi di carattere organizzativo e procedurale posti in essere ai sensi del D.lgs. n. 231 del 2001, il Collegio Sindacale riferisce di aver ricevuto un'adeguata informativa sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2018 e di non avere osservazioni al riguardo.

Il Collegio ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile e sulla relativa affidabilità a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante:







(i) le informazioni e i documenti acquisiti nel corso degli incontri con il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari e l'esame delle attestazioni da questi rilasciate congiuntamente all'Amministratore Delegato in data 26 marzo 2019; (ii) l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali competenti; (iii) l'esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione legale dei conti. Il Collegio, alla luce dell'attività di vigilanza svolta, ritiene, per quanto di propria competenza, che il sistema amministrativo-contabile sia sostanzialmente adeguato e affidabile ai fini della corretta rappresentazione dei fatti di gestione.

Nel corso dell'esercizio, il Collegio Sindacale ha incontrato periodicamente gli esponenti della Società incaricata della revisione legale dei conti al fine di scambiare con gli stessi dati e informazioni rilevanti, anche ai fini del dovere di vigilanza sulla revisione legale dei conti annuali e consolidati.

Sulla base delle informazioni ricevute dalla Società incaricata della revisione legale dei conti, non sono emersi fatti, circostanze o irregolarità che debbano essere segnalati nella presente Relazione.

Dall'attività di vigilanza e controllo svolta dal Collegio Sindacale non sono emersi fatti suscettibili di menzione nella presente Relazione.

A tale riguardo, si ritiene di dover comunque evidenziare che, nel corso del 2018, si sono avviate le attività finalizzate alla possibile acquisizione di una partecipazione di FS nella New-Co che sarà costituita in esito alla procedura di cessione delle attività aziendali facenti capo alle società in AS Alitalia - Società Aerea Alitalia Spa e Alitalia Cityliner Spa. In proposito, tenuto conto dell'impatto che l'operazione di acquisizione avrebbe per Fs spa a livello economico, finanziario, patrimoniale, contabile, legale, amministrativo, organizzativo industriale e reputazionale, il Collegio sindacale ha invitato l'azienda ad attivare tutte le iniziative necessarie ed idonee a tutelare l'integrità patrimoniale del Gruppo FS, la continuità e lo sviluppo aziendali, in coerenza con il perseguimento dell'oggetto sociale e delle strategie industriali del Gruppo Ferrovie dello Stato, nel rispetto dello statuto e della vigente normativa nazionale ed europea.

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, in merito al quale riferisce quanto segue:

a. abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo

conoscenza, a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo;

- b. non essendo demandato al Collegio Sindacale il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione data allo stesso, sulla sua generale conformità, per quel che riguarda la sua formazione e struttura, alla legge e ai principi contabili di riferimento e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni da riferire;
- c. abbiamo altresì verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della Relazione sulla gestione nonché la coerenza di tale documento con le informazioni acquisite nel corso delle attività di vigilanza. A tale riguardo non vi sono osservazioni da riferire;
- d. per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 4, cod. civ.

Si evidenzia che l'esercizio al 31 dicembre 2018 chiude con un risultato positivo netto pari a 62.397.577,00 euro. Si rinvia, per maggiori approfondimenti, alle note di accompagnamento al bilancio.

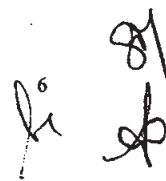
\*\*\*

In conclusione, preso atto del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 e delle informazioni fornite dagli amministratori, considerate le risultanze dell'attività svolta dalla società incaricata della revisione legale dei conti, il Collegio sindacale, per quanto di propria competenza, non ha obiezioni da formulare sulla proposta di deliberazione in merito al progetto di bilancio di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. con socio unico per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, così come presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli azionisti.

#### **BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2018**

Signor Azionista,

il bilancio consolidato al 31 dicembre 2018 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – messo a Vostra disposizione – si compone dei prescritti prospetti contabili consolidati e relative note esplicative; esso risulta redatto conformemente ai principi contabili internazionali (IFRS) adottati dalla Commissione Europea e integrati con gli International Accounting Standard (IAS) ed è corredato della relazione sulla gestione nonché dell'attestazione





dell'Amministratore delegato e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili sul bilancio consolidato di Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e di un prospetto relativo all'area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo.

È riportato anche un prospetto di raccordo tra il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico e il bilancio consolidato del Gruppo FS al 31 dicembre 2018 relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto, posti a confronto con i corrispondenti dati del bilancio al 31 dicembre 2017.

Nella Relazione sulla gestione, sottoposta all'esame di coerenza da parte della società di revisione KPMG S.p.A., gli Amministratori hanno illustrato l'andamento complessivo della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo, unitamente a quanto concerne la Capogruppo, fornendo anche dettagli relativi ai singoli aspetti di attività delle Società consolidate e della prevedibile evoluzione della gestione.

La nostra attività di vigilanza è stata svolta in osservanza dei principi di comportamento del Collegio sindacale emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. In conformità a tali principi, abbiamo fatto riferimento alle norme di legge che disciplinano la formazione del bilancio consolidato.

Il Collegio ha accertato:

- e. la correttezza delle modalità seguite nell'individuazione dell'area di consolidamento e l'adozione di principi di consolidamento delle partecipate conformi a quanto previsto dagli IFRS;
- f. il rispetto delle norme di legge inerenti la formazione, l'impostazione del bilancio e della Relazione sulla gestione;
- g. l'adeguatezza dell'organizzazione presso la Capogruppo, per quanto riguarda l'afflusso delle informazioni nelle procedure di consolidamento;
- h. il rispetto dei principi di consolidamento relativamente all'elisione dei proventi e degli oneri, così come dei crediti e dei debiti, reciproci delle Società consolidate;
- i. la coerenza della Relazione sulla gestione del Gruppo con i dati e le risultanze del bilancio consolidato al fine di fornire un'ampia informativa sull'andamento economico-finanziario del Gruppo e sui rischi cui lo stesso è soggetto, nonché sui fatti di rilievo avvenuti successivamente alla data di chiusura dell'esercizio che non hanno avuto impatti sul Bilancio 2018.

E' stata considerata l'area di consolidamento, sono stati esaminati i principi di consolidamento ed è stata verificata la congruità dei criteri di valutazione applicati.

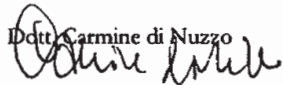
La documentazione esaminata e le informazioni assunte non evidenziano scostamenti dalle norme di legge che disciplinano la redazione del Bilancio consolidato.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato nel suo complesso esprime in modo corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31.12.2018.

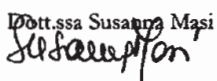
La società di revisione ha rilasciato la relazione ai sensi degli artt. 14 del D.lgs. 39/2010 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014, dalla quale risulta che il Bilancio consolidato di esercizio al 31 dicembre 2018 è conforme agli IFRS ed è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Roma, 15 aprile 2019


IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Carmine di Nuzzo  


Presidente

Dott.ssa Susanna Masi  


Sindaco effettivo

Dott. Roberto Ascoli  


Sindaco effettivo









Direzione Centrale Amministrazione, Bilancio e Fiscale  
Relazioni Esterne

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

#### **Fotografie**

© FS Italiane | Photo

© almaphotos.net

#### **Realizzazione e progetto grafico**



Via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)

Finito nel mese di giugno 2019



**fsitaliane.it**