

2016



RELAZIONE FINANZIARIA

ANNUALE

2016



RELAZIONE FINANZIARIA

ANNUALE

INDICE

Lettera della Presidente	5	Altre informazioni	152
Il Gruppo in sintesi	14	Azioni proprie della Capogruppo	162
Disclaimer	17	Rapporti con parti correlate	162
Legenda e glossario	18	Evoluzione prevedibile della gestione	163
Il futuro si fonda su una grande storia	22	Bilancio consolidato Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2016	164
I risultati consolidati	24	Prospetti contabili consolidati	166
Relazione sulla gestione	26	Note esplicative al Bilancio consolidato	173
Le performance economiche e finanziarie del Gruppo	29	Allegati	269
Le performance economiche e finanziarie dei settori	40	Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto	282
Le performance economiche e finanziarie di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	54	Relazione della Società di Revisione	284
Relazione sul governo societario e sugli assetti societari	59	Bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2016	286
Fattori di rischio	75	Prospetti contabili	288
Quadro macroeconomico	79	Note esplicative al Bilancio d'esercizio	295
Andamento dei mercati di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	82	Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	358
I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie e di autotrasporto europee	87	Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto	360
La sostenibilità nel Gruppo	88	Relazione della Società di Revisione	362
Risorse umane	103	Relazione del Collegio Sindacale	364
Clienti	111		
Sicurezza dell'esercizio ferroviario	118		
Investimenti	119		
Attività di ricerca e sviluppo	130		
Principali eventi dell'esercizio	132		





LETTERA DELLA PRESIDENTE

Signor Azionista,

in un contesto macroeconomico che presenta chiari segnali di miglioramento in termini di crescita, esportazioni e occupazione, nonostante gli elementi di incertezza che hanno segnato lo scenario internazionale, il 2016 è stato un anno molto positivo per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e per i suoi *stakeholder* da quattro punti di vista:

- / dei risultati economico-finanziari;
- / degli investimenti realizzati;
- / delle basi per il raggiungimento degli obiettivi posti nel Piano Industriale 2017-2026;
- / della *Governance* e della sostenibilità.

I risultati economico-finanziari

I risultati economico-finanziari sono stati molto positivi: con ricavi di 8,9 miliardi di euro (+4% rispetto al 2015), un EBITDA che ha nettamente superato la soglia dei 2 miliardi (+16,1%) e un utile netto di 772 milioni (+66,4%), l'anno appena concluso è stato il nono anno consecutivo in utile. Anche nel confronto delle attività ordinarie, escludendo quindi gli effetti delle operazioni non ricorrenti di valorizzazione e razionalizzazione degli *asset*, i risultati sono in crescita: i ricavi sono stati 8,6 miliardi di euro, l'EBITDA 2 miliardi (+1,5% rispetto all'anno precedente) e l'utile netto 0,4 miliardi (+17,5%). I risultati, che risentono favorevolmente della dismissione di alcune attività non strategiche (in particolare, della plusvalenza di 365 milioni di euro generata dalla complessiva valorizzazione di Grandi Stazioni), ci hanno consentito di mantenere un livello molto elevato di solidità finanziaria, con un capitale investito netto pari a 45,3 miliardi di euro (di cui 33,2 miliardi attribuibili al settore dell'infrastruttura ferroviaria), a fronte di mezzi propri pari a 38,5 miliardi di euro e di una posizione finanziaria netta pari a 6,8 miliardi di euro (sostanzialmente invariata rispetto al 2015).

La fiducia dei mercati finanziari nei nostri confronti ci ha permesso di collocare nuovi titoli obbligazionari per 0,7 miliardi di euro, portando complessivamente a 2 miliardi di euro le nostre emissioni quotate. Sulla base dei risultati conseguiti, tenuto conto del livello di solidità finanziaria e dei programmi di investimento del Gruppo, il Consiglio di Amministrazione proporrà la distribuzione di un dividendo pari a 300 milioni di euro.

Gli investimenti

Grazie anche alla "cura del ferro" fortemente sostenuta dal Governo e alla rinnovata centralità delle politiche pubbliche di investimento nelle infrastrutture del Paese (da ultimo, con l'inserimento nella Legge di Stabilità di un fondo complessivo di 47 miliardi di euro, al quale si potrà attingere in misura significativa anche per le infrastrutture di trasporto), nell'ultimo anno abbiamo realizzato nuovi investimenti per quasi 6 miliardi di euro (+8,2% rispetto al 2015), di cui 1,6 miliardi in autofinanziamento, confermandoci il primo Gruppo per volume di investimenti in Italia e contribuendo in modo consistente alla ripresa economica del Paese.

Basi per il raggiungimento degli obiettivi posti nel Piano Industriale 2017-2026

Il 2016 ha visto, a settembre, la presentazione del piano strategico decennale, nel quale abbiamo definito il ruolo sempre più centrale e trainante che intendiamo ricoprire nell'evoluzione del sistema della mobilità. Il nuovo Piano Industriale si prefigge la trasformazione di FS da azienda ferroviaria nazionale ad azienda di mobilità internazionale, integrando quindi i tradizionali *business* del trasporto ferroviario con i *business* della mobilità su gomma e in ambito metropolitano, in Italia e all'estero. Nel corso dell'anno è già stata lanciata una serie di iniziative orientate al raggiungimento degli obiettivi del Piano, secondo cinque fondamentali pilastri



strategici: la mobilità integrata dei passeggeri e della logistica, il rafforzamento e l'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e stradali, lo sviluppo internazionale e, come fattore abilitante di tutto il Piano, l'applicazione di tecnologie digitali avanzate per rispondere ai bisogni dei nostri clienti (*Digital & Customer Centricity*).

1. La mobilità integrata dei passeggeri

Gli indicatori di puntualità e di soddisfazione complessiva degli 834 milioni di passeggeri che abbiamo trasportato nell'anno appena trascorso (circa il 70% su ferro e il 30% su gomma, complessivamente in crescita rispetto al 2015) sono stati oggetto di costante monitoraggio da parte del Consiglio di Amministrazione, che ne ha supportato l'integrazione nei sistemi di incentivazione del *management*.

Nei servizi a mercato, le nostre *Freccie* hanno incrementato i livelli già molto elevati di puntualità (97,1%, +0,3%) e di soddisfazione complessiva del viaggio (93,6%, +0,3%), con prospettive di ulteriore miglioramento grazie ai 23 nuovi convogli *Freccia 1000* entrati in servizio nell'anno 2016, che, con quelli previsti nel 2017, completano la fornitura di 50 treni *Freccia 1000* come previsto contrattualmente; in questo modo la flotta ETR a mercato è formata da un terzo di treni con meno di 2 anni d'esercizio e si colloca al vertice europeo. I dati mostrano che il mercato italiano dell'Alta Velocità è oggi il più aperto e competitivo d'Europa e saremo pronti a cogliere le opportunità connesse all'apertura del Mercato Unico Europeo nel 2020.

Ci stiamo impegnando per collegare nuove aree del Paese alla rete AV, tramite nuovi servizi come il *Freccialink*, un primo esempio di integrazione modale ferro-gomma che ha collegato stabilmente cinque nuove città del Centro-Sud alla rete AV, o il prolungamento delle tratte esistenti, come il nuovo servizio per Potenza e Taranto.

Nel servizi di trasporto passeggeri su ferro basati su Contratti di Servizio, il costruttivo dialogo con i Clienti Istituzionali ci ha condotto a importanti rinnovi contrattuali su base pluriennale (11 contratti regionali rinnovati nel 2016 e il nuovo Contratto di Servizio *Intercity* formalizzato a gennaio 2017), che ci consentono di programmare e realizzare importanti investimenti nel rinnovo della flotta e nelle tecnologie di bordo. Nei servizi regionali, siamo particolarmente orgogliosi dell'incremento del 3,5% registrato dalla soddisfazione complessiva dei passeggeri rispetto al 2015, con la puntualità

media salita al 96,6% (+1,2%). Nel 2016, con investimenti di 455 milioni, abbiamo messo in servizio 31 convogli completi e 133 carrozze, abbiamo ristrutturato 94 convogli, 62 locomotive e 380 carrozze e abbiamo potuto iniziare il 2017 con il 20% di veicoli (considerando sia convogli completi che carrozze) con meno di 2 anni d'esercizio. Abbiamo anche concluso positivamente la gara di 4,5 miliardi di euro che, nei prossimi anni, garantirà al trasporto regionale l'approvvigionamento di nuovi treni. Tale gara divisa in lotti è la più grande mai effettuata dal Gruppo per il materiale rotabile e ha visto aggiudicarsi costruttori di primo livello con produzione sul territorio nazionale. Nel servizio universale a lunga percorrenza (-0,9% la soddisfazione complessiva ma +0,3% la puntualità rispetto al 2015) siamo confidenti che i nostri passeggeri potranno percepire già nel 2017 i primi benefici del nuovo contratto decennale *Intercity*, che ci permetterà di migliorare il servizio.

Nel trasporto su gomma, con l'acquisizione dei servizi nella Provincia di Salerno, abbiamo consolidato la nostra posizione di terzo operatore in Italia, in vista dell'ulteriore crescita prevista nel Piano Industriale.

Una speciale menzione per la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici, entrata a far parte del Gruppo FS Italiane nel corso del 2016 in una situazione aziendale molto complessa. Confidando nella necessaria collaborazione di tutti gli *stakeholder*, stiamo esprimendo il nostro massimo sforzo per assicurare ai cittadini pugliesi il progressivo allineamento ai livelli di qualità, di sicurezza e di trasparenza amministrativa che il Gruppo FS Italiane applica ovunque sia chiamato ad operare.

2. La logistica integrata

Dopo anni di sostanziale disinvestimento nel settore merci, nel corso del 2016 abbiamo portato a compimento l'importante progetto di risanamento e rilancio del trasporto merci e della logistica del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane: con un delicato processo di progressiva specializzazione, coordinamento e integrazione delle diverse società del Gruppo FS attive nel settore, siamo giunti alla creazione del Polo Mercitalia.

Tale settore era l'unico del Gruppo FS ancora strutturalmente in perdita (oltre 800 milioni di euro persi nel quinquennio 2011-2015).

Con il risanamento iniziato nel 2016, da gennaio 2017 il Polo Mercitalia di FS è diventato uno dei più grandi operatori italiani presenti sul mercato europeo della logistica e del trasporto delle merci, con un fatturato complessivo di circa 1 miliardo di euro e un organico di circa 4.000 persone.

Negli anni a venire, il Polo Mercitalia si specializzerà progressivamente nell'offerta di soluzioni integrate che sfruttino la modalità ferroviaria, destinata a rimanere uno dei fattori critici di successo, concentrando le proprie risorse sui collegamenti tra Nord e Sud Italia, sui principali corridoi transalpini da/per l'Italia, sull'interconnessione da/per i principali porti e su servizi che consentano interscambi di merci tra i più importanti distretti produttivi e distributivi europei.

Il Polo Mercitalia, come tutto il Gruppo, metterà il cliente al centro delle proprie attività, fornendo un solo interlocutore in grado di offrirgli i servizi di tutte le società del Polo.

Tramite questo processo di risanamento, il Polo Mercitalia si pone ambiziosi obiettivi che contribuiranno al Piano Industriale del Gruppo 2017-2026 con il raddoppio del fatturato rispetto ai valori ottenuti nel 2016 e il progressivo riequilibrio del Conto economico, anche tramite una significativa crescita dell'attività internazionale. Per raggiungere tali ambiziosi obiettivi si è previsto di investire circa 1,5 miliardi di euro nell'orizzonte di Piano, di cui circa 1 miliardo per ammodernare e manutene il materiale rotabile, circa 100 milioni per realizzare e gestire tre moderni *terminal* intermodali che consentano di interconnettere la rete ferroviaria transalpina con la rete ferroviaria italiana, circa 100 milioni in nuovi sistemi ICT e di sicurezza e, infine, circa 300 milioni in acquisizioni mirate a rafforzare il posizionamento competitivo del Gruppo FS nel mercato europeo della logistica e del trasporto delle merci.

Nel 2016 le società che sono confluite nel Polo Mercitalia hanno dimezzato le perdite rispetto al 2015 e nei primi mesi del 2017 le hanno dimezzate rispetto all'analogo periodo del 2016, evidenziando come il percorso di risanamento e rilancio di questa attività contenuta nel Piano Industriale 2017-2026, sebbene molto ambizioso, appaia raggiungibile.

3. L'infrastruttura

Sui 16.778 km della nostra rete hanno operato 32 imprese ferroviarie, con un totale di circa 350 milioni di treni-km percorsi (+2,7% complessivo rispetto al 2015, +6% per le imprese non appartenenti al Gruppo FS Italiane), di cui 26 milioni di treni-km sulla rete AV/AC - Alta Velocità/Alta



Capacità (+12,1%) e 323 milioni di treni-km sulla rete tradizionale (+2%). La rete ferroviaria è stata oggetto di investimenti per 4,2 miliardi di euro (+17%), di cui – riprendendo la classificazione prevista nel Contratto di Programma – il 48% per la sicurezza, le tecnologie e il mantenimento in efficienza e il 52% per la realizzazione di opere relative al superamento dei colli di bottiglia e ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale, al completamento della linea Alta Velocità Torino-Milano-Napoli e alle grandi opere da realizzarsi per lotti costruttivi. L'ingente volume degli investimenti ha permesso al Gestore di apportare un contributo sostanziale (pari a 2,2 miliardi di euro) per il raggiungimento dell'obiettivo fissato dalla c.d. "clausola di flessibilità" con cui lo Stato si era impegnato nei confronti dell'UE. Alla rete convenzionale è stato dedicato il 96% degli investimenti infrastrutturali, nel 2016 sono state inaugurate le nuove fermate nei nodi di Palermo e Roma e 91 km di nuove tratte (11 km nel 2015), tra le quali le varianti di tracciato in Calabria e i raddoppi di linea in Sicilia e Liguria. Nella rete AV/AC, ricordiamo l'inaugurazione della nuova tratta Trevi-



gio-Brescia, che ha ridotto a soli 36 minuti il tempo di viaggio tra Brescia e Milano. Gli investimenti in tecnologie di sicurezza e il rispetto di *standard* ai massimi livelli in Europa hanno consentito, nonostante l'incremento dei volumi di traffico, di ridurre ulteriormente l'incidentalità (nel 2016 gli incidenti riconducibili a rischi mitigabili dal Gestore sono passati da 27 a 13, con un decremento del 52%). Sono purtroppo aumentati gli incidenti che coinvolgono persone non autorizzate che si muovono lungo le linee. Per quanto possibile, stiamo mettendo in essere tutte le azioni utili a mitigare il fenomeno. Nel 2016, le nostre stazioni sono state al centro di importanti operazioni: da un lato, si è conclusa brillantemente l'operazione Grandi Stazioni, con la riacquisizione del controllo totalitario delle attività *core* delle 14 principali stazioni d'Italia e la concomitante valorizzazione delle attività *retail*, cedute al prezzo di 762 milioni di euro e con una plusvalenza di 365 milioni di euro; dall'altro lato, abbiamo realizzato investimenti in *comfort* e sicurezza delle stazioni per 392 milioni e posto in essere le attività che ci hanno poi portato, nei primi mesi del 2017, a riacquistare il pieno controllo di Centostazioni SpA, seguendo il nuovo disegno strategico del Piano che assegna alle stazioni il ruolo di veri e propri *hub* della mobilità integrata.

4. Lo sviluppo internazionale

Partendo dal considerare l'Europa quale mercato "domestico", segnaliamo, da un lato, gli ottimi risultati di Netinera Deutschland, che ha beneficiato dell'entrata a pieno regime delle tratte acquisite a fine 2015 e, dall'altro lato, le nuove iniziative realizzate da Trenitalia nel Regno Unito (con la



nascita di Trenitalia UK e la successiva acquisizione del servizio londinese c2c - *City to Coast*, una delle principali linee pendolari del Regno Unito), nonché l'acquisizione in Grecia dell'operatore di trasporto su ferro Trainose.

A oggi il Gruppo FS è il primo operatore ferroviario in Italia e Grecia, il secondo in Germania e opera con due diverse società nel Regno Unito e in Francia (con la partecipata Thello SAS), ed è quindi rapidamente diventato uno dei principali operatori del mercato europeo.

Parimenti, la partecipata TX Logistik del gruppo Mercitalia è il secondo operatore nel mercato del trasporto merci ferroviario in Germania e opera già in diversi altri mercati del Nord Europa.

L'avvio di nuovi progetti all'estero da parte di FS e di Italferr (tra gli altri Paesi, in Iran, Qatar, Russia, India, Egitto, Repubblica del Congo, Argentina e Bosnia-Erzegovina), insieme all'apprezzamento che l'intero settore ferroviario ci ha tributato con la nomina del nostro Amministratore Delegato alla carica di *Chairman* dell'*Union Internationale des Chemins de Fer* (UIC), dimostra le potenzialità del nostro *know how* in tema di trasporto ferroviario per lo sviluppo internazionale dei nostri *business*, i cui rischi specifici sono oggetto di grande attenzione da parte del Consiglio di Amministrazione.

5. Digital & Customer Centricity

Nella direzione della strategia tracciata nel Piano, il 2016 è stato un anno di transizione. Sono state poste le basi ed è stato lanciato lo sviluppo di strumenti digitali che miglioreranno la nostra capacità di dare risposta ai bisogni di mobilità integrata dei clienti, in vista della creazione, nel 2018, di una complessiva piattaforma di *Extended Customer Experience*, che si proponga come aggregatore di soluzioni di viaggio e che includerà anche gli altri *player* del trasporto pubblico locale in una logica di *coopetition*.

Governance e sostenibilità

Nell'anno appena trascorso, il Consiglio di Amministrazione, con il contributo dei due Comitati costituiti al proprio interno, ha supportato il miglioramento del sistema di *governance*, di controllo interno e di gestione dei rischi, anche alle luce della complessità delle iniziative previste nel Piano Industriale. In particolare, si segnalano il potenziamento della funzione di *Internal Audit* e della funzione di *Risk Management*, nonché il regolare aggiornamento del Modello ex D.lgs. 231/2001. Nella prima metà dell'anno, la squadra a riporto dell'Amministratore Delegato è stata ampiamente rinnovata.

Nel definire la *vision* del nuovo Piano Industriale, abbiamo inserito un chiaro riferimento alla sostenibilità, che nelle sue diverse dimensioni ispira e dovrà ispirare sempre più profondamente il comportamento del Gruppo FS e di tutti i suoi dipendenti. Abbiamo costituito un Comitato di Sostenibilità, organo consultivo espressione dei vertici delle principali società del Gruppo FS e costruito con lo scopo di integrare gli aspetti sociali e ambientali nelle strategie economico-finanziarie, promuovendo i principi e i valori dello sviluppo sostenibile in linea con gli Obiettivi definiti dalle Nazioni Unite nell'ambito dell'Agenda 2030 (*Sustainable Development Goals*). E, per la prima volta, la Relazione sulla gestione 2016 contiene specifiche metriche sulla capacità del Gruppo di generare valore economico da distribuire agli *stakeholder* e una sezione approfondita sulla sostenibilità, a dimostrazione dell'avvio di un percorso di progressiva integrazione tra cosiddette informazioni "finanziarie" e informazioni "non finanziarie" che ci impegnerà nei prossimi anni. Tra le iniziative 2016, lo *Stakeholder Panel*, che ha consentito di raccogliere raccomandazioni su cinque aree strategiche (mobilità merci, TPL, qualità dei servizi, salute e sicurezza sul lavoro, formazione), e l'avvio di un progetto congiunto RFI-Terna per promuovere la produzione di energia rinnovabile e il suo immediato utilizzo sulle linee ferroviarie.

Con particolare riferimento al nostro impegno sociale, teniamo molto a ricordare la concessione in comodato d'uso gratuito agli Enti locali e al terzo settore di spazi nelle nostre stazioni per ulteriori 5.500 mq. Il 2016 si è chiuso con oltre 115.000 mq di spazi concessi in circa 450 stazioni per ospitare iniziative sociali, culturali e ambientali di grande impatto per i territori. Abbiamo confermato il nostro impegno per la rete sociale degli *Help Center*, che è cresciuta da 15 a 17 sedi (il 59% al Centro-Sud) erogando complessivamente circa 500.000 interventi di aiuto, nonché per i centri di accoglienza e assistenza a persone migranti o senza dimora. La campagna di raccolta fondi in collaborazione con *Save The Children* ha permesso di raccogliere oltre 350.000 euro per potenziare le attività di accoglienza per i minori migranti non accompagnati nei centri CivicoZero di Milano, Torino e Roma. Da segnalare, infine, la 29esima edizione di *Treno Verde*, con *Legambiente*, sul tema dell'economia circolare.

In relazione allo sviluppo delle nuove attività il numero dei dipendenti del Gruppo è tornato a crescere (+1,7% nel confronto con la fine del 2015, con circa 2.300 assunzioni, escludendo gli effetti delle acquisizioni).

Per il terzo anno consecutivo siamo *Best Employer of Choice* per i neolaureati italiani nella categoria assoluta e tra i laureati in discipline scientifiche. Il sistema di *job posting* interno è stato potenziato per favorire la valorizzazione dei talenti nel Gruppo. Abbiamo firmato un accordo per il ricambio generazionale che consentirà di mandare in pensione anticipata 1.000 dipendenti dell'esercizio ferroviario che verranno sostituiti da altrettanti giovani. Abbiamo anche firmato un ulteriore accordo per l'uscita "dolce" dall'azienda di oltre 600 lavoratori in aree diverse e anche qui ci siamo impegnati a riassumere giovani fino al quasi totale rimpiazzo (circa 80%).

Inoltre, il 2016 ha visto un'intensa attività negoziale che ha portato, a dicembre 2016, alla firma del contratto nazionale con i sindacati che rappresentano i nostri dipendenti in Italia.

Gli investimenti e l'attenzione di tutti per la sicurezza dei nostri lavoratori si sono tradotti, per l'ottavo anno consecutivo, in un miglioramento dei dati sugli infortuni (-6,5%).

Sul tema della *gender equality*, abbiamo proseguito gli sforzi di sensibilizzazione e di formazione per sostenere la *leadership* femminile. Abbiamo investito nelle iniziative *Women In Motion* e *Girls In Motion* (progetto che vedrà il *rollout* pieno nel 2017) e, agendo sulle assunzioni e sulle promozioni ai vari livelli, abbiamo registrato i primi miglioramenti dei dati sulla percentuale di donne nel *management* (+1,1% rispetto all'anno precedente).

I compiti per portare il Paese a una reale mobilità integrata a servizio dei cittadini, collettiva e condivisa, rimangono molti e ardui. L'Azienda deve rimanere focalizzata sui propri obiettivi e su una esecuzione impeccabile dei piani che si è data. Ciò impone la continuazione dell'ottima comunione di intenti con l'Azionista e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e una gestione mirata e puntuale. È necessario che le scelte di Ferrovie dello Stato Italiane si integrino sempre più con una strategia complessiva di trasporti di lungo periodo per il Paese.

La disponibilità di FS è massima; l'Azienda, ben governata, ha tutte le capacità necessarie per affrontare queste sfide.

La Presidente

ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Consiglio di Amministrazione

Presidente Gioia Maria Ghezzi

Amministratore Delegato e Direttore Generale Renato Mazzoncini

Consiglieri Daniela Carosio
Giuliano Frosini
Simonetta Giordani
Federico Lovadina
Vanda Ternau

Collegio Sindacale

IN CARICA FINO AL 4 LUGLIO 2016 NOMINATI IN DATA 4 LUGLIO 2016¹

Presidente Alessandra dal Verme Carmine di Nuzzo

Sindaci effettivi Roberto Ascoli² Susanna Masi
Claudia Cattani³ Roberto Ascoli⁴

Sindaci supplenti Paolo Castaldi⁵ Paolo Castaldi⁶
Cinzia Simeone 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)

¹ Per delibera assembleare assunta in pari data.

² Nominato nella carica di Sindaco effettivo in data 11 marzo 2016 al posto di Paolo Castaldi, tornato a ricoprire in pari data il ruolo di Sindaco supplente.

³ Dimissionaria dal 17 maggio 2016.

⁴ Nominato nella carica di Sindaco effettivo in data 29 luglio 2016 al posto di Paolo Castaldi.

⁵ Subentrato nella carica di Sindaco effettivo dal 21 dicembre 2015 fino all'11 marzo 2016 in sostituzione di Tiziano Onesti e dal 17 maggio 2016 in sostituzione di Claudia Cattani.

⁶ Subentrato nella carica di Sindaco effettivo fino al 28 luglio 2016 al posto di Francesco Notari che non ha accettato la carica. In data 29 luglio 2016 è stato nominato nuovamente Sindaco supplente.



01

**IL GRUPPO
IN SINTESI**



Partenze/Departures



Arrivi/Arrivals





DISCLAIMER

Questo documento, e in particolare la sezione "Evoluzione prevedibile della gestione", contengono dichiarazioni previsionali ("*forward-looking statements*"). Tali dichiarazioni sono basate sulle attuali aspettative e proiezioni relativamente a eventi futuri e, per loro natura, sono soggette a una componente intrinseca di rischio e incertezza. Sono dichiarazioni che si riferiscono a eventi e dipendono da circostanze che possono, o non possono, accadere o verificarsi in futuro e, come tali, non possono essere considerate elementi sui quali fare pieno 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, variazioni nei prezzi delle materie prime, cambiamenti nelle condizioni macroeconomiche e nella crescita economica e altre variazioni delle condizioni di *business*, mutamenti della normativa e del contesto istituzionale (sia in Italia che all'estero), difficoltà nella produzione e nei servizi, inclusi vincoli nell'utilizzo della rete infrastrutturale ferroviaria, 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 di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla gestione, rispetto a quelli risultanti dagli schemi di bilancio e che il management ritiene 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 Altre 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.
- / **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 (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, comprensiva dei dividendi distribuiti, gli arretrati su dividendi, gli interessi su prestiti e altre forme di debito.
- / **Pagamenti a 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 delle attività operative di uso più ricorrente:

- / **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 istradamenti è realizzato con l'azionamento di un solo pulsante e la manovra di ogni singolo ente interessato all'itinerario o all'istradamento è realizzata automaticamente dai dispositivi dell'apparato.
- / **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:** 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.
- / **Contratti di Servizio:** 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 e 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 e operativa delle diverse reti ferroviarie definito 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 e 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. Può appartenere sia al Gestore dell'infrastruttura che alle imprese di trasporto.
- / **Load factor (vkm/posto-km):** esprime il cosiddetto fattore di riempimento, quindi misura la saturazione della offerta commerciale: quanto quel posto è stato occupato in una relazione, si pensi a un Roma-Milano con fermate intermedie (il viaggiatore che scende a Firenze occupa un posto al 50% rispetto a chi invece scende a Milano).
- / **Nodo:** locuzione convenzionale che definisce un'area ferroviaria di norma coincidente con im-

portanti 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:** prodotto delle tonnellate utili trasportate per i chilometri percorsi (tonn-km). 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:** numero di eventi treno per i chilometri di percorrenza (tkm). Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri percorsi da tutti i treni in dotazione in un determinato arco temporale (indicatore di *performance* riferito alla produzione del Gestore della Rete).
- / **Viaggiatori-km:** numero di viaggiatori moltiplicato i chilometri (vkm). 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).

1905

NASCE L'AZIENDA

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



1927

LA PRIMA DIRETTISSIMA

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



1936

IL PRIMO ELETTROTRENO ITALIANO

Nasce il primo elettrotreno tutto italiano, l'ETR 200, che apre la strada all'Alta Velocità.



1953

IL MITICO SETTEBELLO

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.



1976

NASCE IL PENDOLINO

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 miliare nel percorso verso l'AV italiana.



1989

IL PRIMO RECORD

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.



1992

PROTAGONISTI NELLA FINANZA

Le Ferrovie dello Stato diventano Società per Azioni.



IL FUTURO SI FONDA SU UNA GRANDE STORIA



LE NUOVE DIVISIONI

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

1999



RIFERIMENTO MONDIALE NELL'AV

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.

2005



IL PONTE SUL FIUME PO

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.

2008



SI COMPLETA L'ASSE AV

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.

2009



SUL PODIO ANCHE IN GERMANIA

FS Italiane acquisisce il gruppo Arriva Deutschland, oggi chiamato Netinera: il terzo operatore nel settore del trasporto passeggeri in Germania.

2011



UN NUOVO RECORD DI VELOCITÀ

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

2015

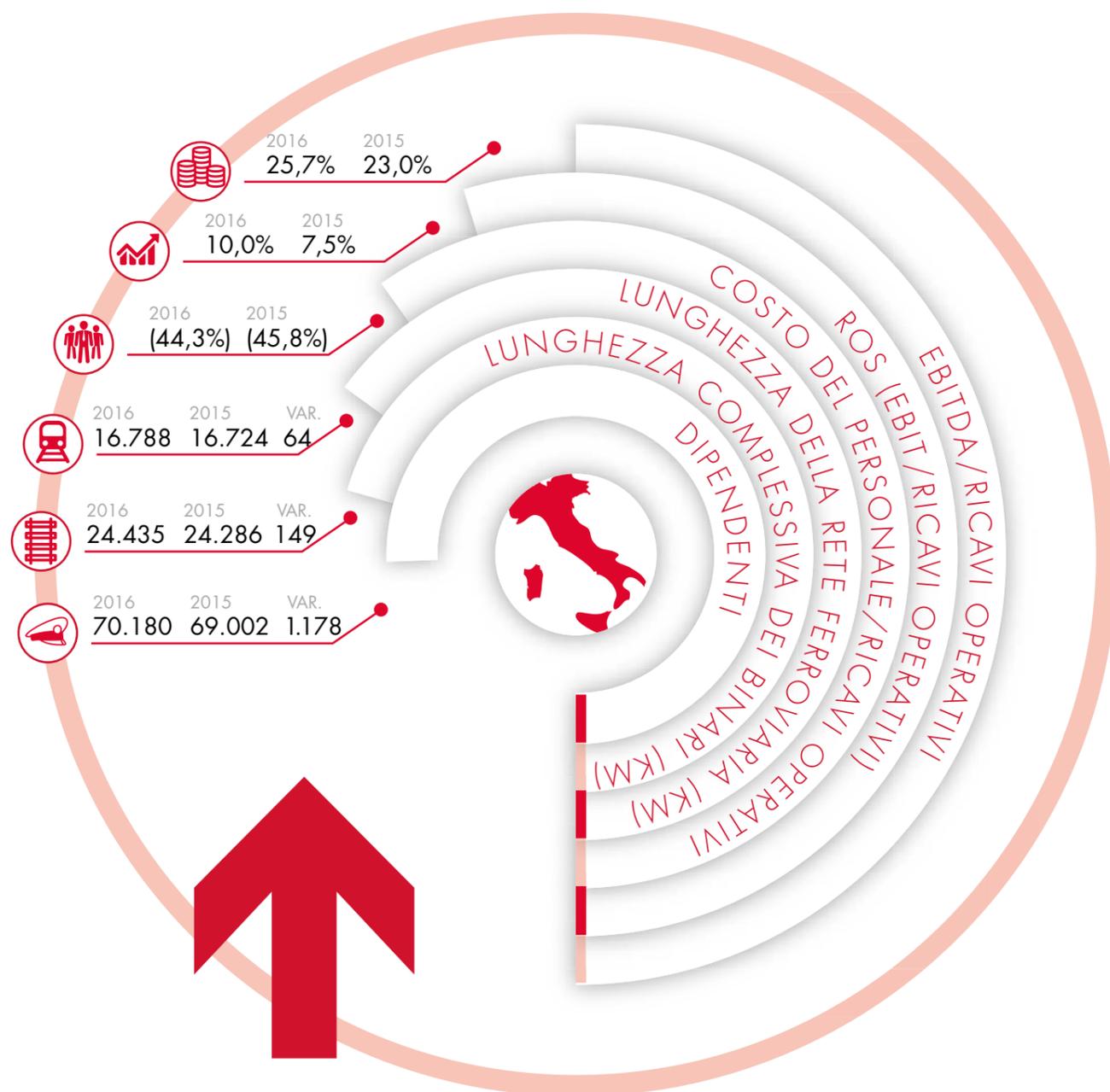


I PILASTRI DEL FUTURO

Il CdA di Ferrovie dello Stato Italiane SpA approva il Piano industriale 2017-2026 del Gruppo articolato su 5 pilastri strategici, finalizzati a rendere il Gruppo un grande operatore di mobilità integrata a livello internazionale.

2016

I RISULTATI CONSOLIDATI



LE ATTIVITÀ DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



PRINCIPALI DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

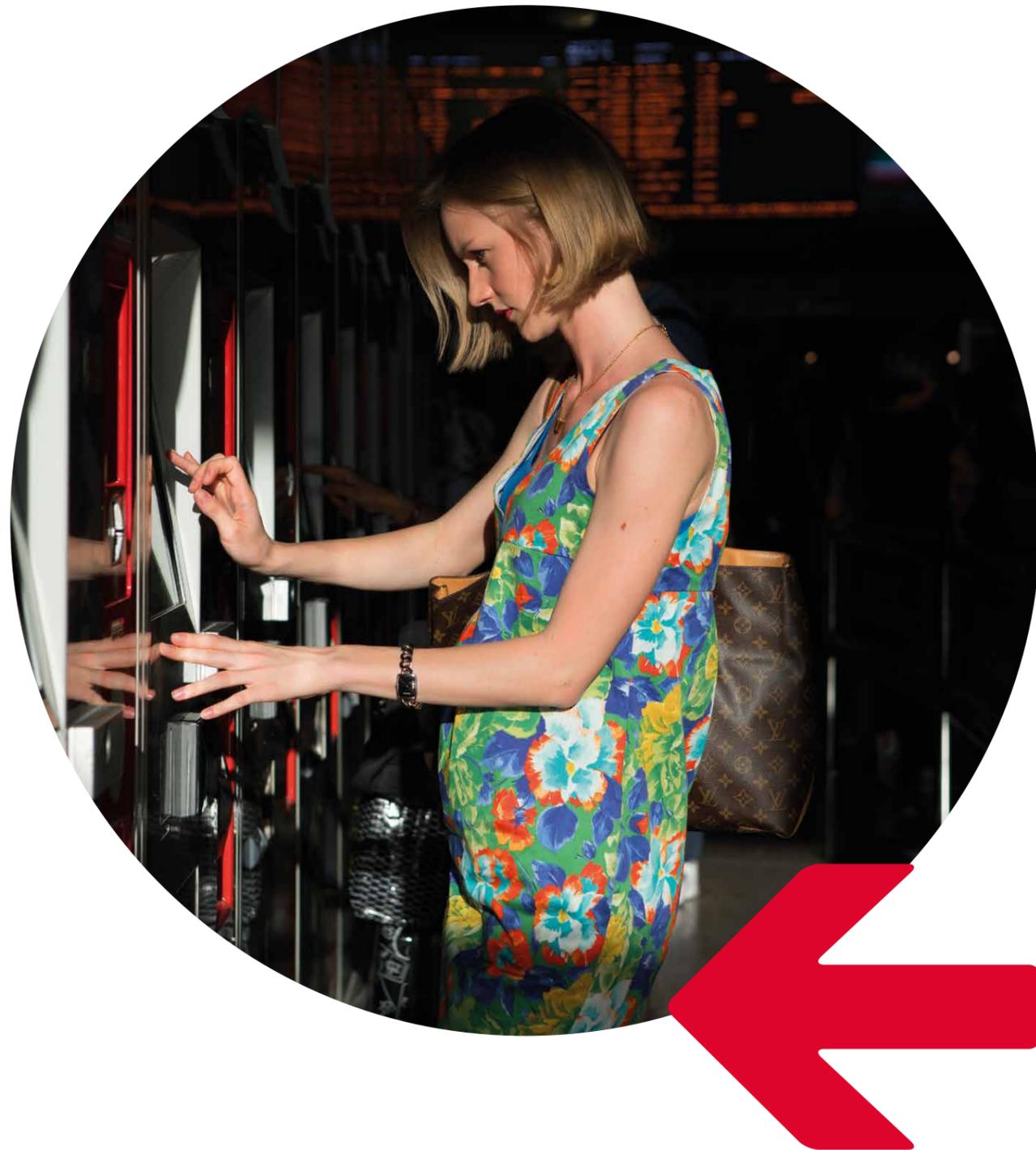
	2016	2015	Variazione	%
Ricavi operativi	8.928	8.585	343	4,0
Costi operativi	(6.635)	(6.610)	(25)	(0,4)
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.293	1.975	318	16,1
Risultato operativo (EBIT)	892	644	248	38,5
Risultato netto	772	464	308	66,4
	31.12.2016	31.12.2015	Variazione	%
Capitale investito netto (CIN)	45.257	44.695	562	1,3
Mezzi propri (MP)	38.497	37.953	544	1,4
Posizione finanziaria netta (PFN)	6.760	6.742	18	0,3
PFN/MP	0,18	0,18		
Investimenti dell'esercizio	5.950	5.497	453	8,2
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	1.032	(2)	1.034	>200

Valori in milioni di euro

02

RELAZIONE
SULLA GESTIONE





LE PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DEL GRUPPO

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

Per una migliore comprensione di quanto nel seguito riportato, si precisa che:

- / il 20 luglio 2016, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed Eurostazioni SpA hanno ceduto e trasferito alla società Alba Bidco SpA l'intera rispettiva quota di partecipazione nella società Grandi Stazioni Retail SpA. Ai fini dei prospetti riclassificati che seguono, l'operazione a livello consolidato di fatto si inquadra come una cessione di *net asset* non strumentali riferiti infatti a spazi commerciali. Ciò significa che il Conto economico riclassificato per il 2016, oltre che a una plusvalenza da cessione di 365 milioni di euro, incorpora gli effetti economici di un semestre riferiti al *business* di pertinenza di Grandi Stazioni Retail SpA, a fronte di un anno 2015 in cui gli stessi effetti sono stati presenti per l'intero esercizio. Parimenti lo stato patrimoniale riclassificato comparativo al 31 dicembre 2015 incorpora gli elementi dell'attivo e del passivo riferiti allo stesso *business* confluito nella citata società, poi venduta nel 2016;
- / tramite Decreto del 4 agosto 2016, come meglio nel seguito specificato, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), ha sancito il trasferimento a Ferrovie dello Stato Italiane SpA, senza corrispettivo, dell'intera partecipazione della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE). Ai fini dei prospetti riclassificati che seguono, l'operazione, a far data dall'acquisizione del controllo (28 novembre 2016, data del trasferimento azionario), ha determinato l'inclusione nel conto economico riclassificato del 2016 di poco più di un mese degli effetti economici di FSE, mentre lo stato patrimoniale riclassificato al 31 dicembre 2016 include i *net asset* di FSE che invece non sono presenti nell'esercizio comparativo 2015. In dettaglio, al 31 dicembre 2016 FSE apporta un indebitamento finanziario netto per 107 milioni di euro e un capitale immobilizzato netto di 26 milioni di euro.

Le operazioni sopra citate, e meglio dettagliate nel seguito della presente Relazione Finanziaria di Gruppo, non rappresentano una discontinuità nel *business* del Gruppo Ferrovie dello Stato né un ingresso in nuovi settori operativi e pertanto, anche con riferimento alla materialità dei valori in discussione, non sono stati predisposti prospetti *pro forma* negli schemi riclassificati che seguono.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

	2016	2015	Variazione	%
RICAVI OPERATIVI	8.928	8.585	343	4,0
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.908	7.881	27	0,3
Altri proventi	1.020	704	316	44,9
COSTI OPERATIVI	(6.635)	(6.610)	(25)	(0,4)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	2.293	1.975	318	16,1
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.401)	(1.332)	(70)	(5,3)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	892	644	248	38,5
Saldo della gestione finanziaria	(94)	(107)	13	12,1
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	798	537	261	48,6
Imposte sul reddito	(26)	(73)	47	64,4
RISULTATO D'ESERCIZIO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE	772	464	308	66,4
Risultato d'esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali				
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	772	464	308	66,4
RISULTATO NETTO DI GRUPPO	758	448	310	69,2
RISULTATO NETTO DI TERZI	14	16	(2)	(12,5)

Valori in milioni di euro

L'esercizio 2016 chiude con un **Risultato netto** pari a 772 milioni di euro, con un significativo aumento rispetto all'esercizio precedente (+66,4%), quando il Gruppo aveva fatto registrare un utile di 464 milioni di euro.

L'incremento è sostanzialmente riconducibile alle operazioni di valorizzazione di *asset* concluse nel corso del 2016 dal *management* nell'ambito di una più ampia visione di un Gruppo che si avvia, come meglio specificato nel seguito, a diventare un operatore di mobilità integrata in coerenza con quanto delineato a settembre con l'approvazione del nuovo Piano Industriale 2017-2026 da parte del Consiglio di Amministrazione di FS SpA. In quest'ottica si inquadra infatti la citata operazione di cessione di parte del *business* riferito alla gestione degli spazi commerciali non *core* avvenuto per il tramite della vendita di Grandi Stazioni Retail SpA a terzi, che ha generato nell'esercizio una plusvalenza di 365 milioni di euro. A tale proposito si ricorda che a fine 2015 fu portata a buon esito una analoga operazione di cessione di *asset* a terzi – il riferimento è alla vendita della rete elettrica a Terna SpA – con una plusvalenza di 18 milioni di euro.

Di conseguenza, anche i principali margini industriali intermedi, **Margine operativo lordo (EBITDA)** e **Risultato operativo (EBIT)**, aumentano in misura molto rilevante, rispettivamente di 318 milioni di euro (+16,1%) il primo e 248 milioni di euro (+38,5%) il secondo.

Di minore impatto, in termini di valori rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, sono gli effetti sul consuntivo 2016 degli interventi normativi del 2015. È da segnalare in quest'ambito il provvedimento legislativo del 22 gennaio 2016 (c.d. "Eco bonus"), che ha definito un'ulteriore misura di sostegno al trasporto merci mediante una riduzione del pedaggio di 2,5 euro per treno-km, ristabilendo così un quadro di maggiore sostenibilità per il settore rispetto agli effetti fortemente negativi causati in anni passati dal precedente taglio del Contratto di Servizio Merci. Di contro, si segnala che l'anno 2016 sconta i maggiori oneri connessi con gli aumentati costi dell'energia elettrica per la trazione (+33 milioni di euro), causati dalla contemporanea entrata in vigore di una serie di provvedimenti normativi e regolatori (in particolare le Delibere 654 e 668/2015) emanati sul finire del 2015 dall'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico (AEEGSI).

Passando all'analisi dei **Ricavi operativi**, questi segnano un incremento di 343 milioni di euro dovuto, per 27 milioni di euro, all'aumento dei **Ricavi delle vendite e delle prestazioni**, e per 316 milioni di euro agli **Altri proventi**.

La variazione positiva (+0,3%) dei **Ricavi delle vendite e delle prestazioni** è riconducibile ai Ricavi da servizi di trasporto, che hanno fatto registrare un incremento pari a 2 milioni di euro, cui va aggiunta la crescita dei Ricavi da servizi di infrastruttura (+26 milioni di euro). Il saldo netto delle altre voci residuali che compongono i ricavi delle vendite e delle prestazioni risulta, invece, in leggera flessione per 1 milione di euro.

Analizzando in dettaglio i principali elementi relativi all'incremento dei **Ricavi da servizi di trasporto** (+2 milioni di euro), si riscontra il positivo contributo del servizio trasporto passeggeri *Short Haul* per complessivi 119 milioni di euro, suddiviso in *rail nazionale* (+76 milioni di euro), internazionale (+24 milioni di euro, prevalentemente a opera del gruppo Netinera, operante in Germania) e trasporto su gomma (+19 milioni di euro). Di segno contrario, invece, l'apporto del segmento *rail Long Haul* che nel periodo, pur a fronte di un incremento dei volumi del servizio AV prodotto dal *brand Frecciarossa*, ha registrato, complessivamente tra Italia ed estero, una diminuzione dei ricavi pari a 99 milioni di euro, dovuta prevalentemente alla riduzione dello *yield* medio indotta dal mercato, cui si unisce l'assenza degli effetti positivi generati nell'esercizio precedente dall'evento Expo 2015. Il servizio di trasporto merci rileva invece un decremento pari a 18 milioni di euro.

Si rinvia, per maggiori dettagli sulle dinamiche circa l'andamento dei Ricavi da servizi di trasporto, ai commenti contenuti nella sezione relativa al settore operativo Trasporto.

La variazione positiva dei **Ricavi da servizi di infrastruttura**, pari a 26 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2015, include prevalentemente l'incremento dei ricavi da pedaggio per 20 milioni di euro, attribuibile all'aumento dei volumi di produzione, nonché i maggiori contributi per Contratti di Servizio connessi con l'ingresso nell'area di consolidamento della società FSE Srl (+5 milioni di euro). I ricavi dallo Stato per contributi in conto esercizio, riconosciuti a RFI SpA sulla base della Legge di Stabilità 2016, sono rimasti invariati rispetto al 2015 (976 milioni di euro).

Gli **Altri ricavi**, inclusi nei **Ricavi delle vendite e delle prestazioni**, mostrano una minima riduzione, pari a 1 milione di euro (complessivamente -0,4%), connessa prevalentemente a effetti di natura gestionale.

L'incremento della voce **Altri proventi** (+316 milioni di euro) deriva per la maggior parte, come già evidenziato in precedenza, dalla plusvalenza, di 365 milioni di euro, derivante dall'operazione di cessione a terzi degli *asset* riferiti a Grandi Stazioni Retail SpA, a fronte dei 18 milioni nel 2015 rivenienti dalla cessione degli *asset* elettrici a Terna SpA. Si segnalano inoltre minori ricavi per canoni di locazione, riaddebito di oneri condominiali e vendita di spazi pubblicitari, pari a 28 milioni

di euro, per effetto anch'essi della cessione del ramo "Retail", a cui si aggiungono minori vendite realizzate nell'esercizio di immobili e terreni di *trading* (-11 milioni di euro).

I **Costi operativi** dell'esercizio 2016 si attestano a 6.635 milioni di euro, in aumento di 25 milioni di euro (+0,4%) rispetto al 2015 (6.610 milioni di euro); di seguito i dettagli:

/ aumento dei costi netti riferiti al personale per 17 milioni di euro. Sulla variazione incide l'aumento del costo riferito al personale a ruolo, per effetto della piena applicazione del contenuto economico del nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità Area contrattuale Attività Ferroviarie, seppure quasi completamente assorbito dal processo di efficientamento dell'organizzazione del lavoro, dalla diminuzione delle consistenze medie, dagli sgravi contributivi riconosciuti sui premi di produzione e dai minori oneri per risoluzioni incentivate. In aumento i costi del gruppo Netinera Deutschland, per le assunzioni di personale a seguito dell'acquisizione di nuove tratte (9 milioni di euro), e quelli connessi con l'ingresso nell'area di consolidamento di FSE Srl (5 milioni di euro);



/ aumento degli altri costi netti per 8 milioni di euro, principalmente per effetto delle seguenti variazioni:

- incremento dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci per 71 milioni di euro. Si rilevano maggiori consumi di materiali (+86 milioni di euro) connessi con gli investimenti in atto nel settore infrastruttura; maggiori costi per energia elettrica (+33 milioni di euro, a fronte dei già commentati nuovi provvedimenti normativi) in parte compensati da minori costi per combustibili per la trazione (-7 milioni di euro) e da altri *saving* diffusi (-11 milioni di euro); minore variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading* dovuta alla diminuzione del costo del venduto (-5 milioni di euro) e alle minori svalutazioni effettuate nell'esercizio rispetto al 2015 (-25 milioni di euro);
- incremento dei costi per servizi per complessivi 35 milioni di euro come effetto netto derivante dagli incrementi delle prestazioni per il trasporto (+42 milioni di euro) controbilanciato da risparmi complessivi per 7 milioni di euro, concentrati soprattutto nell'ambito delle manutenzioni. I citati aumenti dei costi per prestazioni di servizio sono di fatto ascrivibili al gruppo Netinera Deutschland per effetto dell'acquisizione di nuove tratte nell'esercizio;
- incremento degli altri costi operativi per 34 milioni di euro dovuto a un aumento degli oneri per quote associative e contributi a enti vari, penalità passive e indennizzi, IVA non deducibile e altre imposte e tasse, e ai maggiori accantonamenti effettuati nell'esercizio soprattutto per imposte e tasse diverse afferenti le aree edificabili;

- maggiori capitalizzazioni per 134 milioni di euro, essenzialmente dovute all'incremento degli investimenti realizzati nel settore infrastruttura, in particolare per le attività di *upgrading* tecnologico e per il rinnovo della sicurezza, e ai maggiori interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili.

Il **Margine operativo lordo (EBITDA)**, per effetto della dinamica dei ricavi e costi operativi sopra descritti, si attesta nel periodo a 2.293 milioni di euro, con una variazione positiva di 318 milioni di euro pari al 16,1%.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a 892 milioni di euro, in aumento di 248 milioni di euro (+38,5%) rispetto all'esercizio precedente. La variazione dipende principalmente da quanto descritto in precedenza per i ricavi e costi operativi, avuto poi conto dei maggiori ammortamenti e svalutazioni, rispettivamente per 78 milioni di euro e 15 milioni di euro, controbilanciati da minori accantonamenti rispetto al 2015 per complessivi 23 milioni di euro. La voce accantonamenti, pari a 25 milioni di euro (48 milioni di euro nel 2015), accoglie gli oneri previsti dalle società del Gruppo



FS per la parte straordinaria del Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito.

Il **Saldo della gestione finanziaria**, pari a 94 milioni di euro di oneri netti, migliora rispetto all'esercizio precedente per un importo pari a 13 milioni di euro. Tale variazione è sostanzialmente legata a partite non ricorrenti che hanno influenzato sia i proventi che gli oneri. In particolare si riscontra:

/ l'assenza, nel periodo in esame, di proventi finanziari rilevati invece nel medesimo periodo del 2015 e riferiti alla *derecognition* del debito finanziario connesso alla partecipazione in Eurofima SA per 75 milioni di euro;

- / maggiori proventi finanziari dell'esercizio per 14 milioni di euro come effetto contabile scaturente dall'atto transattivo sottoscritto dalla società Mercitalia Logistics SpA con il Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania per la Gestione dei rifiuti come più diffusamente trattato nelle Note esplicative al Bilancio consolidato cui si rinvia;
- / altre variazioni riferite alla diminuzione di oneri su debiti e su cambi per circa 49 milioni di euro.

Le **Imposte sul reddito** ammontano a 26 milioni di euro, con una variazione in diminuzione pari a 47 milioni di euro (-64,4%).

Nel seguito, in aggiunta ai commenti precedenti, si riporta la tabella del valore economico direttamente generato e di quello distribuito dal Gruppo FS 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.

La tabella sotto riportata è redatta considerando le linee guida adottate dal Gruppo FS (GRI-G4 *Sustainability Reporting Guidance*) per la redazione delle *non financial information* disciplinate dal D.Lgs. 254/2016 che diverrà obbligatoria a partire dal corrente esercizio (2017):

	2016		2015	
Valore economico direttamente generato	9.004	100%	8.709	100%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.908		7.881	
Proventi diversi	1.096		828	
Valore economico distribuito	6.837	76%	6.879	79%
Costi operativi per materie e servizi	2.623		2.614	
Costo del personale	3.951		3.934	
Pagamenti ai finanziatori	170		231	
Pagamenti a entità pubbliche	93		100	
Valore economico trattenuto	2.167	24%	1.830	21%
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	1.401		1.332	
Altri costi diversi e imposte	(6)		34	
Risultato netto d'esercizio	772		464	

Valori in milioni di euro

Si precisa infine che il valore non distribuito dal Gruppo (circa 2,2 miliardi di euro) 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

	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	404	929	(525)
Altre attività nette	591	(581)	1.172
Capitale circolante	995	348	647
Capitale immobilizzato netto	47.330	47.357	(27)
Altri fondi	(3.068)	(3.010)	(58)
Attività nette possedute per la vendita			
CAPITALE INVESTITO NETTO	45.257	44.695	562
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	353	884	(531)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	6.407	5.858	549
Posizione finanziaria netta	6.760	6.742	18
Mezzi propri	38.497	37.953	544
COPERTURE	45.257	44.695	562

Valori in milioni di euro

Il **Capitale investito netto**, pari a 45.257 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2016 di 562 milioni di euro per effetto dell'incremento del **Capitale circolante** (+647 milioni di euro) parzialmente compensato dal decremento del **Capitale immobilizzato netto** (-27 milioni di euro) e dall'incremento degli **Altri fondi** (-58 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a 404 milioni di euro, fa registrare un decremento di 525 milioni di euro attribuibile a:

- / minori crediti relativi al Contratto di Servizio verso il MEF (-189 milioni di euro) e al Contratto di Servizio verso le Regioni (-309 milioni di euro), dovuti alla positiva dinamica delle regolazioni finanziarie dei corrispettivi avvenute nel corso dell'anno e al puntuale monitoraggio delle procedure e dei piani di rientro, concordati con le controparti, finalizzati alla riscossione dei crediti;
- / minori crediti commerciali (-27 milioni di euro), su cui incide in maniera significativa il decremento dei crediti per servizi prestati in passato al Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania per la Gestione dei rifiuti solidi urbani nel territorio della Campania (100 milioni di euro), come conseguenza della finalizzazione dei relativi atti transattivi già citati, cui si contrappongono, tra l'altro, la variazione di perimetro intervenuta nel corso dell'esercizio per circa +71 milioni di euro e l'incremento dei canoni attivi di manutenzione e teleconduzione delle linee di alta tensione;
- / maggiori rimanenze (+107 milioni di euro), dovute principalmente all'incremento dello *stock* di materie prime, sussidiarie e di consumo per l'aumento degli acquisti di materiali per l'infrastruttura, per l'aumento della produzione delle Officine Nazionali Armamento e Apparecchiature Elettriche

di Pontassieve, di Bologna e Bari e per l'acquisizione di FSE Srl. La variazione della posta in esame è influenzata infine dall'incremento dei crediti per contratti di costruzione e di immobili e terreni di *trading* inclusi nel valore del patrimonio immobiliare destinato alla vendita del Gruppo; / maggiori debiti commerciali (+107 milioni di euro) dovuti principalmente alla variazione del perimetro di consolidamento riferita al summenzionato trasferimento al Gruppo di FSE Srl. Le altre variazioni minori sono conseguenza delle normali dinamiche di pagamento interne al Gruppo.

Le **Altre attività nette** registrano invece un incremento, pari a 1.172 milioni di euro, che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato di:

- / minori crediti iscritti verso il MEF, il MIT e altri enti (-556 milioni di euro) quale effetto di incassi di periodo e minori debiti per acconti legati ai contributi in conto impianti (+1.578 milioni di euro) allocati ai progetti avviati dal Gruppo. Con riferimento ai contributi maturati si precisa che questi fanno principalmente riferimento alle somme dovute in forza del Contratto di Programma, finalizzate alla manutenzione straordinaria o agli interventi urgenti e indifferibili della rete ferroviaria, a investimenti infrastrutturali per il completamento di linee AV/AC, a interventi di miglioramento della rete ferroviaria, alla progettazione e realizzazione del tunnel Torino-Lione nonché a garantire la continuità operativa di FSE Srl;
- / minori altri debiti (+180 milioni di euro) dovuti principalmente all'azzeramento del Fondo di Sostegno al Reddito già definito in seguito all'estinzione della Fondazione ad esso relativa e al trasferimento dell'intero suo patrimonio all'INPS;
- / minori altri crediti (-110 milioni di euro) essenzialmente per effetto della scissione parziale avvenuta nell'anno della società Grandi Stazioni Rail SpA;
- / incremento dei crediti IVA (+89 milioni di euro), di fatto dovuti all'effetto netto combinato del rimborso IVA effettuato dall'Erario per gli anni 2012, 2013 e 2015 e delle liquidazioni IVA del periodo;
- / decremento delle attività per imposte anticipate (-9 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** presenta un decremento di 27 milioni di euro attribuibile all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 5.950 milioni di euro, in parte compensati dai contributi in conto impianti rilevati per competenza per 4.301 milioni di euro e dagli anticipi recuperati nel periodo (-125 milioni di euro), dagli ammortamenti di periodo per 1.306 milioni di euro, dalle operazioni straordinarie dell'esercizio (-184 milioni di euro), dalle altre alienazioni e perdite di valore (-80 milioni di euro) e altri movimenti e riclassifiche effettuate (-10 milioni di euro). Si rileva inoltre un incremento del valore delle partecipazioni valutate al Patrimonio netto (+29 milioni di euro) quale effetto della sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE e dei risultati conseguiti nell'anno dalle società partecipate.

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in aumento pari a 58 milioni di euro dovuta all'effetto contrapposto tra l'incremento dei fondi rischi e del fondo imposte (rispettivamente +67 milioni di euro e +5 milioni di euro), controbilanciato dal decremento del fondo TFR (-14 milioni di euro) principalmente per utilizzi e anticipi dell'esercizio.

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento netto di 6.760 milioni di euro e registra nel corso dell'anno un incremento di soli 18 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2015. Tale variazione è essenzialmente correlata a:

- / incremento del saldo del conto corrente di tesoreria (-301 milioni di euro) che accoglie i versamenti effettuati nel corso dell'anno dal MEF relativi al Contratto di Programma e i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea connessi alle esigenze operative del Gruppo (essenzialmente di RFI SpA);
- / decremento del credito finanziario verso il MEF (+477 milioni di euro), per l'effetto congiunto della riduzione netta legata agli incassi dell'anno e dello stanziamento dei contributi della Legge Finanziaria 2006 e 2007;
- / decremento dei debiti verso altri finanziatori (-90 milioni di euro) ascrivibili per la maggior parte ai rimborsi avvenuti nel corso del 2016 dei prestiti contratti verso Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e Alta Velocità), a nuovi finanziamenti derivanti

da opere di *funding* stipulati a copertura di *factoring* e ai finanziamenti per *leasing* del gruppo Netinera Deutschland per nuovo materiale rotabile. Si ricorda per completezza di informazione che i rimborsi dei prestiti verso Cassa Depositi e Prestiti sono assicurati dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021;

- / decremento delle altre passività finanziarie (-116 milioni di euro) in connessione alla gestione del *business* del *factoring*;
- / incremento dei prestiti obbligazionari (+152 milioni di euro) per l'emissione di 3 nuovi prestiti obbligazionari (700 milioni di euro) a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes*, in parte compensato dal rimborso delle rate scadute nell'anno relative ai prestiti erogati da Eurofima SA (548 milioni di euro);
- / incremento dei finanziamenti da banche (+657 milioni di euro), principalmente per effetto di maggiori prestiti accesi finalizzati all'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale e delle operazioni straordinarie di acquisizione citate in premessa;
- / incremento di altre attività finanziarie (-762 milioni di euro) condizionato di fatto dall'operazione di vendita di Grandi Stazioni Retail SpA.

I **Mezzi propri** passano da 37.953 milioni di euro a 38.497 milioni di euro, con una variazione positiva per 544 milioni di euro, per effetto principalmente:

- / dell'incremento dovuto all'Utile dell'esercizio pari a 772 milioni di euro;
- / del decremento pari a 185 milioni di euro dovuto alle citate variazioni dell'area di consolidamento;
- / dei dividendi distribuiti relativi all'esercizio 2015 pari a 46 milioni di euro (di cui 31 milioni di euro distribuiti all'azionista MEF e 15 milioni di euro Terzi);
- / della variazione positiva della riserva per *fair value* dei derivati e della riserva di utili (perdite) attuariali per complessivi 19 milioni di euro;
- / dell'incremento del patrimonio di terzi della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA deliberato dall'Assemblea e pari a 20 milioni di euro;
- / della variazione negativa dei debiti per derivati pari a 32 milioni di euro.

**PROSPETTO DI RACCORDO AL 31 DICEMBRE 2016
E AL 31 DICEMBRE 2015 TRA IL BILANCIO D'ESERCIZIO
DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA
E IL BILANCIO CONSOLIDATO RELATIVAMENTE
AL RISULTATO D'ESERCIZIO E AL PATRIMONIO NETTO**

	31 dicembre 2016		31 dicembre 2015	
	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane SpA	36.986	639	36.378	137
Utili (perdite) d'esercizio delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) d'esercizio e di quelli precedenti	1.790	362	1.715	444
- elisione svalutazione partecipazioni	76	(16)	117	21
- storno dividendi	(4)	(134)	(4)	(110)
Totale	1.862	212	1.828	355
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a Patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	40	10	32	(4)
- storno utili infragruppo	(456)	(42)	(444)	(31)
- storno imposte da consolidato fiscale	211	(62)	273	(9)
- altre	21	2	9	1
Totale	(184)	(92)	(130)	(43)
- Riserve da valutazione	(512)		(533)	
- Riserva per differenze di traduzione	3		4	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	38.155	758	37.547	448
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	243		273	
- Utile di competenza dei terzi	14	14	16	16
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	257	14	289	16
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	38.412	772	37.836	464

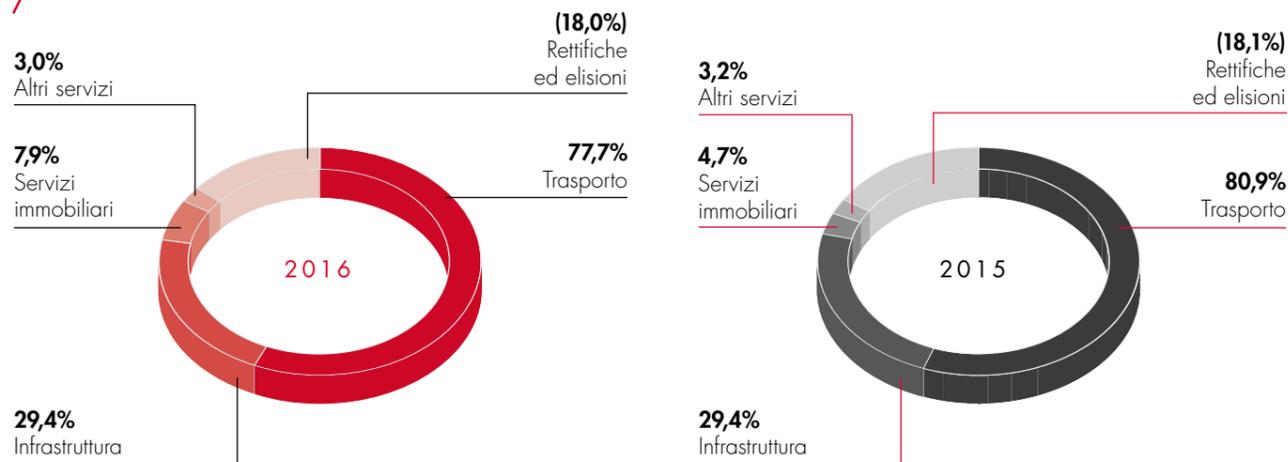
Valori in milioni di euro



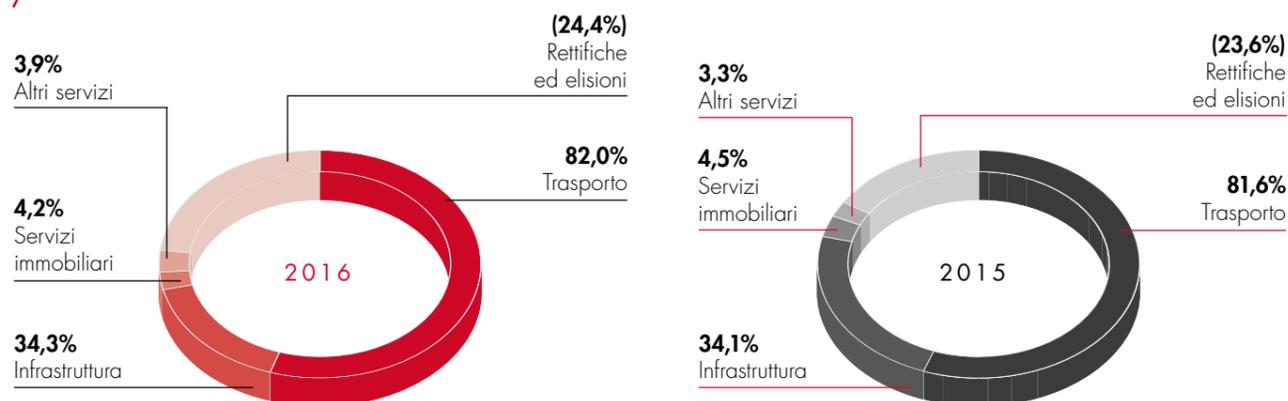
LE PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DEI SETTORI

Di seguito, l'analisi dell'andamento gestionale del Gruppo FS Italiane viene commentata con riferimento alle performance dei 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, 2016 e 2015, di Ricavi e Costi operativi, EBITDA, Risultato netto e Capitale investito netto.

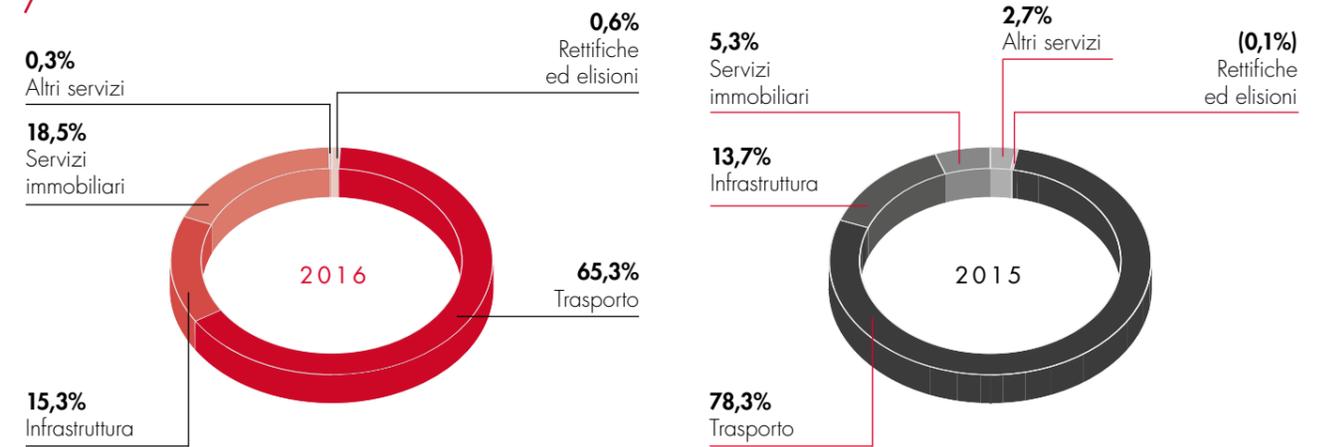
RICAVI OPERATIVI



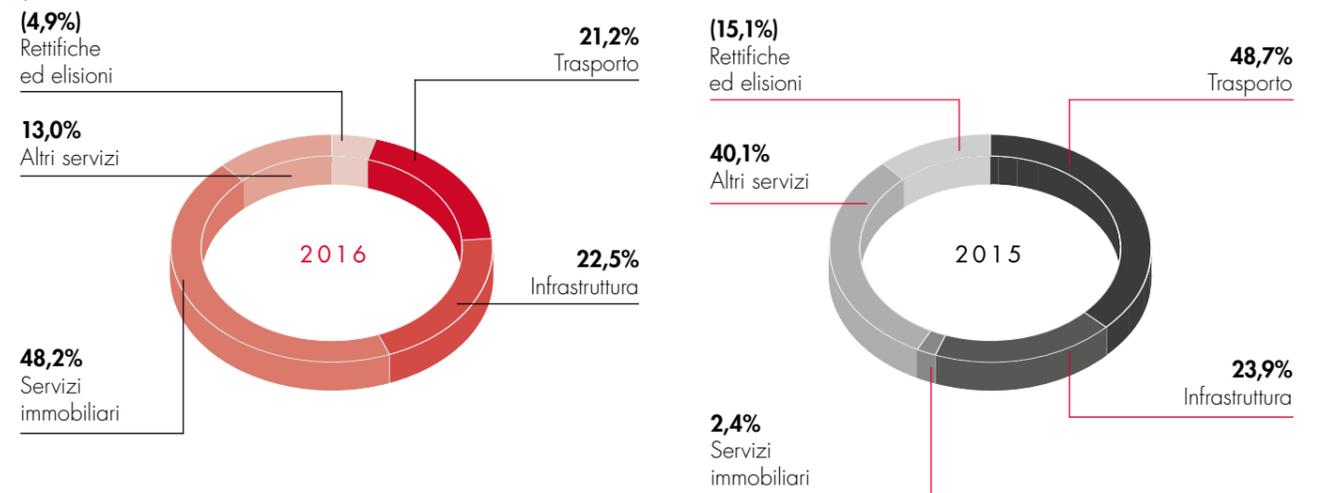
COSTI OPERATIVI



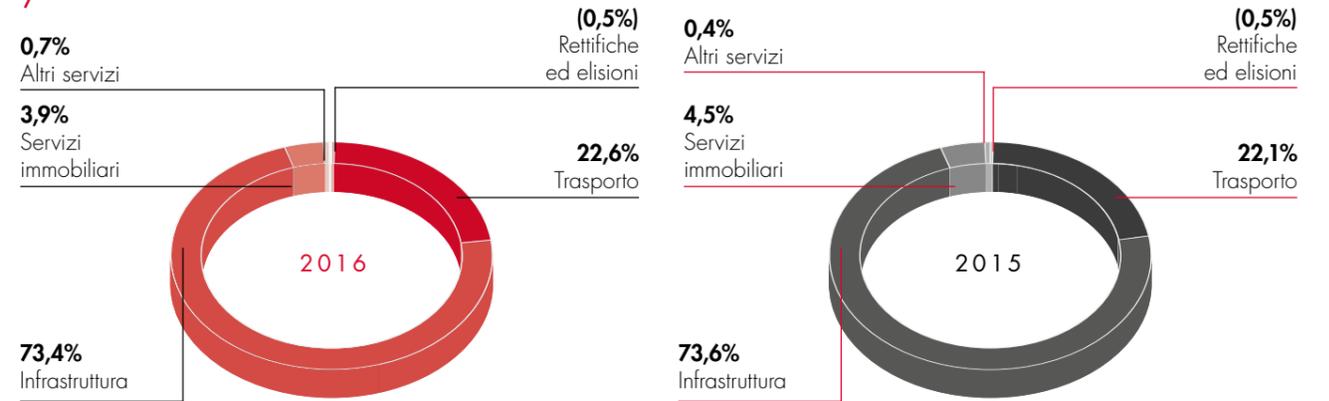
EBITDA



RISULTATO NETTO



CAPITALE INVESTITO NETTO





Settore Trasporto

Nel settore Trasporto – di primaria importanza nel Gruppo – 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 e merci in ambito sia nazionale che internazionale; contribuisce 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, ed FSE Srl.

Le società che si occupano prevalentemente di trasporto merci su ferro sono il Polo Mercitalia (in cui dal 1° gennaio 2017 è confluita anche la *Business Unit* Cargo di Trenitalia SpA) operativo a livello nazionale e internazionale, e il gruppo TX Logistik (presente prevalentemente in Germania, Austria, Svizzera e Danimarca). Il settore Trasporto comprende anche i servizi di mobilità viaggiatori su gomma, che vengono effettuati dal gruppo formato da Busitalia - Sita Nord Srl e dalle sue partecipate e, anche in questo ambito, dalla già citata FSE Srl.

	2016	2015	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.619	6.617	2	0,0
Altri proventi	318	324	(6)	(1,9)
Ricavi operativi	6.937	6.941	(4)	(0,1)
Costi operativi	(5.440)	(5.396)	(44)	(0,8)
EBITDA	1.497	1.546	(49)	(3,2)
Risultato operativo (EBIT)	280	417	(137)	(32,9)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	164	226	(62)	(27,4)
	31.12.2016	31.12.2015	Variazione	
Capitale investito netto	10.218	9.898	320	

Valori in milioni di euro

Il settore Trasporto registra nel 2016 un **Risultato netto** positivo per 164 milioni di euro, in diminuzione di 62 milioni di euro rispetto al 2015 (-27,4%).

	2016	2015	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.619	6.617	2	0,0
Ricavi da servizi di trasporto	6.402	6.406	(4)	(0,1)
Ricavi da mercato	4.044	4.107	(63)	(1,5)
Ricavi da Contratto di Servizio	2.358	2.299	59	2,6
Altri proventi	318	324	(6)	(1,9)
Ricavi operativi	6.937	6.941	(4)	(0,1)

Valori in milioni di euro

I **Ricavi operativi** del settore ammontano a 6.937 milioni di euro, in linea con i valori registrati nel 2015 (6.941 milioni di euro), quale effetto combinato delle differenti *performance* evidenziate dai singoli *business* appartenenti al settore in oggetto: i Ricavi da mercato (viaggiatori e merci) ammontano a 4.044 milioni di euro, presentando una variazione negativa rispetto all'esercizio precedente di 63 milioni di euro, a cui si contrappone la variazione positiva di 59 milioni di euro registrata dai Ricavi da Contratto di Servizio (Stato e Regioni).

In particolare, si evidenziano le buone *performance* del settore *Short Haul* Passeggeri (sia ferro sia gomma) e dell'Internazionale (gruppo Netinera Deutschland per l'entrata a pieno regime delle tratte acquisite a fine 2015), neutralizzate da una contrazione del *Long Haul* Passeggeri a Mercato, sostanzialmente attribuibile alla riduzione dello *yield* medio indotta dalla forte pressione competitiva intramodale e intermodale a cui si aggiunge, rispetto al 2015, il venir meno dei traffici incrementali originati dalla manifestazione Expo 2015.

	2016	2015	Variazione	%
Costo del personale	2.299	2.290	9	0,4
Altri costi netti	3.141	3.106	35	1,1
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	600	603	(3)	(0,5)
Costi per servizi	2.650	2.648	2	0,1
Costi per godimento beni di terzi	224	234	(10)	(4,3)
Altri costi operativi	88	87	1	1,1
Capitalizzazione costi per lavori interni	(421)	(466)	45	(9,7)
Costi operativi	5.440	5.396	44	0,8

Valori in milioni di euro

I **Costi operativi** ammontano a 5.440 milioni di euro, in incremento rispetto allo scorso anno di 44 milioni di euro (+0,8%); ai maggiori costi di pedaggio per 61 milioni di euro (in relazione ai maggiori volumi di offerta) e di energia elettrica per la trazione per 33 milioni di euro, si contrappongono *saving* diffusi per oltre 50 milioni di euro. Si ribadisce come l'incremento dei costi di energia elettrica per la trazione sia esclusivamente dovuto agli oneri emergenti sulla base di una serie di provvedimenti (Delibere: 654/2015 e 668/2015) emanati dall'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico (AEEGSI) a fine 2015.

L'**EBITDA** del settore Trasporto si attesta a un valore positivo di 1.497 milioni di euro, registrando un decremento di 49 milioni di euro rispetto al medesimo periodo del 2015, sostanzialmente attribuibile ai maggiori costi operativi del 2016 rispetto al 2015, legati in particolare alla maggior energia elettrica per la trazione derivante dai succitati provvedimenti dell'AEEGSI.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a 280 milioni di euro e registra un decremento pari a 137 milioni di euro rispetto all'anno precedente. Sulla variazione negativa incidono, oltre agli effetti descritti in precedenza, i maggiori ammortamenti per 88 milioni di euro, conseguenza diretta dei rilevanti investimenti effettuati dal Gruppo e in particolare dell'entrata in esercizio di nuovo materiale rotabile.

Il **Saldo della gestione finanziaria** presenta oneri netti per 85 milioni di euro, con un significativo mi-

glioramento, pari a 84 milioni di euro, rispetto al 2015. La variazione è sostanzialmente attribuibile a:

- / maggiori proventi per 18 milioni, di cui 14 milioni di euro derivanti dal già citato atto transattivo tra Mercitalia Logistics SpA e l'Unità Tecnico Amministrativa (UTA) della Presidenza del Consiglio dei Ministri (PCM) in merito ai crediti per servizi prestati in passato al Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania per la Gestione dei rifiuti solidi urbani nel territorio della Regione stessa (per maggiori dettagli si rimanda alle Note esplicative al Bilancio consolidato);
- / minori oneri per 53 milioni di euro, di cui 7 per minori perdite su cambi registrate nel 2015 e, per la parte residua, alla riduzione dei tassi di interesse passivi, principalmente sui debiti riferibili a Trenitalia SpA;
- / maggior apporto netto per 5 milioni di euro della quota di utile/perdita delle partecipate contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto.

Le **Imposte sul reddito** del settore ammontano a 31 milioni di euro, con una variazione in incremento di 9 milioni di euro.

Finanziamenti e contratti correlati del settore Trasporto

Emissione obbligazionaria sottoscritta dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI)

In data 23 dicembre 2015 la BEI ha interamente sottoscritto un titolo obbligazionario emesso da FS Italiane a valere sul Programma EMTN, dell'ammontare di 300 milioni di euro, tasso variabile e durata pari a 10 anni, il cui *settlement* è avvenuto in data 12 gennaio 2016. Le agenzie di *rating* hanno attribuito a tale emissione giudizi allineati a quelli già assegnati a FS e al Programma EMTN (S&P's: BBB-; Fitch: BBB+ con *outlook* stabili). A valere sui fondi di tale emissione e rispecchiandone nella sostanza caratteristiche e condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti, FS Italiane SpA ha concesso a Trenitalia SpA un prestito *intercompany*, per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale in Lazio, Toscana, Veneto, Piemonte e Liguria.



Emissione obbligazionaria in private placement - serie 4 EMTN

In data 18 luglio 2016 FS Italiane SpA ha collocato, tramite *private placement*, un titolo obbligazionario a tasso variabile dell'ammontare di 350 milioni di euro e durata pari a 6 anni anch'esso a valere sul Programma EMTN quotato presso l'*Irish Stock Exchange*. L'emissione ha visto nuovamente confermato il *rating* da Fitch (BBB+) e da S&P's (BBB-). Basato sui proventi di tale emissione è stato stipulato un *intercompany loan* tra FS Italiane SpA e Trenitalia SpA, che riflette sostanzialmente caratteristiche e condizioni contrattuali dell'emissione, in termini di vincoli e impegni delle parti, per finanziare i progetti di acquisto di materiale rotabile per il trasporto regionale e la media e lunga percorrenza.

Emissione obbligazionaria in private placement - serie 5 EMTN

In data 25 luglio 2016 FS Italiane ha collocato, sempre tramite *private placement*, un titolo obbligazionario dell'ammontare di 50 milioni di euro, scadenza 15 anni e cedola fissa pari a 1,65%. L'emissione è stata curata da BNP Paribas in qualità di *Sole Manager*. L'emissione ha avuto la conferma del *rating* di Fitch (BBB+) e di S&P's (BBB-). Anche i proventi così raccolti finanzieranno progetti di acquisto di materiale rotabile per il trasporto regionale e la media e lunga percorrenza di Trenitalia attraverso un *intercompany loan* tra FS SpA e la stessa Trenitalia che riflette sostanzialmente caratteristiche e condizioni contrattuali dell'emissione, in termini di vincoli e impegni delle parti.

Sottoscrizione di due loan agreement

Nelle date del 15 e 20 settembre 2016, FS Italiane ha sottoscritto due *loan agreement* per un totale di 300 milioni di euro. I due finanziamenti, della durata di quattro anni e importo pari a 150 milioni di euro ciascuno, sono stati sottoscritti da FS SpA con Cassa Depositi e Prestiti e Intesa Sanpaolo SpA a seguito di una gara indetta nel mese di luglio a cui sono state invitate nove banche. Anche i proventi di tale operazione sono destinati agli investimenti in materiale rotabile per la media/lunga percorrenza e per il trasporto regionale tramite sottoscrizione di due finanziamenti *intercompany* tra FS SpA e Trenitalia SpA di pari importo, che riflettono sostanzialmente caratteristiche e condizioni dei due contratti principali, in termini di vincoli e impegni delle parti.

Ristrutturazione finanziamento TLTRO-I

In data 10 novembre 2016, è stata effettuata la ristrutturazione del prestito di 300 milioni di euro, contratto da FS SpA nel 2015 (a valere sulle misure allora vigenti del "TLTRO-I" che non prevedevano tassi negativi per le banche rifinanziate in BCE) al fine di ridurre ulteriormente il costo finanziario, con introduzione del solo *floor* della complessiva cedola pari allo 0%. Si ricorda che anche tale operazione era oggetto di finanziamento intersocietario verso Trenitalia SpA che ha dunque beneficiato di tale modifica contrattuale.

Coperture del rischio di tasso d'interesse

Con riferimento all'emissione obbligazionaria BEI del dicembre 2015, citata in precedenza, nel mese di marzo 2016 Trenitalia SpA ha negoziato, a protezione del rischio di tasso del finanziamento *intercompany* con FS Italiane, 4 *Interest Rate Cap*, di durata triennale e per un valore nozionale complessivo di 300 milioni di euro, fissando uno *strike rate* sull'*Euribor 6 mesi* allo 0,0%.

Con riferimento alla emissione obbligazionaria serie 4 EMTN, nel mese di luglio 2016 Trenitalia SpA ha negoziato, a protezione del rischio di tasso del finanziamento *intercompany* con FS Italiane, 3 *Interest Rate Cap*, con scadenza gennaio 2020 e per un valore nozionale complessivo di 350 milioni di euro, fissando uno *strike rate* sull'*Euribor 6 mesi* allo 0,0%.

In relazione all'emissione obbligazionaria serie 5 EMTN, nel mese di luglio 2016 Trenitalia SpA ha contestualmente trasformato a tasso variabile il finanziamento *intercompany* con FS Italiane attraverso un *interest rate swap fix to float*.

Con riferimento alla sottoscrizione di due *loan agreement*, di cui ai commenti precedenti, nel mese di settembre 2016 Trenitalia SpA ha negoziato, a protezione del rischio di tasso del finanziamento

intercompany con FS Italiane, 4 *Interest Rate Cap*, con scadenza settembre 2020 e per un valore nozionale complessivo di 300 milioni di euro, fissando uno *strike rate* sull'*Euribor 6 mesi* allo 0,0%.

Infine, in relazione alla ristrutturazione del finanziamento TLTRO-I, nel mese di dicembre 2016 Trenitalia SpA ha negoziato, sempre a protezione del rischio di tasso del finanziamento *intercompany* con FS Italiane, 3 *Interest Rate Cap*, con scadenza novembre 2019, coincidente con quella del finanziamento, e per un valore nozionale complessivo di 300 milioni di euro, fissando uno *strike rate* sull'*Euribor 6 mesi* allo 0,0%.

Settore Infrastruttura

Nel settore Infrastruttura opera principalmente Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI), la cui *mission* prevede, da un lato, il ruolo di Gestore nazionale della infrastruttura ferroviaria, della quale cura la manutenzione, l'utilizzo e lo sviluppo anche dei relativi sistemi di sicurezza, oltre a gestire le attività di ricerca e sviluppo in ambito ferroviario nonché garantire i servizi di collegamento via mare con le isole maggiori; dall'altro RFI SpA opera, essendone proprietaria, nella gestione del patrimonio immobiliare non funzionale all'esercizio ferroviario.

In minore quota, contribuisce ai risultati del settore Italferr SpA, la società di ingegneria del Gruppo, e le altre società che si occupano di infrastruttura all'interno del Gruppo, quali FSE Srl, nonché le società impegnate come attività principale nella costruzione dei tunnel di raccordo Italia-Austria e Italia-Francia, quali Brenner Basis Tunnel SE (BBT), Tunnel Ferroviario del Brennero SpA (TFB) e Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS (TELT).

	2016	2015	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.325	2.222	103	4,6
Altri proventi	302	305	(3)	(1,0)
Ricavi operativi	2.627	2.527	100	4,0
Costi operativi	(2.276)	(2.256)	(20)	(0,9)
EBITDA	351	271	80	29,5
Risultato operativo (EBIT)	208	151	57	37,7
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	174	111	63	56,8
	31.12.2016	31.12.2015	Variazione	
Capitale investito netto	33.219	32.880	339	

Valori in milioni di euro

Il settore Infrastruttura chiude il 2016 con un **Risultato netto** positivo pari a 174 milioni di euro, in miglioramento di 63 milioni di euro rispetto al 2015 (+56,8%).

	2016	2015	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.325	2.222	103	4,6
Ricavi da servizi di infrastruttura	2.255	2.159	96	4,4
Altri ricavi da servizi	70	63	7	11,1
Altri proventi	302	305	(3)	(1,0)
Ricavi operativi	2.627	2.527	100	4,0

Valori in milioni di euro

I **Ricavi operativi** ammontano a 2.627 milioni di euro e registrano un incremento di 100 milioni di euro rispetto allo scorso anno. La variazione è riconducibile alla crescita dei ricavi da servizi di infrastruttura di RFI SpA (93 milioni di euro) determinata da:

- / maggiori ricavi da pedaggio (per 52 milioni di euro), in relazione alle maggiori tracce richieste dalle Imprese Ferroviarie (treni-km circolati +2,7%, con un incremento del 12,8% sulla rete AV/AC) e all'incremento dell'introito medio unitario (diverso mix di tracce vendute);
- / maggiori ricavi da vendita di energia elettrica (per 41 milioni di euro), in relazione ai maggiori costi sostenuti dalla società (emergenti dai succitati provvedimenti dell'AEEGSI di fine 2015).

	2016	2015	Variazione	%
Costo del personale	1.506	1.502	4	0,3
Altri costi netti	770	754	16	2,1
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	778	640	138	21,6
Costi per servizi	691	656	35	5,3
Costi per godimento beni di terzi	53	48	5	10,4
Altri costi operativi	142	120	22	18,3
Capitalizzazione costi per lavori interni	(894)	(710)	(184)	25,9
Costi operativi	2.276	2.256	20	0,9

Valori in milioni di euro

I **Costi operativi** ammontano a 2.276 milioni di euro e registrano un incremento di 20 milioni di euro rispetto allo scorso anno (principalmente attribuibile a RFI SpA), quale effetto netto di:

- / maggiori costi di energia elettrica per la trazione (per 21 milioni di euro), in relazione ai maggiori oneri derivanti dai succitati provvedimenti dell'AEEGSI solo in parte compensati da un minor costo di mercato; la Legge 116/2014 aveva, infatti, imposto il non completo ribaltamento alle Imprese Ferroviarie dei costi per l'approvvigionamento di energia elettrica per la trazione (dal 50% di mancato ribaltamento del 2015 al 30% del 2016);

- / *saving* netti per 8 milioni di euro, quale effetto netto di maggiori costi di manutenzione più che compensati dalle maggiori capitalizzazioni derivanti dai processi di internalizzazione attivati nel 2016.

L'**EBITDA** del settore Infrastruttura si attesta nel 2016 a un valore positivo di 351 milioni di euro, registrando un incremento di 80 milioni di euro rispetto al 2015.

L'**EBIT** del settore presenta un valore positivo di 208 milioni di euro e risulta influenzato da:

- / ammortamenti per 94 milioni di euro, in linea con i valori registrati nel 2015;
- / svalutazioni e perdite (riprese) di valore per 24 milioni di euro, in aumento di 13 milioni di euro rispetto allo scorso anno, a causa di maggiori oneri per svalutazioni crediti e immobilizzazioni;
- / accantonamenti per rischi e oneri per 25 milioni di euro, in incremento di 10 milioni di euro per maggiori accantonamenti al Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione.

La voce **Proventi e oneri finanziari**, che si attesta a un valore negativo pari a 35 milioni di euro, non presenta variazioni di rilievo tra i due esercizi.

Settore Servizi immobiliari

Nel settore Servizi immobiliari operano principalmente le società che gestiscono le principali stazioni (Grandi Stazioni Rail SpA – già Grandi Stazioni SpA, a valle della operazione di scissione dei rami "retail" e "immobiliare" a quest'ultima appartenenti – e Centostazioni SpA). Inoltre, rientra in tale settore la società FS Sistemi Urbani Srl che si occupa della valorizzazione del patrimonio non funzionale all'esercizio del Gruppo.

Contribuisce ai risultati del settore, solo per la sua attività di gestione immobiliare, anche la Capogruppo che, oltre alla fornitura di servizi di supporto-consulenza alle società del Gruppo, si occupa della vendita degli immobili e dei terreni di *trading* facenti parte degli *asset* immobiliari di sua proprietà. Rientra, infine, in tale settore Metropark SpA, che si occupa dello studio, della progettazione e della realizzazione di parcheggi, nonché della gestione degli stessi e di aree attrezzate da adibire alla sosta di mezzi di trasporto di qualunque tipo.

	2016	2015	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7	16	(9)	(56,3)
Altri proventi	695	384	311	81,0
Ricavi operativi	702	400	302	75,5
Costi operativi	(279)	(295)	16	5,4
EBITDA	423	105	318	> 200
Risultato operativo (EBIT)	392	49	343	> 200
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	372	11	361	> 200

	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Capitale investito netto	1.744	2.000	(256)

Valori in milioni di euro

Il settore Servizi immobiliari registra nel 2016 un **Risultato netto** positivo per 372 milioni di euro, con un miglioramento di 361 milioni di euro rispetto al 2015.

	2016	2015	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7	16	(9)	(56,3)
Ricavi da vendita trazione elettrica		8	(8)	(100,0)
Altri ricavi da servizi	7	8	(1)	(12,5)
Altri proventi	695	384	311	81,0
Ricavi operativi	702	400	302	75,5

Valori in milioni di euro

L'andamento gestionale del settore e i suoi risultati registrati nell'esercizio 2016 sono evidentemente condizionati in misura assoluta dagli impatti relativi alla già citata operazione di cessione a terzi da parte di FS Italiane SpA del 55% del capitale di Grandi Stazioni Retail SpA, intervenuta il 20 luglio 2016 (con realizzo di una plusvalenza netta pari a 365 milioni di euro esposta fra gli altri proventi), facendo seguito al programma di riassetto societario concretizzatosi nella scissione della società Grandi Stazioni SpA. Di conseguenza, tenuto conto di quanto sopra, la quasi totalità delle variazioni economiche è riconducibile all'uscita dal perimetro del settore della società Grandi Stazioni Retail SpA. L'operazione, escludendo la plusvalenza da cessione, ha determinato pertanto una riduzione dell'**EBITDA** di circa 25 milioni di euro, solo in parte compensata da minori ammortamenti e oneri finanziari (impatto su **Risultato netto** pari a circa -13 milioni di euro).

Il **Capitale investito netto** mostra una diminuzione del 13% circa, anch'essa legata principalmente all'operazione di scissione di Grandi Stazioni Rail SpA (già Grandi Stazioni SpA) e alla successiva cessione di Grandi Stazioni Retail SpA.



Settore Altri servizi

Nel settore Altri servizi opera Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nel suo ruolo di *holding* del Gruppo, che indirizza e coordina le politiche e le strategie industriali delle società operative. Le altre società facenti parte 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 e infrastrutturali.

	2016	2015	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(1)	(1)		
Altri proventi	267	275	(8)	(2,9)
Ricavi operativi	266	274	(8)	(2,9)
Costi operativi	(258)	(220)	(38)	(17,3)
EBITDA	8	54	(46)	(85,2)
Risultato operativo (EBIT)	(3)	28	(31)	(110,7)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	100	186	(86)	(46,2)

	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Capitale investito netto	311	160	151

Valori in milioni di euro

Nel 2016 il settore Altri servizi ha realizzato un **Risultato netto** del periodo di 100 milioni di euro, con un decremento rispetto all'anno precedente di 86 milioni di euro (-46,2%).

	2016	2015	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(1)	(1)		
Altri proventi	267	275	(8)	(2,9)
Ricavi operativi	266	274	(8)	(2,9)

Valori in milioni di euro

L'**EBITDA** si attesta a un valore positivo di 8 milioni di euro (con una riduzione di 46 milioni di euro rispetto al precedente esercizio); il decremento, per 18 milioni di euro, è attribuibile all'iscrizione nel settore, nell'anno precedente, della plusvalenza derivante dalla cessione degli *asset* netti afferenti la rete elettrica di RFI SpA a Terna SpA e, per la restante parte, all'incremento dei costi della *holding*, in particolare costo del lavoro, oneri di locazione e quote associative verso la Fondazione FS.

	2016	2015	Variazione	%
Costo del personale	141	135	6	4,4
Altri costi netti	117	85	32	37,6
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci				0,0
Costi per servizi	85	64	21	32,8
Costi per godimento beni di terzi	14	6	8	133,3
Altri costi operativi	18	15	3	20,0
Capitalizzazione costi per lavori interni				0,0
Costi operativi	258	220	38	17,3

Valori in milioni di euro

L'**EBIT** del settore si attesta a un valore negativo di 3 milioni di euro e risulta influenzato da:

- / ammortamenti per 13 milioni di euro, in diminuzione rispetto al 2015 di 4 milioni di euro;
- / svalutazioni e perdite (riprese) di valore e accantonamenti per 2 milioni di euro, in miglioramento di 11 milioni di euro rispetto allo scorso anno, sostanzialmente per la presenza nel 2015 di accantonamenti al Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione.

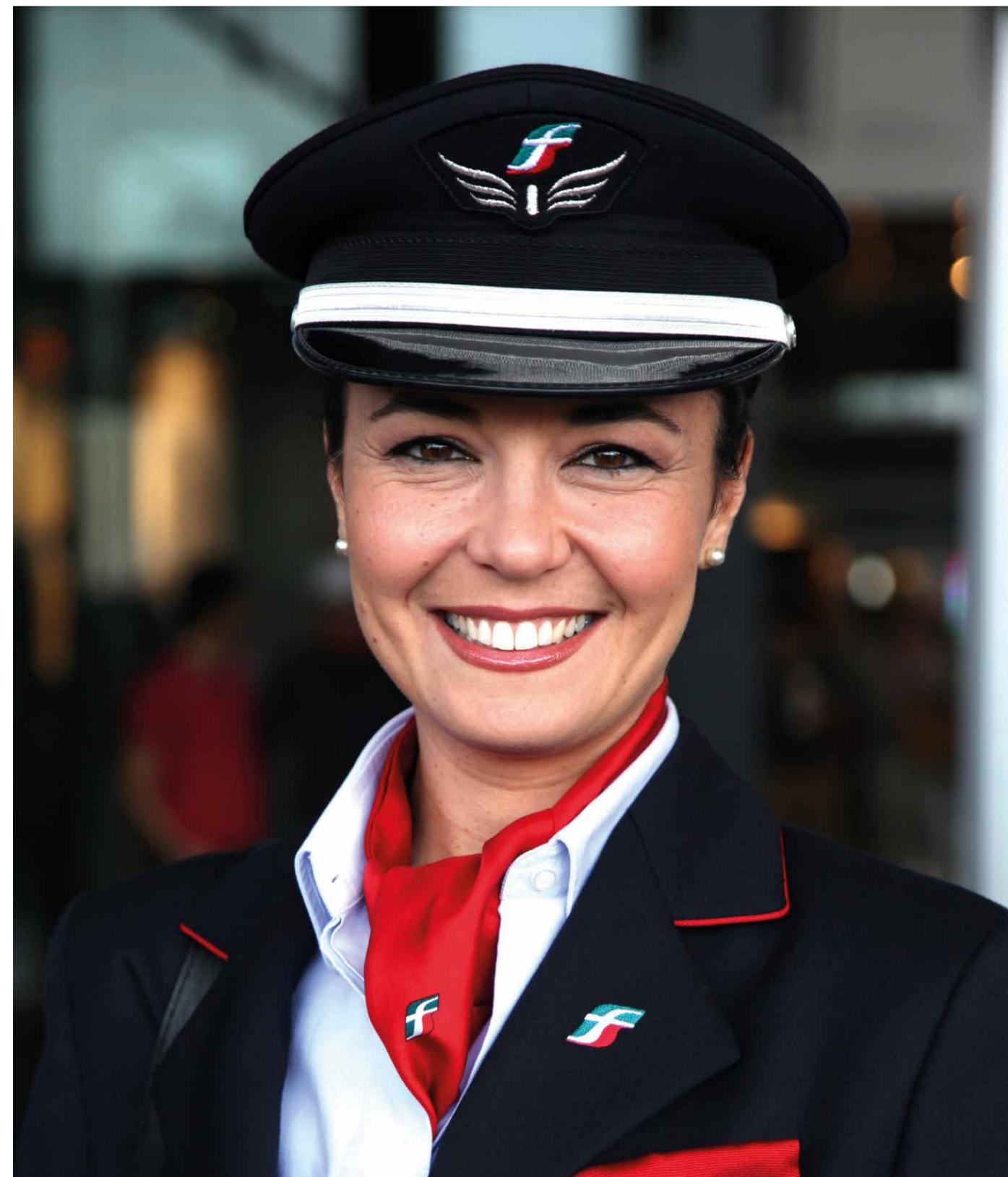
Il **Saldo della gestione finanziaria** presenta un decremento di 25 milioni di euro rispetto al precedente esercizio, passando da un saldo positivo di 92 milioni di euro del 2015 a uno, sempre positivo, di 67 milioni di euro del 2016. La variazione negativa è sostanzialmente riconducibile a un minor apporto netto di alcune partite puntuali del 2015 e del 2016. In particolare, il 2016 beneficia della presenza della rivalutazione da parte della Capogruppo del valore della partecipazione in Trenitalia SpA, pari a 42 milioni di euro, mentre il 2015 registrava i proventi relativi alla partecipazione in Eurofima SA, con sede a Basilea, e riferiti alla rideterminazione del valore delle obbligazioni collegate alle *Callable Share* ("Decimi da versare") a seguito di approfondimenti in materia di diritto svizzero che hanno impattato per complessivi 75 milioni di euro.

Le **Imposte sul reddito** del settore ammontano a un valore positivo di 36 milioni di euro, presentando una variazione negativa di circa 31 milioni di euro, che accoglie, nell'ambito delle attività tipiche della Capogruppo, gli effetti derivanti dalla gestione del consolidato fiscale.

Finanziamenti e contratti correlati del settore Altri servizi

Finanziamenti e garanzie connesse all'acquisizione di NXET nel Regno Unito

In data 7 dicembre 2016, ai fini dell'acquisizione da parte di Trenitalia UK della società NXET Trains Limited, avvenuta in data 10 febbraio 2017, FS Italiane SpA ha emesso una garanzia del valore massimo di 115 milioni di sterline nell'interesse di Trenitalia UK e in favore del venditore National Express Trains Limited, a garanzia delle obbligazioni di Trenitalia UK dalla firma dello SPA (Sales and Purchase Agreement) fino alla data di perfezionamento dell'acquisto.



LE PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

CONTO ECONOMICO

	2016	2015	Variazione	%
Ricavi operativi	157	147	10	6,8
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	141	140	1	0,7
- Altri ricavi	16	7	9	128,6
Costi operativi	(167)	(145)	(22)	(15,2)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(10)	2	(12)	600,0
Ammortamenti	(20)	(24)	4	
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1)	(13)	12	(92,3)
Accantonamenti		(3)	3	n.a.
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(31)	(38)	7	(18,4)
Proventi e oneri finanziari	566	177	389	219,8
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	535	139	396	284,9
Imposte sul reddito	104	(2)	106	n.a.
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	639	137	502	366,4

Valori in milioni di euro

Il **Risultato netto** dell'esercizio 2016 si attesta a un valore positivo di 639 milioni di euro, con un miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 502 milioni di euro, sostanzialmente attribuibile alla componente finanziaria (+389 milioni di euro) e alla componente fiscale (+106 milioni di euro).

Il miglioramento del **Saldo dei proventi e oneri finanziari** è imputabile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei dividendi distribuiti dalle società del Gruppo per complessivi 45 milioni di euro, dovuti principalmente alle società Trenitalia SpA (+23 milioni di euro), Italferr SpA (+6 milioni di euro), Grandi Stazioni Rail SpA (+4 milioni di euro), Ferservizi SpA (+6 milioni di euro), Netinera Deutschland GmbH (+3 milioni di euro);
- incremento dei proventi finanziari diversi per complessivi 295 milioni di euro dovuti all'effetto netto, da un lato della plusvalenza da alienazione realizzata a seguito della già più volte citata cessione della società Grandi Stazioni Retail SpA alla società Alba Bidco SpA (383 milioni di euro) e, dall'altro, della mancata plusvalenza dovuta nel 2015, alla rideterminazione del valore della partecipazioni in Eurofima SA (75 milioni di euro);
- ripristino di valore della partecipazione in Trenitalia SpA (42 milioni di euro), svalutata in passato

a fronte delle ingenti perdite dalla stessa sostenute, effettuato tenuto conto dei positivi risultati della società registrati negli ultimi anni.

Le **Imposte sul reddito** presentano un incremento complessivo di 106 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, attribuibile principalmente all'iscrizione dei proventi da consolidato fiscale (+102 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.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
ATTIVITÀ			
- Capitale circolante netto gestionale	543	537	6
- Altre attività nette	136	(232)	368
Capitale circolante	679	305	374
Immobilizzazioni tecniche	580	583	(3)
Partecipazioni	35.131	35.062	69
Capitale immobilizzato netto	35.711	35.645	66
TFR	(11)	(12)	1
Altri fondi	(599)	(644)	45
TFR e altri fondi	(610)	(656)	46
CAPITALE INVESTITO NETTO	35.780	35.294	486
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.207)	(1.084)	(123)
Posizione finanziaria netta	(1.207)	(1.084)	(123)
Mezzi propri	36.987	36.378	609
COPERTURE	35.780	35.294	486

Valori in milioni di euro

Il **Capitale investito netto**, pari a 35.780 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2016 di 486 milioni di euro per effetto dell'aumento del **Capitale circolante** (374 milioni di euro) e del **Capitale immobilizzato netto** (66 milioni di euro), nonché per il decremento del TFR e altri fondi (46 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, pari a 543 milioni di euro, subisce un incremento nel corso dell'esercizio di 6 milioni di euro attribuibile essenzialmente all'aumento netto dei crediti e debiti di natura commerciale (5 milioni di euro).

Le **Altre attività nette** subiscono un incremento di 368 milioni di euro, derivante principalmente dalla liquidazione, avvenuta a maggio 2016 a favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA, del debito iscritto a seguito dell'operazione di cessione degli asset elettrici del Gruppo FS al gestore del sistema di trasmissione nazionale dell'energia elettrica Terna SpA (272 milioni di euro) e dall'estinzione del debito iscritto per "Fondo di Sostegno al Reddito" (124 milioni di euro) a seguito del suo trasferimento all'INPS.

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 35.711 milioni di euro e registra un incremento di 66 milioni di euro rispetto all'esercizio 2015 riconducibile essenzialmente al versamento in conto capitale sociale effettuato nella partecipata Busitalia - Sita Nord Srl (42 milioni di euro), al ripristino di valore della partecipazione in Trenitalia SpA (42 milioni di euro) a seguito dei positivi risultati della società registrati negli ultimi anni, e, con il segno contrario, alla già citata cessione ad Alba Bidco SpA della partecipazione in Grandi Stazioni Retail SpA (-14 milioni di euro).

Il decremento del **TFR e altri fondi** (46 milioni di euro) è imputabile principalmente all'utilizzo del Fondo imposte da consolidato fiscale (57 milioni di euro) effettuato per remunerare le società del Gruppo per le perdite fiscali a suo tempo trasferite e compensate nell'esercizio con i loro imponibili fiscali (essenzialmente Trenitalia SpA, Busitalia - Sita Nord SpA e Mercitalia Logistics SpA), al netto degli incrementi dei Fondi Rischi (24 milioni di euro) stanziati sostanzialmente per la stima dei possibili oneri connessi alle garanzie previste dall'accordo di vendita della società Grandi Stazioni Retail SpA.

La **Posizione finanziaria netta** registra una variazione positiva di 123 milioni di euro, con un incremento della liquidità netta che passa da un valore di 1.084 milioni di euro al 31 dicembre 2015 a 1.207 milioni di euro al 31 dicembre 2016; tale variazione deriva principalmente dall'incremento delle disponibilità liquide a seguito della vendita di Grandi Stazioni Retail SpA (424 milioni di euro) a cui si contrappongono le uscite, nel periodo, dei dividendi effettuati nei confronti del MEF (30 milioni di euro), per i trasferimenti all'INPS del "Fondo di Sostegno al Reddito" (124 milioni di euro) e per il pagamento effettuato nei confronti di RFI del sopracitato debito relativo alla cessione degli asset elettrici del Gruppo FS (272 milioni di euro).

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 609 milioni di euro dovuto essenzialmente all'utile complessivo registrato nell'esercizio (639 milioni di euro), al netto dei dividendi versati al MEF (30 milioni) in data 19 ottobre 2016.





RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO E SUGLI ASSETTI SOCIETARI

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'art. 123 bis 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 b¹. 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, in particolare, 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 e Valori

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 è:

- / la realizzazione e la gestione di infrastrutture per il trasporto ferroviario;
- / lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, 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 propria specificità aziendale e 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, ecc.), oltre ad attività di tipo industriale. La stessa assicura inoltre l'indirizzo e il coordinamento delle politiche e delle strategie industriali delle

¹ 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.

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) 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 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. A integrazione del sistema di *Governance*, alle sedute del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale presenzia il Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria, a norma dell'art. 12 della Legge 259/1958.

Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione: (i) nomina un Amministratore Delegato; (ii) può conferire deleghe alla 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.

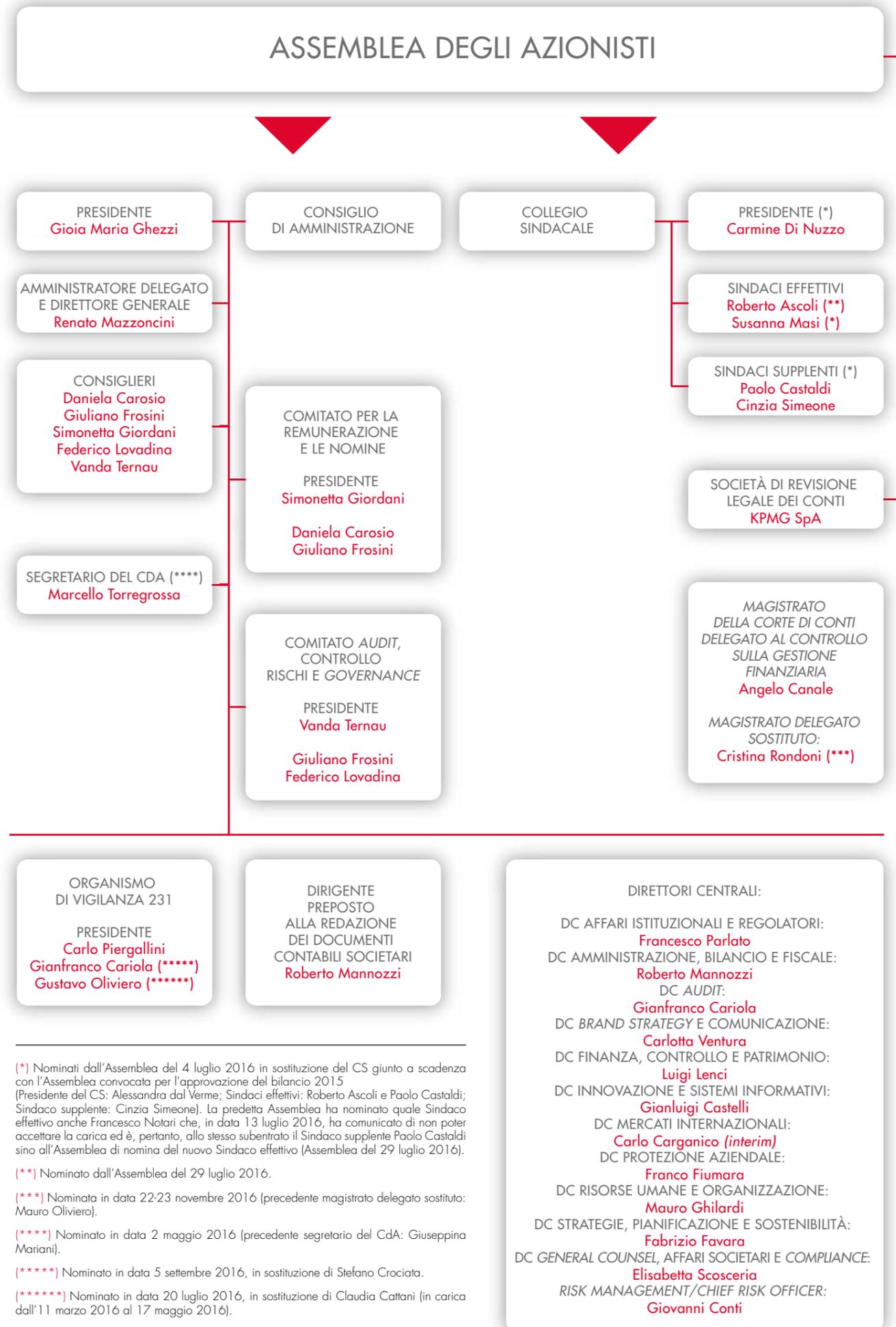
Al 31 dicembre 2016, il capitale sociale di FS SpA ammontava a 36.340.432.802,00 euro interamente versati.

Il Codice Etico

Il Codice Etico rappresenta la "carta dei diritti e dei doveri fondamentali" attraverso la quale il Gruppo FS Italiane enuncia e chiarisce le proprie responsabilità e gli impegni etico/sociali verso gli *stakeholder* interni ed esterni. Il Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, approvato dal Consiglio di Amministrazione di FS SpA e successivamente approvato nei Consigli di Amministrazione delle società del Gruppo, impegna gli Organi sociali, il *management*, il personale dipendente, i collaboratori esterni, i *partner* commerciali, i fornitori e tutti coloro che intrattengono rapporti con il Gruppo FS Italiane. All'interno del Codice sono indicati principi di carattere generale (per esempio, valore strategico delle risorse umane, qualità dei prodotti e servizi, qualità al minimo costo per la collettività, imparzialità ecc.) nonché precise norme e *standard* comportamentali. Il Codice impone agli Amministratori di ciascuna società (che sono comunque sottoposti al dettato dell'art. 2391 codice civile) e a tutto il personale del Gruppo FS Italiane, nell'esercizio delle proprie funzioni, di non assumere decisioni o svolgere attività in conflitto con gli interessi aziendali o incompatibili con i doveri di ufficio. È previsto che le situazioni in contrasto con questa norma siano comunicate ai propri Responsabili o al Comitato Etico (si veda sezione "Altri Comitati"). Al Codice Etico è data ampia diffusione sui siti *intranet* ed *internet* del Gruppo FS Italiane e lo stesso è richiamato in tutti i contratti stipulati dalle società del Gruppo stesso.

In relazione ai nuovi scenari di Gruppo, anche alla luce del Piano Industriale, è stato avviato un processo di aggiornamento del Codice Etico.

Si fornisce, di seguito, una rappresentazione grafica della struttura di *Governance* di FS SpA riferita alla data del 31 dicembre 2016.



(*) Nominati dall'Assemblea del 4 luglio 2016 in sostituzione del CS giunto a scadenza con l'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio 2015 (Presidente del CS: Alessandra dal Verme; Sindaci effettivi: Roberto Ascoli e Paolo Castaldi; Sindaco supplente: Cinzia Simeone). La predetta Assemblea ha nominato quale Sindaco effettivo anche Francesco Notari che, in data 13 luglio 2016, ha comunicato di non poter accettare la carica ed è, pertanto, allo stesso subentrato il Sindaco supplente Paolo Castaldi sino all'Assemblea di nomina del nuovo Sindaco effettivo (Assemblea del 29 luglio 2016).

(**) Nominato dall'Assemblea del 29 luglio 2016.

(***) Nominata in data 22-23 novembre 2016 (precedente magistrato delegato sostituto: Mauro Oliviero).

(****) Nominato in data 2 maggio 2016 (precedente segretario del CdA: Giuseppina Mariani).

(*****) Nominato in data 5 settembre 2016, in sostituzione di Stefano Crociata.

(*****) Nominato in data 20 luglio 2016, in sostituzione di Claudia Cattani (in carica dall'11 marzo 2016 al 17 maggio 2016).

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.

In ogni caso, la composizione del Consiglio di Amministrazione deve garantire l'equilibrio tra i generi, in attuazione della normativa applicabile e nel rispetto dei termini da essa previsti. L'assunzione della carica di amministratore di FS SpA è subordinata, per espressa previsione statutaria, al possesso di specifici requisiti di professionalità e onorabilità, anche con riferimento al quadro normativo definito per le società a partecipazione pubblica. Dal 2013 detti requisiti sono stati rafforzati, allineandoli a quanto previsto dalla già richiamata 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". Inoltre, lo Statuto, così come modificato alla luce di detta Direttiva, prevede specifiche cause di ineleggibilità e decadenza. Lo Statuto di FS SpA stabilisce 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. L'Assemblea del 27 novembre 2015 ha definito in sette il numero degli Amministratori e ha nominato, in linea con quanto disposto dalla summenzionata Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013, quali componenti dell'Organo amministrativo – con un mandato della durata di tre esercizi e comunque sino alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio 2017 – Gioia Maria Ghezzi (con funzioni di Presidente), Renato Mazzoncini, Daniela Carosio, Giuliano Frosini, Simonetta Giordani, Federico Lovadina, Vanda Ternau. Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 1° dicembre 2015, ha quindi nominato Renato Mazzoncini come Amministratore Delegato, attribuendo al medesimo anche le funzioni di Direttore Generale; ciò per allineare la Governance del Gruppo FS Italiane a quella di altri Gruppi, quotati e non, partecipati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Inoltre, il Consiglio di Amministrazione, prendendo a riferimento – pur in assenza di qualsiasi obbligo formale – quanto previsto dal Codice di Autodisciplina delle società quotate approvato da Borsa Italiana, procede alla valutazione dell'indipendenza dei propri componenti non esecutivi, sulla base delle dichiarazioni e informazioni rese dagli interessati.

All'esito di tale valutazione, risulta che il CdA di FS è composto da cinque amministratori non esecutivi, di cui quattro indipendenti.

Ruoli e funzioni

L'Organo amministrativo di FS SpA, come costituito dalla richiamata Assemblea, è composto da sette Amministratori che operano 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 e a favore della medesima, istituzione e soppressione di sedi secondarie, ade-



guamento 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.

Il CdA di FS SpA viene convocato e presieduto dalla Presidente e si riunisce di norma una volta al mese e, comunque, tutte le volte che lo giudichi necessario la 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 2016 si è riunito 17 volte.

Il CdA di FS SpA, nell'ambito della seduta del 1° dicembre 2015, in continuità operativa con l'impostazione adottata per il precedente mandato, si è riservato specifici poteri e ha individuato – in esecuzione di quanto deciso dalla predetta Assemblea del 27 novembre 2015 – quelli da attribuire alla Presidente, conferendo, di conseguenza, all'Amministratore Delegato tutti i restanti poteri di amministrazione.

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 a 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 conferito alla Presidente, sempre nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 del codice civile, 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 coordinamento dell'attività di *Internal Audit*;

ha, pertanto, conferito all'Amministratore Delegato tutti i poteri di amministrazione della Società – poteri che trovano esplicitazione, a mero titolo ricognitivo, in un apposito elenco – con esclusione delle attribuzioni della 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 e 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.

Quanto al potere di rappresentanza di FS SpA, ai sensi dell'art. 13 dello Statuto, esso compete, disgiuntamente, alla 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* e il Comitato per la Remunerazione e le Nomine – la cui istituzione è stata confermata, da ultimo, con la richiamata delibera del CdA del 1° dicembre 2015. 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 1° dicembre 2015, sono: Vanda Ternau (Presidente), Giuliano Frosini e Federico Lovadina, 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 *Corporate Governance* della Società e del Gruppo e alla responsabilità sociale d'impresa.

Comitato per la Remunerazione e le Nomine

I componenti di tale Comitato sono Simonetta Giordani (Presidente), Daniela Carosio e Giuliano Frosini, tutti consiglieri non esecutivi e, a maggioranza, indipendenti. Tale Comitato ha compiti di natura propositiva e consultiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione con riferimento, tra l'altro, a: criteri per la nomina dei dirigenti con responsabilità strategiche e dei componenti degli organi di *governance* di FS, nonché degli organi di amministrazione e controllo delle società controllate direttamente da FS SpA; cooptazione dei consiglieri di FS; linee guida e criteri in tema di politica retributiva, nonché sui sistemi di incentivazione dei dirigenti; remunerazione, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, codice civile, di Amministratore Delegato e Presidente di FS (qualora a quest'ultimo siano attribuite deleghe operative).

Ai componenti dei suddetti Comitati è stato attribuito – ai sensi dell'art. 10.5 dello Statuto – un compenso aggiuntivo pari al 30% del compenso determinato dall'Assemblea per i Consiglieri (il Consigliere Frosini ha rinunciato al compenso quale componente del Comitato *Audit*, Controllo Rischi e *Governance*).

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, della Presidente e dell'Amministratore Delegato (comprensivi del compenso attribuito per la carica di amministratore) che tengono conto delle regole dettate per le società a partecipazione pubblica in materia di emolumenti e retribuzioni e di analisi e confronti rispetto a quanto praticato presso società esterne comparabili per dimensione e complessità.

I compensi deliberati per la Presidente e per l'Amministratore Delegato di FS SpA per le cariche eventualmente rivestite nei CdA delle società del Gruppo FS Italiane vengono corrisposti direttamente a FS SpA medesima. Nel corso del 2016 la Presidente e l'Amministratore Delegato non hanno rivestito ulteriori incarichi all'interno del Gruppo per i quali sono riconosciuti compensi.

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 2015-2017: (i) i compensi per i Consiglieri di Amministrazione e la Presidente del CdA sono stati stabiliti dall'Assemblea nella summenzionata seduta del 27 novembre 2015; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, indicato al CdA il compenso massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire alla Presidente, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del codice civile, nel caso di attribuzioni di deleghe; (ii) nella seduta del 1° dicembre 2015, il CdA ha, inoltre, determinato l'ammontare del compenso da riconoscere alla Presidente, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, codice civile (comprensivo del compenso attribuito per la carica di amministratore), nonché deliberato per l'ing. Mazzoncini sia il compenso quale Amministratore Delegato (ai sensi dell'art. 2389, comma 3, codice civile, comprensivo del compenso attribuito per la carica di amministratore), sia il trattamento quale dirigente con l'incarico di Direttore Generale; entrambi i predetti compensi per l'AD prevedono una parte fissa e 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.

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

Come già indicato, il 24 giugno 2013, il Ministro dell'Economia e delle Finanze ha emanato una direttiva, indirizzata al Dipartimento del Tesoro, "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".

In ossequio a quanto sopra, il CdA di FS SpA 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.

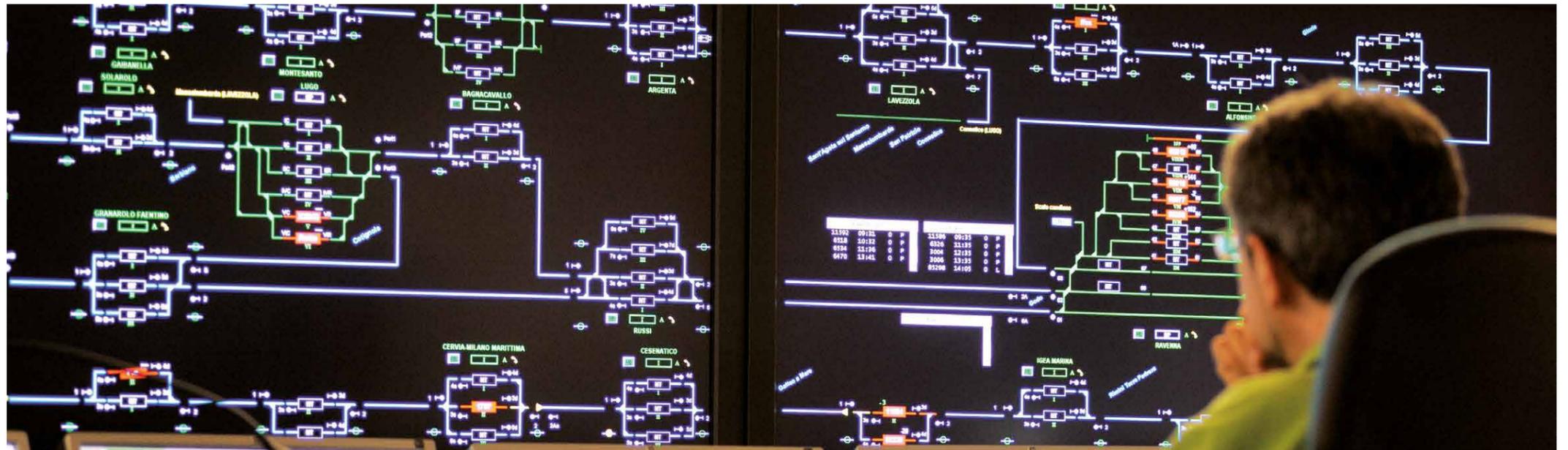
Comitati non Consiliari

Sotto il profilo organizzativo interno FS SpA si è dotata 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**, organismo con ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme del I Codice Etico del Gruppo FS Italiane, istituito con Disposizione di Gruppo n. 50/AD del 30 gennaio 2006 (parzialmente modificata dalla Disposizione di Gruppo n. 107/AD del 31 ottobre 2007), al fine di agevolare l'integrazione nei processi decisionali dei criteri etici assunti nei confronti dei vari interlocutori aziendali, di verificare la conformità delle azioni e dei comportamenti alle norme di condotta definite e di procedere al costante aggiornamento del summenzionato Codice. Al Comitato Etico è attribuito altresì il compito di esaminare le notizie ricevute, promuovendo le

verifiche più opportune, e comunicare i risultati delle verifiche alle strutture aziendali competenti per l'assunzione delle conseguenti misure.

Il **Comitato Investimenti**, 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), 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 ad 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 dei Sistemi Informativi di Gruppo

istituito con Disposizione di Gruppo n. 168/AD del 25 novembre 2013, 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 parite-



tico 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 a 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 Antitrust**, organismo di supporto all'Amministratore Delegato di FS SpA, è stato costituito con Disposizione di Gruppo n. 55/AD del 10 marzo 2006 e successivamente modificato con Disposizione di Gruppo n. 160/AD del 24 dicembre 2012 per promuovere, attraverso l'elaborazione di linee guida in tema di *Compliance antitrust*, la diffusione delle conoscenze relative alla disciplina sulla concorrenza e monitorarne la corretta applicazione.

Il **Comitato Iniziative Estero**, costituito con Disposizione di Gruppo n. 206/AD del 5 maggio 2016, per il presidio strategico delle iniziative di sviluppo all'estero di interesse di Gruppo.

Il **Comitato Crediti**, costituito con Disposizione di Gruppo n. 210/AD del 23 giugno 2016, 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**, costituito 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 sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi

Internal Audit

Nelle principali società del Gruppo sono istituite funzioni *Internal Audit*, a riporto del Presidente del relativo CdA. Per le società non ancora dotate di autonoma funzione *Internal Audit*, il servizio è assicurato dalla Direzione Centrale *Audit*, istituita nella Capogruppo, tramite appositi Contratti di Servizio.

Nei casi in cui sia istituito un Comitato di *Audit* la funzione di *Internal Audit* riferisce anche a quest'ultimo, nei termini indicati dalle disposizioni interne della società di riferimento.

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*.

Le funzioni *Internal Audit* del Gruppo valutano l'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno (SCI) dei processi analizzati, con riferimento a:

- / efficacia ed efficienza delle operazioni;
- / tutela del patrimonio aziendale;
- / conformità a leggi, regolamenti (interni ed esterni) e contratti.

La Direzione Centrale *Audit* definisce indirizzi e metodologie di *Audit* nel Gruppo, anche al fine della migliore gestione della famiglia professionale.

A fine 2016 è stato infine avviato un progetto finalizzato a individuare il migliore assetto organizzativo e di funzionamento dell'*Internal Audit* nel Gruppo, progetto che sarà completato entro la prima metà del 2017.

Risk Management

Il "Modello di Gruppo del *Risk Management*", formalizzato per la prima volta con Disposizione di Gruppo n. 169/AD del 21 gennaio 2014, definisce le fasi, il metodo e i ruoli per la valutazione e gestione dei rischi aziendali.

Il processo di *Risk Management* prevede: la mappatura dei processi e dei relativi obiettivi, l'individuazione e la valutazione dei rischi e dei relativi controlli, l'inserimento di eventuali proposte di azioni migliorative a contenimento dei rischi. Il metodo adottato per lo svolgimento del *Risk Management* è il *Control Risk Self Assessment* (CRSA), caratterizzato dalla partecipazione attiva dei *Process Owner* coinvolti nelle attività.

I *Process Owner* sono i titolari del rischio: identificano gli eventi correlati alle aree di rischio e li riconducono alle categorie del glossario; verificano l'idoneità di procedure, disposizioni e ogni altro aspetto organizzativo interno a contenere la possibilità di accadimento dei rischi e a limitarne l'impatto; propongono o predispongono, in caso di inadeguatezza delle citate misure, efficaci azioni correttive e migliorative per il contenimento dei rischi.

L'attività dei *Process Owner* è supportata dal Referente di Direzione e dal *Risk Officer*.

Con Disposizione di Gruppo n. 178/AD del 6 ottobre 2014, il Modello ha previsto l'istituzione nelle principali società del Gruppo di un *Risk Officer* aziendale, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato.

In coerenza con la suddetta Disposizione, con relative comunicazioni organizzative, FS SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA hanno istituito un *Risk Officer* aziendale con il compito, in particolare, di gestire e coordinare, con cadenza periodica, il processo di *Risk Management*, collaborando con i *Process Owner* nell'individuazione dei piani di mitigazione, monitorandone l'attuazione.

Con Disposizione Organizzativa n. 116/AD del 22 gennaio 2015 il Modello di Gruppo è stato rafforzato con l'istituzione della struttura organizzativa *Risk Management*, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato di FS Italiane. Missione della Struttura è assicurare l'implementazione di un modello integrato di *Enterprise Risk Management* a supporto dell'ottimizzazione dei controlli per il miglioramento delle *performance* aziendali e di Gruppo. Nel corso dell'anno 2015 l'Azienda ha deciso di rafforzare il modello già in essere attraverso l'avvio di un progetto per l'implementazione di un "modello integrato di *Risk Management*" che consenta l'identificazione, la classificazione, la misurazione, la valutazione e il monitoraggio continuo dei principali rischi aziendali. Nel 2016 sono proseguite le attività di implementazione del modello da parte delle Strutture di *Risk Management*, rafforzate sensibilmente con l'ingresso in Capogruppo, nel corso dell'esercizio, di un nuovo Responsabile, chiamato specificamente a reingegnerizzare l'area alla luce dei nuovi, sfidanti obiettivi del Piano Industriale 2017-2026.

Organismi di Vigilanza e Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001

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.

Gli Organismi di Vigilanza hanno di norma forma collegiale² e sono 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.

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 a KPMG SpA. In base alle disposizioni speciali applicabili, previste dal D.lgs. 39/2010 (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).

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

Nella Capogruppo – ai fini di un avvicendamento ai sistemi di *Corporate Governance* delle società quotate – venne richiesta fin dal 2007 dall'azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'introduzione della figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili (di seguito anche DP) di cui alla Legge n. 262 del 28 dicembre 2005 "Disposizioni per tutela del risparmio e la disciplina dei mercati finanziari" recante misure per le società quotate sui mercati finanziari.

Come già precedentemente indicato, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario (luglio 2013), per effetto del cambio di status di FS SpA, divenuta Ente di Interesse Pubblico (EIP ex art. 16 del D.lgs. 39/2010), la figura del DP è diventata a tutti gli effetti obbligatoria ex lege ricadendo a pieno nell'ambito di applicazione dell'art. 154 bis del TUF.

Il ruolo, le funzioni, i poteri, i mezzi e le responsabilità del Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nonché le sue relazioni con gli organi sociali, organi di controllo e di vigilanza, le diverse funzioni aziendali e le società del Gruppo sono disciplinati nel Regolamento del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari approvato dal Consiglio di Amministrazione di FS nella seduta del 28 luglio 2015.

In considerazione della complessità organizzativa e operativa del Gruppo FS Italiane, per 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, Centostazioni SpA, FS Logistica SpA (ora Mercitalia), Busitalia - Sita Nord Srl e Ferservizi SpA.

In data 4 luglio 2016, l'Assemblea dei Soci ha deliberato la modifica dell'art. 16 dello Statuto Sociale al fine di recepire in tale norma l'adeguamento alla normativa in materia di Dirigente Preposto (art. 154 bis del TUF) che – come detto – è applicabile a FS SpA per effetto dell'emissione dei prestiti obbligazionari quotati.

L'attuale Dirigente Preposto di FS SpA è stato individuato, fin dalla sua istituzione e nomina, nel

² La Disposizione di Gruppo 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.

Direttore Centrale Amministrazione, Bilancio e Fiscale della Capogruppo, nominato da ultimo dal CdA di FS il 1° dicembre 2015 su proposta dell'Amministratore Delegato e con il parere favorevole del Collegio Sindacale, e risulta in carica fino all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2017.

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* internazionali di riferimento (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 Legge 262/2005 del Gruppo, sottoposto all'approvazione del Consiglio di Amministrazione di FS SpA – e per la parte di competenza ai Consigli delle controllate – ed emana linee guida in termini di predisposizione delle procedure amministrativo-contabili, di verifica dell'adeguatezza e 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.

Si specifica che, a seguito di un *assessment* condotto sul Modello 262 nell'ottica dell'ulteriore allineamento alle *best practice* delle società quotate, è stato definito, nel corso del 2015, il nuovo Modello 262, implementato per FS SpA già a supporto dell'Attestazione 2015 e sulle restanti società italiane in c.d. ambito 262 a partire dall'Attestazione 2016.

Il Modello, in particolare, è stato innovato per i seguenti aspetti:

- / potenziamento del ruolo dei *Process Owner/Control Owner* ai fini della certificazione e del 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, al fine di 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 e operatività dei controlli a cura dei *Control Owner/Process Owner* (processo di *Self Assessment*); *test* indipendenti; valutazione carenze e gestione dei piani di azione; rilascio delle Attestazioni.

La fase di **definizione del perimetro** mira a 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 consolidato aggregato: Ricavi operativi, Attivo, Posizione finanziaria netta, Mezzi propri, EBITDA, Utile/Perdita d'esercizio *ante* imposte;
- / in relazione a considerazioni qualitative circa l'esistenza di processi che presentano rischi specifici il cui verificarsi potrebbe compromettere l'attendibilità dell'informativa finanziaria.

Nell'ambito delle società rilevanti (in c.d. "ambito 262") vengono successivamente identificati i processi significativi in base a un'analisi di fattori quantitativi (processi che concorrono alla formazione di voci di bilancio per importi superiori a 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, dei Responsabili Amministrativi di società e dei loro *staff*, in collaborazione con i *Process Owner* di competenza. I processi vengono mappati avendo come riferimento i documenti organizzativi esistenti e/o eventualmente 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, e a fronte di tali rischi sono individuati e valutati, in termini di adeguatezza, i controlli esistenti a copertura di detti rischi, e definite eventuali necessità di integrazione 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, e 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. 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.

Alla data della presente Relazione risultano emanate, all'interno del Gruppo FS Italiana, oltre 330 PAC. Le PAC sono trasmesse alle principali funzioni aziendali/società controllate, al Vertice aziendale e a tutti gli organi di controllo, oltre a 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* delle procedure, attraverso la compilazione di questionari *standard* ricevuti tramite il sistema informativo di supporto al processo 262. I *Control Owner* rispondono ai questionari sul disegno e operatività dei singoli controlli, mentre i *Process Owner* validano le risposte dei *Control Owner* attestando il processo 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, con 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 a sistema; 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 è stipulato apposito contratto di *service* con la Capogruppo); si tiene inoltre conto anche dell'esito dei *test* svolti 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 il supporto delle competenti strutture aziendali. A conclusione del processo sin qui descritto, il DP di FS SpA redige una Relazione sulle attività svolte e sull'adeguatezza ed effettiva applicazione dei controlli posti a tutela dell'informativa finanziaria 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 d'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 comunque, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati, un'analoga 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.

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

Relativamente ai **rapporti tra DP e organi sociali** (AD, CdA) e **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, Magistrato della Corte dei Conti, Società di revisione legale dei conti, Funzione di *Internal Audit*, *Risk Management*) il già citato Regolamento del Dirigente Preposto, per garantire un sistematico e tempestivo flusso informativo tra le parti interessate, definisce le interrelazioni e i flussi di *reporting* tra i suddetti organi/funzioni. Ciò con l'obiettivo, in particolare, di condividere i programmi di attività e gli esiti delle attività svolte al fine di produrre sinergie e ottimizzare il processo dei controlli.

Si evidenzia infine, a integrazione del Modello di *compliance* alla Legge 262/2005 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.

La diffusione del Modello di controllo sull'informativa finanziaria nel Gruppo FS Italiane è perseguita anche attraverso attività di natura formativa e le risorse che operano nel processo 262 sono periodicamente coinvolte, a cura del DP di Capogruppo, in sessioni di aggiornamento sulle evoluzioni dei sistemi di controllo legati ai temi del *financial reporting*.

Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione

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

il sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione supporta il processo di pianificazione pluri-

nale di Gruppo, di implementazione operativa delle strategie (processo di *budget*) e di consuntivazione e analisi dei risultati;

la Direzione Centrale Strategie e Pianificazione e Sostenibilità (di seguito DCSPS), assicura la definizione delle strategie industriali e di mercato del Gruppo e il relativo processo di pianificazione, monitoraggio e controllo strategico.

Più in particolare, la DCSPS assicura l'elaborazione del Piano della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane – su base normalmente quinquennale – attraverso il coordinamento del processo di sviluppo e consolidamento delle proposte/Piani delle singole strutture/società del Gruppo, per la successiva definizione da parte dell'Amministratore Delegato, e ne monitora l'attuazione.

La Direzione Centrale Finanza, Controllo e Patrimonio (di seguito DCFCP) definisce le linee guida inerenti lo svolgimento del processo di *budget* annuale e di controllo di gestione per il Gruppo.

La DCFCP, in particolare, assicura l'elaborazione del *budget* di FS SpA, supporta le controllate nell'elaborazione dei relativi *budget* e consolida il *budget* del Gruppo FS Italiane, a eccezione dell'area degli investimenti, di competenza della citata DCSPS.

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 e i livelli di efficienza dei processi.

Le attività di controllo – 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*).

Collegio Sindacale

Con l'Assemblea del 4 luglio 2016, convocata per l'approvazione del bilancio d'esercizio 2015, è giunto a naturale scadenza il Collegio Sindacale composto dai Sindaci effettivi Alessandra dal Verme (Presidente), Roberto Ascoli (nominato Sindaco effettivo dall'Assemblea dell'11 marzo 2016, a seguito delle dimissioni del 21 dicembre 2015 del Sindaco effettivo Tiziano Onesti, cui era già subentrato ai sensi di legge il Sindaco supplente Paolo Castaldi) e Paolo Castaldi (quale Sindaco supplente subentrato ai sensi di legge al Sindaco effettivo Claudia Cattani che ha rassegnato le sue dimissioni in data 17 maggio 2016) nonché dal Sindaco supplente Cinzia Simeone.

La predetta Assemblea (4 luglio 2016) ha, pertanto, nominato per tre esercizi, in linea con la Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013 e nel rispetto della normativa in materia di equilibrio tra i generi, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio d'esercizio 2018, quali Sindaci effettivi, Carmine Di Nuzzo (Presidente), Francesco Notari e Susanna Masi; quali Sindaci supplenti, Cinzia Simeone e Paolo Castaldi.

In data 13 luglio 2016 Francesco Notari ha comunicato di non poter accettare la carica di Sindaco effettivo ed è, pertanto, allo stesso subentrato ai sensi di legge il Sindaco supplente Paolo Castaldi; successivamente l'Assemblea dei Soci di FS Italiane SpA, nella seduta del 29 luglio 2016, ha nominato quale Sindaco effettivo Roberto Ascoli, confermando Paolo Castaldi Sindaco supplente.

Il Collegio Sindacale 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 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 e infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, oltre alla revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

Nel 2016, il Collegio di FS si è riunito 14 volte e i Sindaci hanno assistito a 3 riunioni assembleari e a 17 sedute del CdA.

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

Alle sedute del CdA e del Collegio Sindacale presenza il Magistrato Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA, a norma dell'art. 12 della Legge 259/1958.

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.

Parti Correlate

Il Dirigente Preposto di FS SpA ha emanato una PAC di Gruppo per le Operazioni con Parti Correlate per le quali è obbligatorio fornire informativa in bilancio. La suindicata procedura, e le altre PAC 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 PAC 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 PAC 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 o meno operazioni con la società in cui operano o/e sue controllate, dirette e indirette, e se le stesse siano o non siano state concluse a normali condizioni di mercato.

Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti di FS SpA è costituita dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze. Nel 2016 si è riunita 3 volte.

FATTORI DI RISCHIO

Alla data di predisposizione della presente Relazione Finanziaria Annuale non si prevedono particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Capogruppo FS SpA e del Gruppo oltre quelli menzionati di seguito e nelle Note esplicative al Bilancio e che sono a oggi monitorati e mitigati da politiche di gestione dei rischi e dalle apposite funzioni aziendali atte a tutelare il Gruppo, la Capogruppo, il suo patrimonio e la continuità operativa della stessa.

Qui di seguito si commenta sinteticamente la natura e l'insieme alle attività poste in essere per il monitoraggio dei fattori di rischio diversi da quelli finanziari (rischi di credito, di liquidità, di mercato, di cambio e di tasso di interesse) che sono invece riportati nelle Note esplicative al Bilancio d'esercizio e consolidato, cui si fa diretto rinvio.

Rischi di business

I principali rischi di *business* del Gruppo FS sono legati: alla concorrenza derivante dall'apertura dei mercati di riferimento, alla gestione finanziaria derivante dai rapporti con entità pubbliche, in termini sia di incassi dei crediti che di finanziamento degli investimenti collegati a concessioni di breve durata, e infine dallo 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*. 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 a essere il mantenimento e 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 progressivo rinnovo della flotta con i nuovi treni AV 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 costituirà altro elemento di vantaggio competitivo.

Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale (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 tamponare eventuali ritardi negli incassi con politiche di finanziamento del capitale investito a tassi competitivi. Inoltre i contratti firmati con le Regioni italiane prescindono dalle

modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento per il servizio.

Buona parte delle Regioni italiane si stanno orientando verso procedure di gara che globalmente potrebbero comportare l'aggiudicazione in un prossimo futuro, di importanti segmenti del trasporto locale. In attesa dell'avvio delle gare, alcune Regioni, nel medio periodo, hanno rinnovato i contratti con Trenitalia SpA per periodi di sei anni e oltre, altre per periodi inferiori. Alcune stanno negoziando contratti ponte. Tale situazione pone la stessa Trenitalia SpA in condizione di stabilità, nel medio periodo, rispetto ai suoi piani. Tutti gli investimenti effettuati a valle dei Contratti di Servizio vigenti con le Regioni hanno clausole "put" a favore di Trenitalia SpA. I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei Contratti di Servizio vanno comunque considerati quali rischi attribuibili a una società che opera sul libero mercato. Lo scenario del TPL potrebbe inoltre essere modificato (a esito delle gare e, quindi, nella gestione del passaggio tra un operatore e un altro) in alcune modalità che riguardano il trasferimento al subentrante di quelle che sono state definite come *essential facility* dalla normativa Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Venendo invece allo scenario normativo di riferimento, si ricorda che negli ultimi esercizi si sono susseguiti 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 di riferimento del settore elettrico che potrebbero comportare la necessità di implementare azioni di prevenzione e gestione dei potenziali effetti (si veda nel seguito "Rischi legati all'approvvigionamento"). In ogni caso 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, 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.

Per quanto riguarda, invece, la sicurezza si segnalano le prescrizioni, emesse nei confronti delle principali Imprese Ferroviarie, tra cui Trenitalia SpA, connesse alle presunte violazioni delle norme sulla sicurezza del lavoro in merito all'adozione del modulo di condotta del treno ad agente unico/solo e utilizzo del *tablet*. Gli *standard* di sicurezza 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 di Lavoro. Il rischio operativo sopra descritto è attentamente monitorato dai vertici aziendali 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.

Rischi legali e contrattuali

Non si segnalano ulteriori rischi legali e contrattuali rispetto a quelli evidenziati più avanti nella presente relazione e che derivano prevalentemente dai contenziosi che le società del Gruppo hanno in essere con diverse parti, quali fornitori, clienti e personale. In relazione a tali rischi, che sono a 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, a valle del monitoraggio e degli stanziamenti eventualmente operati, rientra nei limiti dell'operatività aziendale di un Gruppo strutturato come quello di FS.

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. Con riferimento in particolare all'approvvigionamento di elettricità, si ricorda che l'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico con diverse Delibere, emesse nel corso degli ultimi esercizi, ha introdotto modifiche al costo dell'energia. Gli effetti di alcune Delibere, come meglio specificato nelle sezioni precedenti della Relazione sulla gestione ("Principali eventi dell'esercizio" e "Altre informazioni"), non sono al momento riflesse nei risultati del Gruppo in quanto sospese e l'evoluzione del quadro di riferimento è costantemente monitorata.

In generale il Gruppo ha Direzioni e Strutture che monitorano continuamente l'andamento dei prezzi delle materie e dei servizi fondamentali per l'esercizio del *business* nonché la normativa che eventualmente li regola; questo per intraprendere politiche di gestione degli approvvigionamenti mirate a mitigare i rischi ovvero porre in essere azioni – anche legali – per tutelare gli interessi del Gruppo.

Rischi di progetto

Gli investimenti sul sistema ferroviario coinvolgono progetti complessi e richiedono elevati fonti finanziarie. Eventuali variazioni del quadro giuridico, ritardi sulle consegne del progetto, o variazioni tecniche dei programmi pluriennali spesso possono portare a un aumento dei costi. Di conseguenza, ogni eventuale variazione di progetto potrebbe comportare un aumento dei costi con effetti negativi conseguenti sulle attività e sui risultati del Gruppo. Il Gruppo è parte attiva nel dialogo con le controparti pubbliche e/o private che determinano o richiedono le variazioni nei progetti ferroviari e/o nelle fonti di finanziamento delle stesse.

Rischi IT

Il Gruppo è fondato sull'utilizzo della rete di telecomunicazioni e dei sistemi informatici per il coordinamento e la pianificazione, per gli aspetti riguardanti le operazioni ferroviarie, per la vendita dei biglietti ai passeggeri dei treni, per il monitoraggio delle consegne delle merci e per numerose altre funzioni, inclusa la gestione dei processi contabili. *Hardware* e *software*, utilizzati dal Gruppo, possono essere danneggiati da un errore umano, da disastri naturali, dalla perdita di potenza e da altri eventi. Al fine di assicurare continuità nella disponibilità dei dati informatici, 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 siano 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 per esempio l'aumento dei costi e/o una diminuzione dei ricavi. Proprio al fine di continuare comunque a 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, sta avviando l'implementazione di soluzioni di *Business Continuity* per i soli 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*.

Rischi ambientali

Le attività del Gruppo FS Italiane sono soggette a una normativa molto ampia di leggi e regolamenti ambientali, in particolare operando come ente appaltante per la costruzione di opere infrastrutturali e offrendo servizi di trasporto per prodotti che sono pericolosi per l'ambiente. Pertanto il Gruppo, per adempiere agli obblighi di legge sulla normativa ambientale, deve effettuare continui aggiornamenti per adeguarsi alle nuove leggi e ai regolamenti. L'imposizione di requisiti sempre più severi e più rigorosi e le nuove interpretazioni di leggi ambientali esistenti possono di conseguenza richiedere al Gruppo modifiche alle proprie attività dalle quali potrebbero scaturire costi non previsti, fondamentali per conformarsi costantemente alle normative vigenti e non incorrere in multe o sanzioni per violazioni ambientali, con i conseguenti effetti negativi sulla redditività e sui risultati del Gruppo. A presidio del rischio ambientale esiste un'apposita struttura che si avvale, ove del caso, anche di professionalità esterne e di complesse procedure per il monitoraggio e la mitigazione dei fattori che connotano tale rischio.

Monitoraggio del rischio

Come sinteticamente accennato nei precedenti paragrafi attinenti, nel corso dell'anno sono in generale proseguite le attività finalizzate al monitoraggio del rischio, anche attraverso gli interventi delle Strutture di *Risk Management*, peraltro rafforzate sensibilmente nel corso del 2016 con l'ingresso in Capogruppo di un nuovo Responsabile, chiamato specificamente a reingegnerizzare l'area alla luce di nuovi, sfidanti obiettivi del Piano Industriale 2017-2026, e di *Internal Audit* della Capogruppo e societarie, che hanno interessato i principali macroprocessi operativi e di supporto delle società del Gruppo, consentendo la costante e attenta valutazione dei controlli interni atti a mitigare i rischi. Dalle verifiche svolte, il Sistema di Controllo Interno (SCI) delle società del Gruppo FS Italiane si connota per la sua sostanziale adeguatezza nel supportare le rispettive linee di *Governance*.

Date la dimensione e la complessità aziendale delle società del Gruppo, la valutazione del SCI non può prescindere dal considerare un quadro più ampio, composto oltre che dagli elementi emersi a seguito delle verifiche di *Audit*, anche dell'attività di *risk assessment* e da tutte le attività di controllo considerate nella più ampia accezione. Tra le leve principali del SCI vanno citate la profonda cultura organizzativa del *management*, la formazione e la valorizzazione delle risorse umane, la sensibilità verso i temi della sicurezza e dell'ambiente, la diffusione dei sistemi informatici a supporto dei processi gestionali, la comunicazione. In particolare, in quest'ambito sarà ulteriormente portato avanti il progetto di *Risk Management* di Gruppo sotto la guida del *Chief Risk Officer* di Gruppo, che costituisce un efficace strumento per le società del Gruppo stesso, e per i relativi *Process Owner*, di perseguimento dei relativi obiettivi gestionali.

QUADRO MACROECONOMICO

Esposta a una serie di rischi crescenti di natura economica e politica, che hanno interessato sia i paesi ad economia avanzata che quelli emergenti, l'economia mondiale ha mostrato nel corso del 2016 una tendenza di crescita modesta. Tale crescita è stata caratterizzata da bassi tassi di inflazione nei Paesi avanzati, da una debole dinamica del commercio internazionale, dalle tensioni geopolitiche alimentate dai conflitti in Medio Oriente e dalla persistente minaccia del terrorismo. Gli ultimi dati disponibili hanno messo in evidenza come anche nel 2016 l'attività economica dei Paesi avanzati non sia ancora riuscita a raggiungere ritmi di crescita pre-crisi, con un incremento dell'1,6% in media annua. Inoltre, nelle economie emergenti il ritmo di crescita si è leggermente indebolito (+3,6%) rispetto all'anno precedente (quando il dato segnò un +3,7%), riflettendo il calo della domanda mondiale e la diminuzione dei prezzi delle materie prime.

DATI ECONOMICI MONDIALI

PIL (variazioni % su anno precedente)	2016	2015
Mondo	2,8	3,1
Paesi avanzati	1,6	2,0
USA	1,6	2,6
Giappone	0,8	0,6
Area Euro	1,7	1,9
Paesi emergenti	3,6	3,7
Cina	6,7	6,9
India	6,9	7,3
America Latina	(0,7)	(0,2)
Commercio mondiale	1,2	2,4

Petrolio (\$ per barile)	2016	2015
Brent	44,9	53,0

Fonte dati: Prometeia dicembre 2016

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

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

L'economia degli Stati Uniti, pur deludendo rispetto ai precedenti cicli economici, si è confermata tra le più dinamiche delle economie avanzate con una crescita dell'1,6% in media annua. Dopo una lieve debolezza nei primi due trimestri dell'anno (rispettivamente +0,2% nel primo trimestre e +0,3%

nel secondo), il ritmo di espansione del prodotto interno lordo statunitense è stato piuttosto robusto (+0,8% nel terzo trimestre, +0,6% nel quarto), principalmente sostenuto dalla domanda interna, in particolare a livello di consumi, che ha beneficiato del miglioramento delle dinamiche salariali e degli investimenti residenziali. Un ulteriore contributo, nel breve periodo, dovrebbe arrivare da una politica fiscale maggiormente espansiva annunciata a seguito dell'elezione del nuovo Presidente USA. L'economia del Giappone è cresciuta nel 2016 più delle previsioni (+0,8%), in lieve accelerazione rispetto all'anno precedente (+0,6%), guidata principalmente dalla domanda interna e dall'approvazione degli incentivi fiscali da parte delle autorità governative. Rimangono leggermente deludenti i consumi, con una crescita dello 0,3%. L'inflazione, nonostante gli stimoli di politica monetaria, è risultata fortemente negativa (-0,3%).

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

La Cina, impegnata in numerose riforme, anche per il 2016 si è confermata in crescita secondo gli obiettivi fissati dalle autorità governative (+6,7%). In generale, a trainare la crescita sono state le compravendite immobiliari e i maggiori investimenti pubblici, che hanno bilanciato la frenata delle esportazioni. Dopo la severa recessione degli ultimi due anni e con una difficile situazione politica, l'economia del Brasile ha continuato a contrarsi anche nel 2016, scontando il calo dei prezzi delle materie prime, una contrazione degli investimenti e i tagli alla spesa pubblica.

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

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

DATI ECONOMICI AREA EURO

	2016	2015
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,7	1,9
Germania	1,7	1,5
Francia	1,2	1,2
Italia	0,9	0,6
Spagna	3,2	3,2
Inflazione (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	0,2	-
Germania	0,3	0,1
Francia	0,3	0,1
Italia	(0,1)	-
Spagna	(0,5)	(0,6)

Fonte dati: Prometeia dicembre 2016

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

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

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

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

DATI ECONOMICI ITALIA

	2016			
	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL (variazioni % su anno precedente)	0,4	0,1	0,3	0,2
Domanda interna	0,5	(0,2)	0,4	0,1
Spesa delle famiglie e ISP	0,4	0,2	0,1	0,1
Spesa delle AP	0,1	(0,3)	0,2	0,1
Investimenti fissi lordi	0,6		0,8	(0,1)
Costruzioni		(0,1)	(0,2)	(0,5)
Altri beni di investimento	1,1	0,1	1,7	0,2
Importazioni di beni e servizi	(1,1)	1,3	0,7	0,3
Esportazioni di beni e servizi	(1,2)	2,1	0,1	0,7

Fonte dati: Prometeia dicembre 2016

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

Questi miglioramenti sono da attribuire soprattutto alla ripresa della domanda interna (+1,1% - dato consolidato), attenuata dall'andamento meno favorevole di quella estera. Il trend è stato positivo anche per quanto riguarda l'occupazione, con un aumento del numero degli occupati. A dicembre, grazie agli incentivi e agli effetti del Jobs Act, si è confermata la tendenza all'aumento del numero degli occupati (+1,1% su base annua, pari a 242 mila unità) e alla graduale riduzione del tasso di disoccupazione, sceso all'11,6%. Si è mostrato leggermente positivo anche l'andamento dei consumi delle famiglie, che hanno beneficiato dell'incremento del reddito disponibile e del miglioramento del mercato del lavoro. Anche gli investimenti si sono rafforzati (+1,9%), agevolati dalle misure di politica fiscale a supporto delle imprese.

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

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

Andamenti del mercato dei trasporti

A conferma della ripresa dell'attività economica il settore dei trasporti rafforza, in tutti i suoi comparti, il positivo andamento dell'anno precedente, tanto nella mobilità viaggiatori quanto in quella delle merci. Nel trasporto delle merci estremamente positiva è risultata la crescita nel settore aereo con un incremento delle tonnellate trasportate del 7,1% rispetto al 2015, confermando il *trend* registrato negli ultimi anni. Lo scalo di Milano Malpensa si conferma al primo posto per la movimentazione delle merci con 537 mila tonnellate (+7,4%).

Evoluzione positiva anche per il traffico autostradale relativo alla componente veicolare pesante che ha registrato un incremento del 4% (periodo gennaio-settembre 2016) con circa 14 miliardi di veicoli-km. Stabile il trasporto marittimo di *container* nei principali porti marittimi italiani con circa 20 milioni di TEU (*twenty-foot equivalent unit*).

Anche il settore della logistica è risultato in crescita, con una previsione di fatturato di circa 81 miliardi di euro pari a un incremento dell'1,8% rispetto al 2015. A conferma del buon andamento del settore anche le immatricolazioni di veicoli commerciali, che hanno beneficiato dei vantaggi fiscali contenuti nella Legge di Stabilità 2016 e delle agevolazioni finanziarie alle imprese per il sostegno agli investimenti, si sono attestate a circa 200 mila unità (+50% rispetto all'anno precedente).

Nel trasporto passeggeri sono risultati sensibili gli incrementi nel settore aereo, con circa 164 milioni di passeggeri trasportati corrispondenti a un +4,7% rispetto all'anno precedente. La crescita è stata più significativa nella componente internazionale (+6,2%) e, in particolar modo, nel traffico UE che ha registrato un incremento del 7,6% rispetto al 2015. Positivo anche l'andamento del traffico nazionale, con un aumento del 2,2% rispetto al 2015. Il sistema aeroportuale della capitale (Roma Fiumicino e Roma Ciampino) si è confermato al primo posto con oltre 47 milioni di passeggeri trasportati; segue quello milanese (Milano Linate e Milano Malpensa) con circa 29 milioni.

Anche il traffico autostradale nella sua componente veicolare leggera è risultato in crescita, realizzando circa 49 miliardi di veicoli-km pari a un incremento del 3,5% (periodo gennaio-settembre 2016). Contesto di crescita che, in parte, trova conferma nel mercato delle auto con un incremento delle immatricolazioni del 15,8%.

Nel trasporto marittimo i passeggeri transitati nel 2016 nei porti italiani sono stati, secondo le stime più recenti, circa 11,4 milioni con un incremento del 2,7% rispetto al 2015. Il porto di Civitavecchia, sempre secondo le stime, si è confermato al primo posto con circa 3,2 milioni di passeggeri movimentati, seguito dai porti di Venezia e Napoli rispettivamente con 1,6 e 1,3 milioni di passeggeri.

Focus sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

Al 31 dicembre 2016, la consistenza della rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana SpA è pari a 16.788 km, con oltre 24.400 km di binari, distribuiti su tutto il territorio nazionale e suddivisi nelle seguenti tipologie di linee:

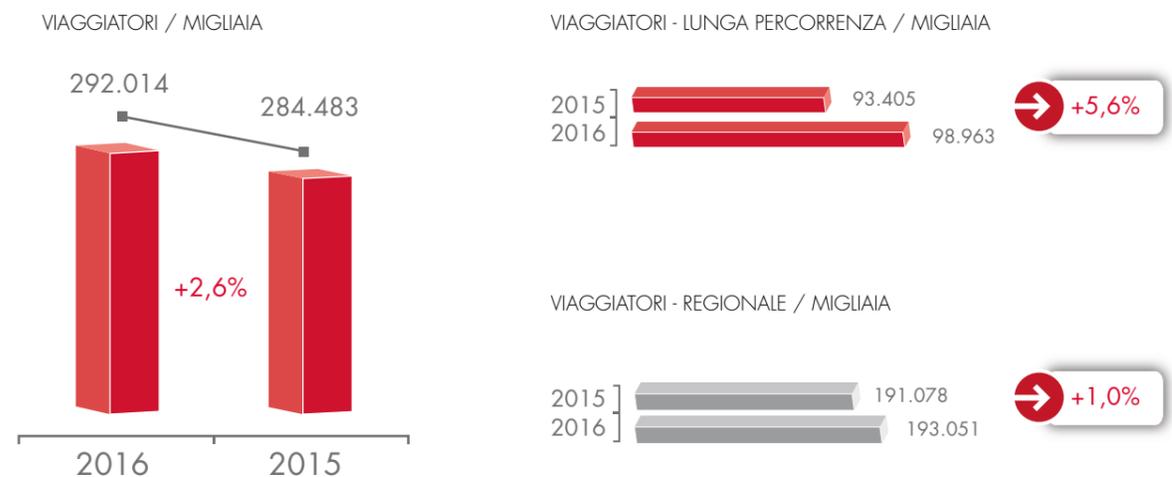
- / linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico, per un'estensione di 6.367 km;
 - / linee complementari, che costituiscono una fitta rete di collegamenti nell'ambito di bacini regionali e di interconnessioni con le direttrici principali, per una lunghezza totale di 9.466 km;
 - / linee di nodo, situate all'interno di grandi aree metropolitane per un'estensione totale di 955 km.
- Il 71,6% della rete, pari a 12.023 km, risulta elettrificata, mentre l'incidenza del doppio binario è pari al 45,6% del totale, corrispondente a 7.647 km.

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

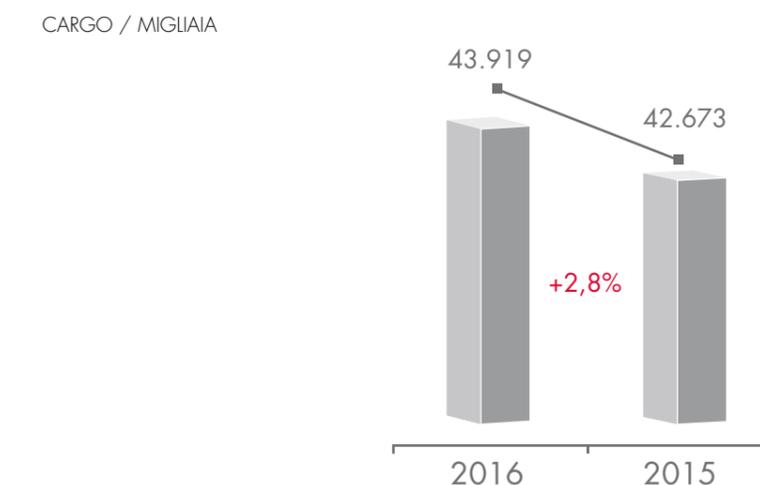
l'infrastruttura ferroviaria gestita da Rete Ferroviaria Italiana SpA tra le più sicure d'Europa. In particolare, le linee della nuova rete ad Alta Velocità/Alta Capacità sono dotate del sistema ERTMS/ETCS (*European Rail Traffic Management System/European Train Control System*), sistema di segnalamento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

Le imprese ferroviarie legittimate ad effettuare attività di trasporto sulla rete di Rete Ferroviaria Italiana SpA poiché in possesso della relativa licenza rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo le modalità previste dal DM 36/2011 e dal D.lgs. 112/2015, sono 32 al 31 dicembre 2016 (erano 32 al 24 luglio 2015). Esse sono inoltre tutte dotate di certificato di sicurezza rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) come regolamentato dal D.lgs. 162/2007 di recepimento delle Direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

PRODUZIONE IN TRENI-KM VIAGGIATORI



PRODUZIONE IN TRENI-KM CARGO



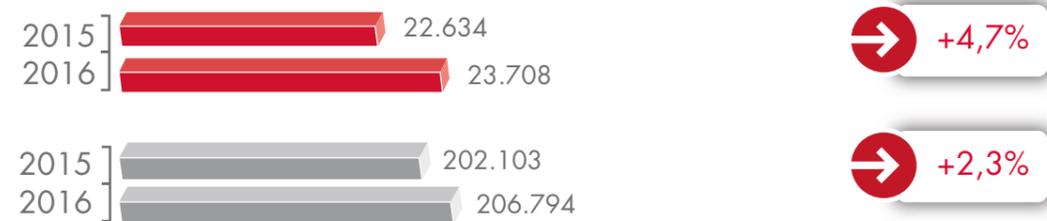
La produzione complessiva realizzata nel 2016 sulla rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana SpA, comprensiva della categoria "Altre linee di servizio" pari a circa 16 milioni di treni-km, è stata di circa 350 milioni di treni-km, con un incremento del 2,7% rispetto all'anno precedente. In aumento, di circa il 6% rispetto al 2015, la quota di traffico complessivamente realizzata dalle imprese ferroviarie non appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

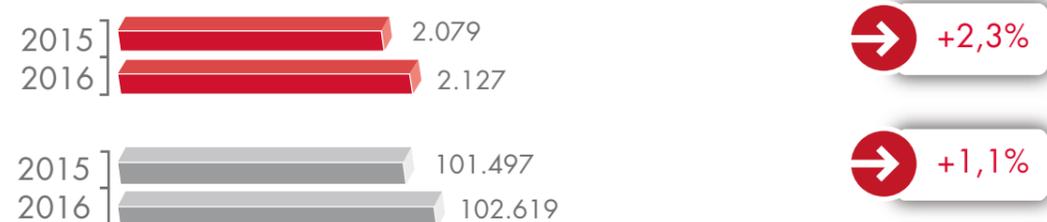
Anche nel 2016 il Gruppo FS Italiane si è adoperato, mediante la concentrazione della propria capacità produttiva, per il soddisfacimento della clientela coniugando le esigenze di mobilità con servizi sempre più efficienti e di qualità. In particolare gli sforzi intrapresi sono stati diretti verso un'integrazione dei sistemi di trasporto (treno e bus) a sostegno, da un lato, del trasporto pubblico locale e, dall'altro, a una forte integrazione dei servizi a lunga percorrenza. Di tutta evidenza il nuovo servizio integrato "Freccialink bus + Freccie" di Trenitalia SpA che connette alla rete Alta Velocità città importanti come Siena, Perugia, L'Aquila, Potenza e Matera e che, dal suo varo, ha trovato il consenso di circa 24 mila viaggiatori.

Complessivamente la domanda di mobilità viaggiatori soddisfatta dal Gruppo FS Italiane, considerando anche le attività internazionali, ha mostrato un incremento dei volumi di traffico, in viaggiatori-km, di circa l'1,2% e della produzione, espressa in treni e bus-km, del 2,6%.

TRAFFICO TRASPORTO REGIONALE



TRAFFICO TRASPORTO SU GOMMA

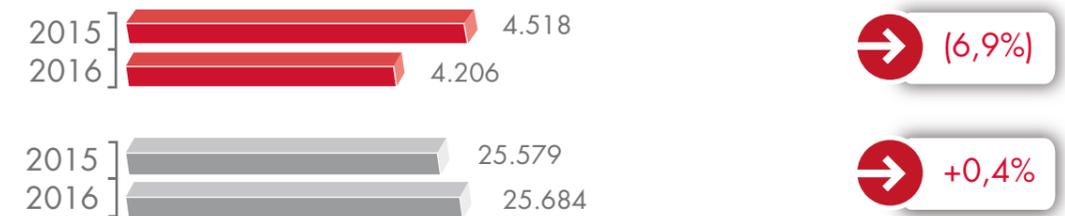


■ Viaggiatori-km / milioni ■ Treni/bus-km / migliaia

TRAFFICO TRASPORTO LONG-HAUL MERCATO



TRAFFICO TRASPORTO LONG-HAUL UNIVERSALE CONTRIBUTITO



■ Viaggiatori-km / milioni ■ Treni/bus-km / migliaia

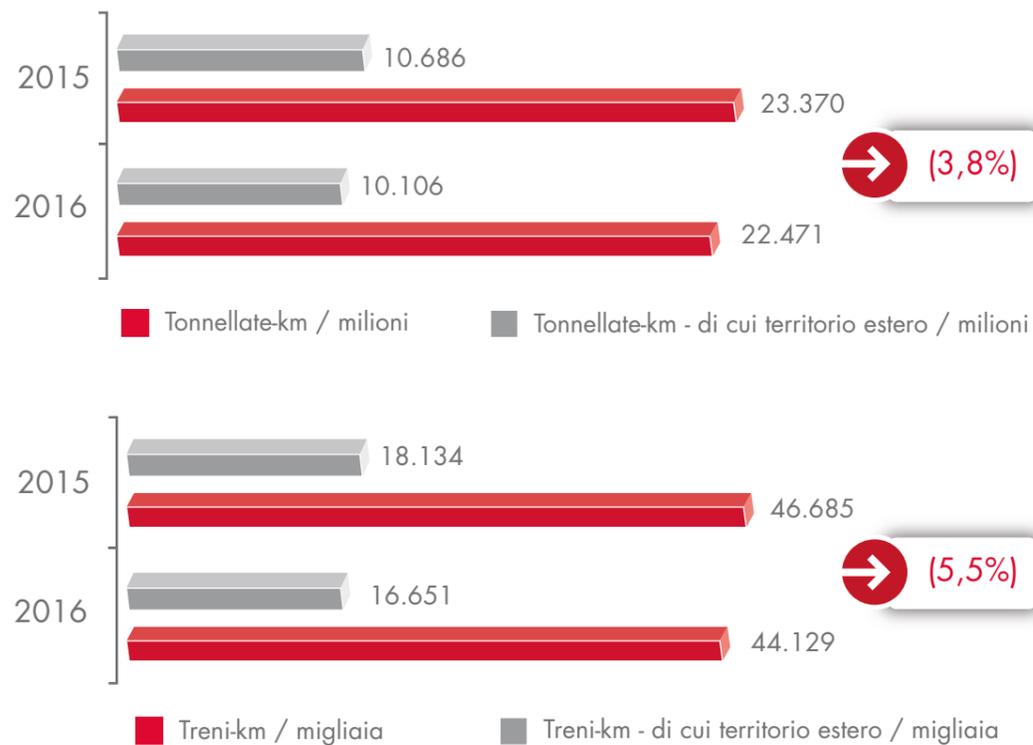
Nel settore ferroviario, da sottolineare la crescita del trasporto regionale con un volume di traffico pari a 24 miliardi di viaggiatori-km, di cui circa il 20% realizzato all'estero dalle società del Gruppo, a conferma del buon esito delle azioni intraprese – miglioramento della puntualità, incremento della frequenza delle corse, integrazione dei servizi nelle stazioni – nei confronti di tale servizio. Un'attenzione maggiore è stata concentrata sui Contratti di Servizio con le Regioni per delineare obiettivi chiari al fine dell'innalzamento della qualità del servizio e delle prestazioni da garantire con massicci investimenti su materiale rotabile e tecnologie. In crescita, di circa 4 punti percentuali, la soddisfazione dei viaggiatori per il viaggio nel complesso (80%) che include la pulizia a bordo treno (66%), puntualità (70%), *comfort* (79%), informazione a bordo treno (77%) e *security* (76%). Anche la produzione è risultata in aumento del 2,3% corrispondente a 207 milioni di treni-km. Completano le buone performance del trasporto pubblico locale i risultati ottenuti dal Gruppo FS Italiane nel trasporto complessivo di persone con autobus (nazionale e estero): nel 2016 la domanda soddisfatta è risultata in aumento del 2,3% a fronte di un aumento dell'offerta dell'1,1% in termini di bus-km. Se valutati in ambito nazionale, tali valori, che appartengono al gruppo guidato dalla controllata di riferimento Busitalia - Sita Nord Srl che gestisce, direttamente e indirettamente, il servizio di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano su gomma in varie aree del territorio nazionale e si occupa di numerose attività legate ai sistemi di trasporto in generale, sono risultati maggiormente positivi.

In flessione (-2,7%), invece, i volumi di traffico ferroviario della lunga percorrenza su cui pesa la forte riduzione della componente del servizio universale contribuito (-6,9%) la cui offerta viene definita dalla committenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nonostante la leggera flessione dei servizi a mercato (-1,5%) rispetto all'anno precedente – soprattutto per gli effetti rilevanti, contingenti, che erano stati ottenuti, in termini di volumi di traffico, per l'Esposizione Universale Expo 2015 – prosegue il successo del servizio ad Alta Velocità di Trenitalia SpA, *Frecciarossa*, in crescita del 14% a livello di offerta anche in virtù del fatto che tale *brand* ha sostituito nel corso dell'anno i *brand* meno pregiati (*Frecciabianca* e *Frecciargento*).

In aumento la produzione complessiva (servizi a mercato più servizio universale) con circa 85 milioni di treni-km realizzati (+5%).

Il trasporto delle merci del Gruppo FS ha risentito del debole contesto economico, realizzando un volume di traffico, nazionale e internazionale, pari a 22,5 miliardi di tonnellate-km in flessione del 3,8% rispetto all'anno precedente. La flessione risulta inferiore per la sola componente nazionale grazie al contributo positivo del traffico convenzionale (+2%), mentre per la parte internazionale il decremento significativo (-5,4%) si lega in particolare alla cessazione del servizio, nel corso del 2016, di una società controllata che opera sul mercato estero.

TRAFFICO TRASPORTO MERCI



Anche la produzione complessiva è risultata in diminuzione (-5,5%) attestandosi a un livello pari a circa 44 milioni di treni-km, principalmente a causa della diminuzione delle percorrenze in territorio estero (-8,2%). Di poco superiore alle 500 tonnellate per treno è risultato infine il carico medio in media annua.

I RISULTATI DEL TRAFFICO DELLE PRINCIPALI IMPRESE FERROVIARIE E DI AUTOTRASPORTO EUROPEE

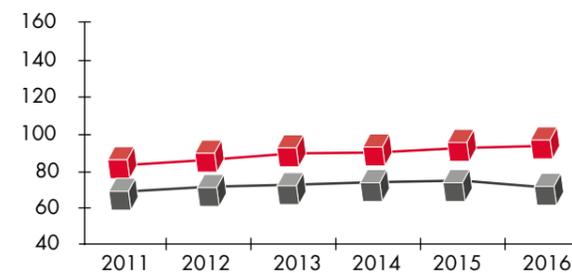
Anche la mobilità complessiva in Europa ha beneficiato del percorso di crescita economica stabile (PII +1,7%) mostrando volumi di traffico, viaggiatori e merci, in leggero aumento.

Considerando tutte le modalità di trasporto i volumi di viaggiatori hanno raggiunto i 6.500 miliardi circa di spostamenti di cui il 6,5% ha riguardato la modalità ferroviaria. Secondo i più recenti dati dell'UIC (*Union Internationale des Chemins de Fer*) il traffico viaggiatori, espresso in viaggiatori-km, si è incrementato di circa l'1% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Tra le più importanti imprese ferroviarie europee la spagnola Renfe SA è quella che ha realizzato l'incremento più significativo (+5%), mentre per la tedesca DB AG la crescita è stata di poco superiore alla media europea (+1,2%).

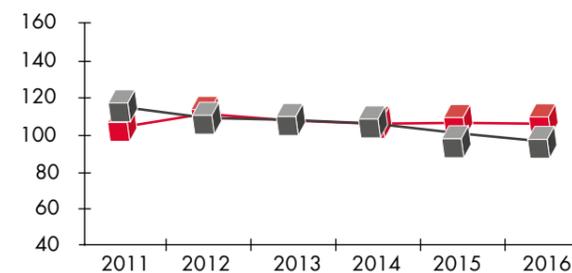
Da segnalare come, a seguito della liberalizzazione, il mercato dei servizi bus sulle medie e lunghe distanze stia registrando una forte crescita. In relazione al numero di collegamenti esistenti tra le città, la Germania, la Polonia, l'Italia, ma anche la Francia e la Spagna risultano i Paesi con un mercato particolarmente vitale, con l'apertura di nuove rotte, l'entrata di nuovi operatori e con l'affermazione di nuove logiche commerciali e di *marketing*. I prezzi bassi, grazie anche al calo del prezzo del petrolio, hanno in breve sottratto quote di mercato alla ferrovia costringendo in alcuni casi, come per DB AG, a rivedere la propria strategia di sviluppo in senso intermodale.

Nel trasporto delle merci, sempre in relazione a tutte le modalità, in Europa sono stati realizzati circa 3.500 miliardi di volumi merci con una quota ferroviaria pari a circa l'11%. Tenendo presente i dati UIC, il traffico ferroviario delle merci, espresso in tonnellate-km, è risultato in contrazione di circa il 3,8%. Tutte le maggiori imprese ferroviarie hanno registrato delle contrazioni nei volumi di traffico, in particolare la spagnola Renfe SA (-8,7%), la tedesca DB AG (-3,5%) e la francese SNCF (-1,7%).

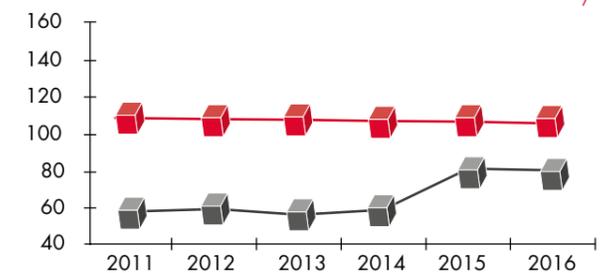
GRUPPO FS ITALIANE



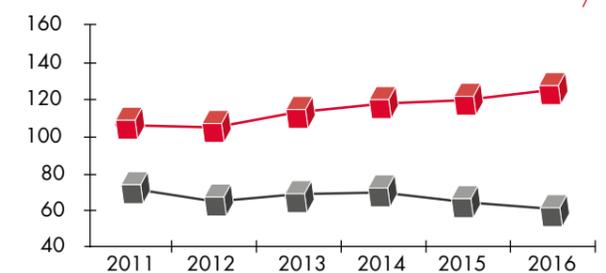
DB AG



SNCF



RENFE SA



viaggiatori-km tonnellate-km

LA SOSTENIBILITÀ NEL GRUPPO

L'approccio alla sostenibilità

Vision del Gruppo

Con il nuovo Piano Industriale 2017-2026, il Gruppo FS Italiane si è dotato di una *vision* di lungo periodo con la quale ha rinnovato e rafforzato la sua 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.

A consolidare questo inquadramento generale sono esplicitati tre *commitment*, distinti ma interconnessi, relativi a ogni dimensione della sostenibilità (economica, sociale, ambientale):

VISION

ESSERE L'IMPRESA DI SISTEMA CHE IMPLEMENTERÀ UN'OFFERTA DI SERVIZI DI MOBILITÀ E DI LOGISTICA **INTEGRATI E SOSTENIBILI**, SFRUTTANDO INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO IN SINERGIA, CREANDO VALORE IN ITALIA E ALL'ESTERO



COMMITMENT ECONOMICO

Essere leader nel settore della mobilità promuovendo la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto e dei servizi di infrastruttura



COMMITMENT SOCIALE

Essere protagonisti di un progetto di mobilità integrata che promuova, attraverso un modello di impresa virtuoso, una società equa e partecipata



COMMITMENT AMBIENTALE

Essere pionieri nello sviluppare e implementare su larga scala soluzioni di mobilità integrata che contribuiscano a **rigenerare capitale naturale**

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

I nostri impegni

Il Codice Etico del Gruppo FS, come già evidenziato precedentemente, è un documento che 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 Ferrovie dello Stato Italiane si assume, in maniera trasparente, responsabilità e impegni verso gli *stakeholder* interni ed esterni.

Il Gruppo FS è inoltre membro dell'UIC, l'organizzazione che promuove, a livello globale, il settore ferroviario come parte della soluzione alle sfide della mobilità e dello sviluppo sostenibile. Sottoscrivendo la "*UIC declaration on Sustainable Mobility and Transport*", il Gruppo FS ha formalizzato l'impegno ad adottare comportamenti responsabili in tema di diritti umani, condizioni di lavoro, ambiente e anti-corruzione, in linea con i dieci principi del *Global Compact* promossi dall'ONU. Il Gruppo FS vuole anche contribuire al raggiungimento dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile – nel contesto dell'Agenda 2030, quadro strategico delle Nazioni Unite per uno sviluppo comune e solido – e in particolare dei seguenti:



Gender
equality



Decent work
and economic
development



Innovation
and
infrastructure



Sustainable
cities and
communities



Action on
climate change



Global
partnership



Le Politiche e la Governance della Sostenibilità

L'approccio alla sostenibilità passa attraverso espliciti impegni, dichiarati anche nelle politiche aziendali e nel Codice Etico, rivolti a tutte le parti interessate del Gruppo:



A partire dal 2010, la Capogruppo ha formalizzato il suo ruolo attivo nel promuovere, indirizzare e coordinare una gestione omogenea delle tematiche ambientali attraverso il mantenimento di un Modello di Governo dei Sistemi di Gestione Ambientale delle società del Gruppo. Il livello di maturità raggiunto ha stimolato ulteriori progressi: nel 2016 è iniziato un *iter* che porterà l'attuale Modello di Governo dei Sistemi di Gestione Ambientale (SGA) a evolversi verso un *Business Model* teso a garantire l'equilibrio tra le componenti economiche, sociali e ambientali delle attività del Gruppo.

	Modello di Governo degli SGA	Modello di Governo della Sostenibilità	Business Model
Obiettivo	Fornire supporto, anche operativo, per assicurare lo sviluppo coordinato ed unitario dei Sistemi di Gestione Ambientale delle società operative	Definire una <i>governance</i> per la gestione integrata delle tre dimensioni della sostenibilità	Assicurare l'integrazione della sostenibilità nei processi decisionali del Gruppo
Caratteristiche	<ul style="list-style-type: none"> - Focalizzato sulle tematiche ambientali - Orientato alla conformità normativa - Funzionale allo sviluppo degli SGA di società 	<ul style="list-style-type: none"> - Orientato alle tematiche ambientali, sociali ed economiche - Integrato nei processi esistenti - Basato su una <i>governance</i> delegante - Propedeutico al successivo sviluppo di un <i>Business Model</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Integrato nel <i>business</i>, nella <i>vision</i> e nelle strategie di Gruppo - Orientato a un processo decisionale basato su criteri di sostenibilità (per esempio, esternalità, SROI)
Arco temporale	Oggi	Breve/medio termine	Medio/lungo termine
Pervasività organizzativa			



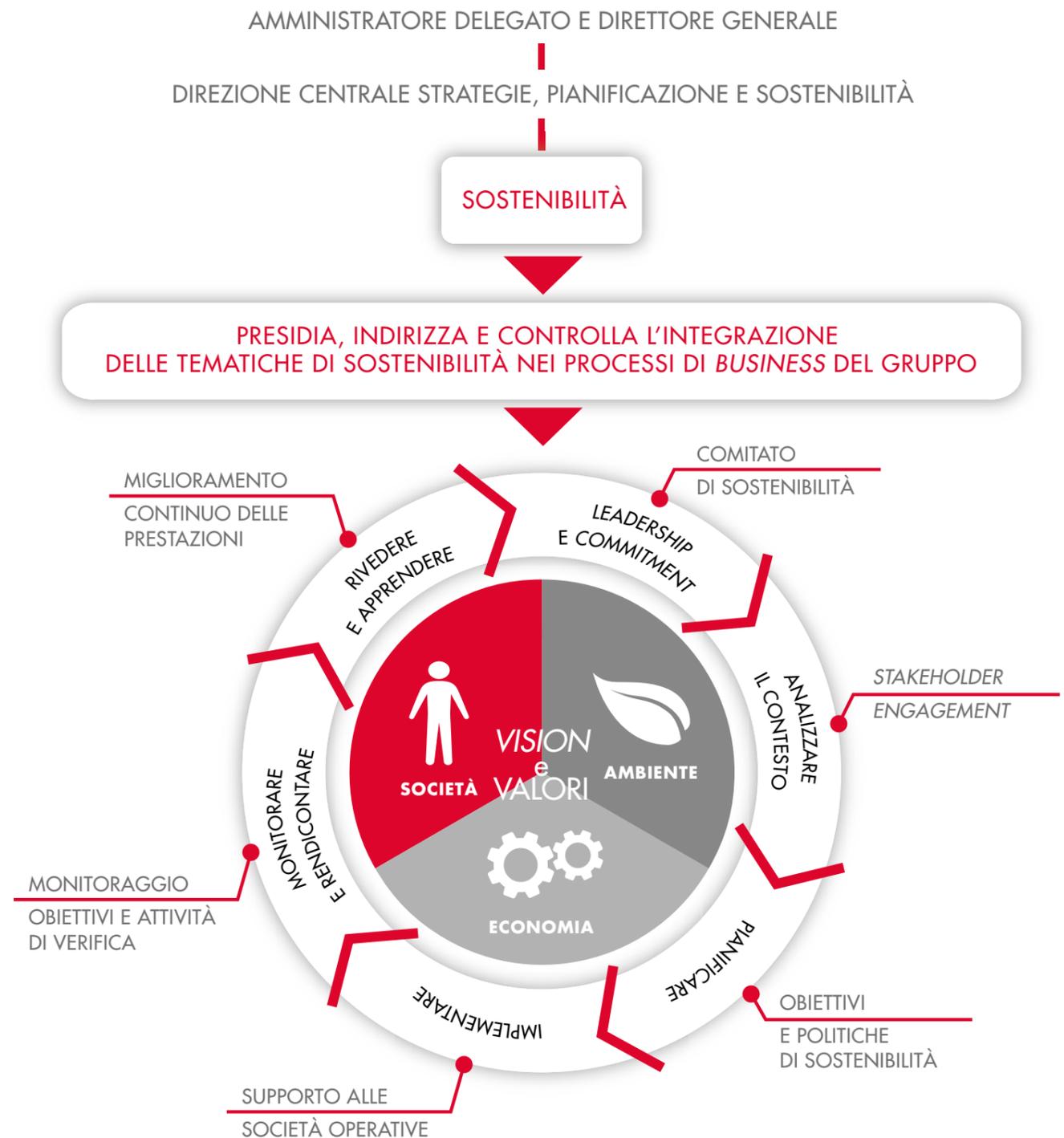
IL COMITATO DI SOSTENIBILITÀ

Il Comitato, istituito a luglio 2016, è nominato dall'Amministratore Delegato e composto da:



MODELLO DI GOVERNO DELLA SOSTENIBILITÀ

Nel 2016 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha istituito un Comitato di Sostenibilità, organo consultivo espressione dei vertici delle principali società del Gruppo, costruito con lo scopo di integrare gli aspetti sociali e ambientali nelle strategie economico-finanziarie, promuovendo i principi e i valori dello sviluppo sostenibile, nel rispetto delle esigenze e delle aspettative degli *stakeholder*. Nella prospettiva di integrare le dimensioni della sostenibilità nelle strategie, sulla base dell'approccio del *Corporate Shared Value*, il Gruppo sta avviando progetti pilota con l'obiettivo di realizzare una metodologia capace di incorporare una valutazione multidimensionale delle attività.



Nota: nel corso del 2017 il Comitato sarà allargato includendo l'AD di Busitalia - Sita Nord e il responsabile del Risk Management/CRO di FS SpA.

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 degli obiettivi di medio/lungo termine siano garanzia di una effettiva creazione di valore.

In quest'ottica, sono tanti i canali attraverso i quali il Gruppo FS entra in contatto con i propri portatori di interessi. Ad esempio, annualmente viene organizzato un *Panel* durante il quale gli *stakeholder* formulano proposte di miglioramento per l'Azienda. Il Gruppo si impegna a dare una risposta su ogni richiesta presentata e, ove ritenuto opportuno, ne dà concreto seguito.

Nelle tre edizioni svolte tra il 2013 e il 2015 sono stati coinvolti più di 100 *stakeholder*, appartenenti a differenti categorie, che di volta in volta hanno animato la discussione su temi di diversa natura. Il lavoro di queste edizioni ha portato a raccogliere un totale di 65 proposte, di cui 42 realizzate, 16 in corso di attuazione e 7 ritenute non attuabili.

Mappa degli stakeholder del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

- > Azionisti
- > Clienti
- > Competitor
- > Comunità scientifica
- > Dipendenti
- > Enti benefici
- > Enti locali/Pubblica Amministrazione
- > Enti pubblici
- > Finanziatori
- > Fornitori
- > Imprese/Partner
- > Istituzioni
- > Media
- > Organizzazioni di categoria
- > Organizzazioni della società civile/Associazioni
- > Rappresentanze dei lavoratori

Il Panel degli stakeholder

Nel 2016, sono stati approfonditi 10 temi, afferenti a cinque aree strategiche.

Tavolo	Temi
Servizi/mobilità merci	- Sostegno al trasporto ferroviario - Sviluppo soluzioni integrate per i clienti merci
TPL	- <i>Customer experience</i> - Lotta all'evasione e all'elusione
Qualità dei servizi	- Servizi di assistenza ai viaggiatori PRM e con disabilità - Potenziali <i>partnership</i> a favore dell'intermodalità
Salute e sicurezza sul lavoro	- Sicurezza e fornitori - <i>Performance</i> degli SGS
Formazione e miglioramento dei servizi offerti al cliente	- Garantire una risposta efficace e personalizzata dei clienti - Progettare metodologie di <i>training</i> innovative a supporto delle strategie di <i>business</i>

Gli *stakeholder* invitati hanno formulato 20 proposte di miglioramento.

Iniziative per la solidarietà

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è da anni impegnato nella realizzazione di iniziative e progetti dedicati alla riqualificazione del territorio, alla disabilità e al disagio sociale nelle aree ferroviarie. In particolare, negli ultimi anni si è intensificato l'impegno nella solidarietà con il consolidamento di una rete, ora anche europea, di rapporti con istituzioni, Enti locali e associazioni.

Help Center

Gli *Help Center* sono il primo grande progetto di solidarietà realizzato dal Gruppo FS, in collaborazione con gli Enti locali e il terzo settore, per affrontare e contrastare il fenomeno del disagio sociale presente nelle stazioni ferroviarie italiane. Si tratta di sportelli di ascolto a bassa soglia, privi quindi di filtro all'ingresso e situati all'interno o nelle zone limitrofe delle stazioni ferroviarie. Questi centri hanno l'obiettivo di intercettare e prendere in carico i più deboli della nostra società e di dare il via a percorsi di recupero assieme ai servizi sociali e alle istituzioni del territorio di riferimento. 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 di *Help Center*.

La rete di *Help Center* si estende attualmente in 17 stazioni ferroviarie dal Nord al Sud dell'Italia. 2.703 mq è la superficie totale concessa, per un valore complessivo stimato di 4.054.500 euro (valore medio di 1.500 euro al mq).

Affinché gli *Help Center* possano lavorare sinergicamente, a vantaggio anche della qualità del servizio e della sicurezza nelle aree ferroviarie, il Gruppo si avvale della stretta collaborazione dell'Osservatorio Nazionale sul Disagio e la Solidarietà nelle Stazioni (ONDS).

Rete Help Center in stazione

- > Bari
- > Bologna
- > Brescia
- > Catania
- > Chivasso
- > Firenze Santa Maria Novella
- > Foggia
- > Genova Cornigliano
- > Melfi
- > Messina
- > Milano Centrale
- > Napoli Centrale
- > Pescara Centrale
- > Reggio Calabria
- > Roma Termini
- > Torino
- > Trieste

Le diverse esperienze messe in campo da ogni Paese sono oggi oggetto di condivisione continua, nel quadro di *Gare Européenne et Solidarité*, una rete europea di imprese operanti nel settore della mobilità ferroviaria, mettendo a fattore comune ciò che hanno imparato sul disagio sociale. La rete europea è stata istituita a Roma nel 2008 con la firma della Carta Europea della Solidarietà (Carta europea per lo sviluppo di iniziative sociali nelle stazioni) da parte di cinque imprese ferroviarie: ferrovie italiane (FS Italiane), francesi (SNCF), lussemburghesi (CFL), belghe (SNCB) e polacche (PKP). Oggi, il documento raccoglie l'adesione di altre sette ferrovie europee: Romania (CFR), Slovenia (Zeleznice), Norvegia (NSB), Bulgaria (NRIC), Danimarca (DSB), Repubblica Ceca (CD) e Svezia (Jernhusen) arrivando così a 12 reti firmatarie.

Sulla base degli scambi di buone pratiche tra le imprese ferroviarie che hanno firmato la Carta Europea della Solidarietà, altri *Help Center*, o analoghe strutture, sono stati istituiti in Europa: in Francia a Strasburgo, alla Gare du Nord e de l'Est, a Bruxelles e, prossimamente, nelle principali stazioni bulgare. È stato inoltre inaugurato a marzo l'*Help Center* di Lussemburgo, gemellato con l'*Help Center* di Trieste, alla cui inaugurazione, in aprile, è intervenuta la responsabile delle attività sociali e di sicurezza delle ferrovie lussemburghesi. Tra i due *Help Center* seguiranno scambi di formazione del personale e flussi di informazioni sui temi delle persone senza dimora e dei migranti.

In giugno, infine, si è concluso a Parigi il progetto europeo *Train in Stations* che ha visto collaborare

insieme le ferrovie italiane, francesi, lussemburghesi e bulgare su un progetto di formazione per i ferrovieri riguardante le problematiche migratorie e la presa in carico delle persone senza fissa dimora, potenziali beneficiari delle strutture di *Help Center*.

Centri di Accoglienza

All'interno di locali ferroviari oggi non più utilizzati, grazie alla gestione del grande associazionismo, sono presenti diversi Centri di Accoglienza: l'Ostello Caritas Don Luigi Di Liegro di Roma Termini; il Centro Rifugio Caritas a Milano, gestito dalla Caritas Ambrosiana; il Centro diurno Binario 95 a Roma; il Centro Pedro Arrupe per i richiedenti asilo e rifugiati politici gestito dall'Associazione Centro Astalli, e l'*Hub* Migranti di via Sarmatini a Milano.

La superficie totale concessa, in comodato d'uso gratuito, per attività sociali corrisponde a 21.118 mq, per un valore complessivo stimato pari a 31.677.000 euro (valore medio di 1.500 euro al mq)¹.

Valutazione delle iniziative sociali: Social Return On Investment (SROI) Progetto "Help Center" e Centri di Accoglienza (Roma e Milano)

Il Gruppo FS sta portando a termine un progetto pilota di analisi SROI finalizzato alla stima degli impatti sociali ed economici (diretti e indiretti) generati dal Progetto "Help Center" e dai Centri di Accoglienza di Roma e Milano. L'analisi riguarda il triennio 2014-2016 e coinvolge tutti gli *Help Center* operanti al 31 dicembre 2016² e i Centri di Accoglienza di Milano (Progetto Arca) e Roma (Caritas). Obiettivo dell'analisi è quello di misurare il valore del *welfare* generato per la collettività grazie all'impegno sociale del Gruppo FS Italiane.

Ambiente

Principali aspetti ambientali del Gruppo

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane effettua un processo di monitoraggio continuo dei propri impatti ambientali con l'obiettivo di ridurre al minimo e mitigare quelli negativi, avviando contestualmente le necessarie misure per sviluppare i vantaggi ambientali del trasporto collettivo e valorizzare le risorse territoriali.

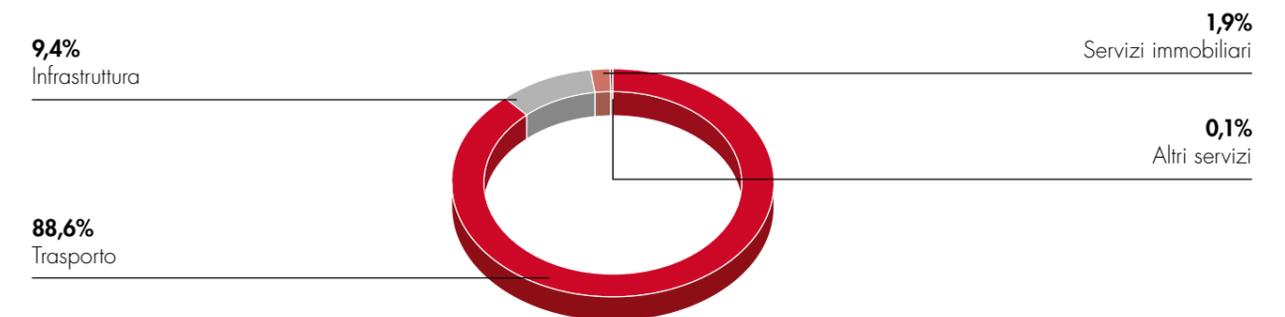
Il Gruppo, come precedentemente specificato, opera su uno spettro ampio e diversificato di settori operativi che ne caratterizzano il *business*, ai quali sono associati differenti livelli di incidenza sui principali aspetti ambientali. Il perimetro di rendicontazione include le attività prevalenti delle società più rappresentative in termini ambientali aggregate per settore.

¹ Questo valore corrisponde alla somma degli spazi relativi ai Centri di Accoglienza (14.118 mq) e, per le finalità sociali e culturali, dei 7.000 mq del Memoriale della Shoah, all'interno del quale nel 2016 sono state accolte 4.500 persone siriane ed eritree come risposta all'emergenza profughi.

² Gli *Help Center* che rientrano nel perimetro di analisi sono al momento: Bari, Bologna, Catania, Chivasso, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Pescara, Reggio Calabria, Roma, Torino e Trieste.

CONSUMI DI ENERGIA PRIMARIA

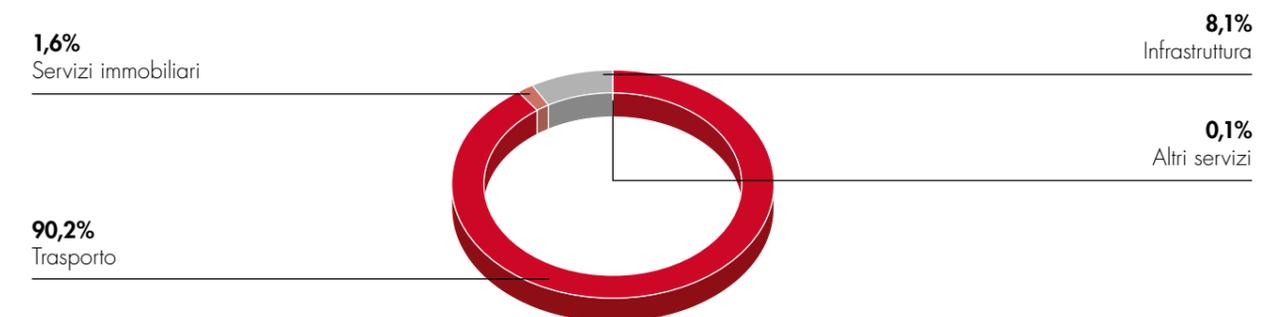
40,4 MILIONI DI GJ



Il consumo di energia primaria del settore Trasporto è così composto: 91,2% per trazione ferroviaria, 4,0% per trazione servizio pubblico su gomma, 2,3% per riscaldamento, 2,5% per altri usi.

ENERGIA ELETTRICA

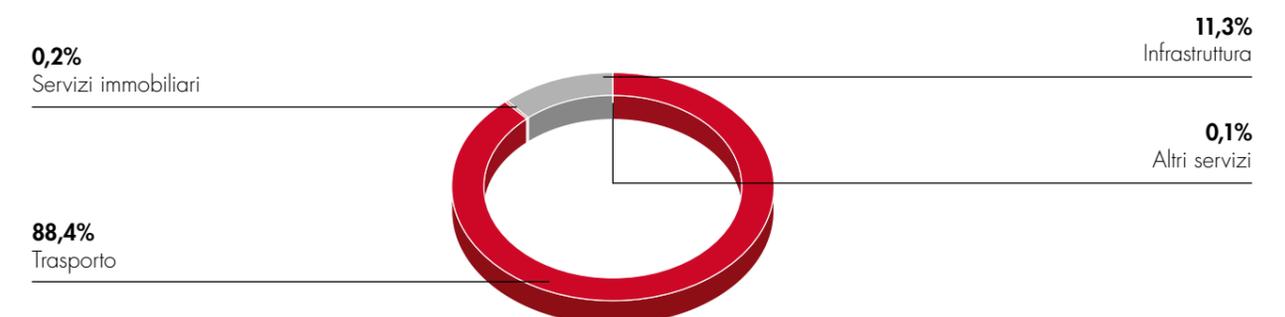
5.164 GWH



Il consumo di energia elettrica del settore Trasporto è così composto: 97,5% per trazione ferroviaria, 2,5% per servizi elettrici.

GASOLIO

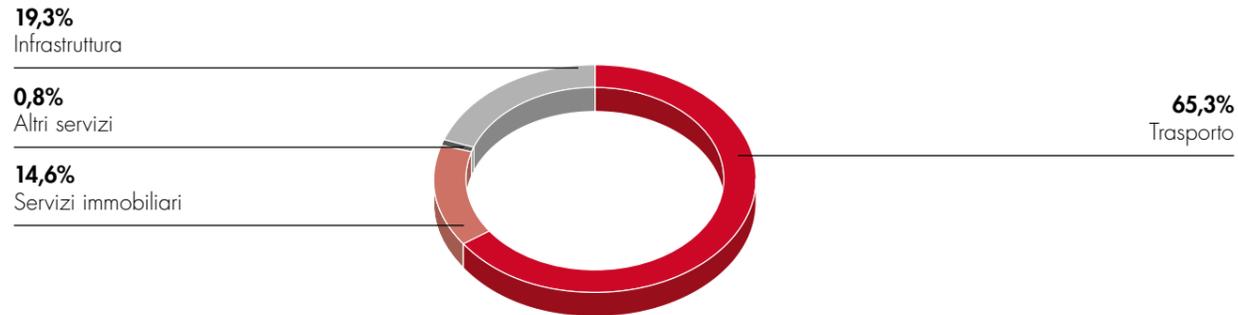
130 MILA TONNELLATE



Il consumo di gasolio del settore Trasporto è così composto: 68,4% per trazione ferroviaria, 22,7% per trazione servizio pubblico su gomma, 8,9% per altri usi.

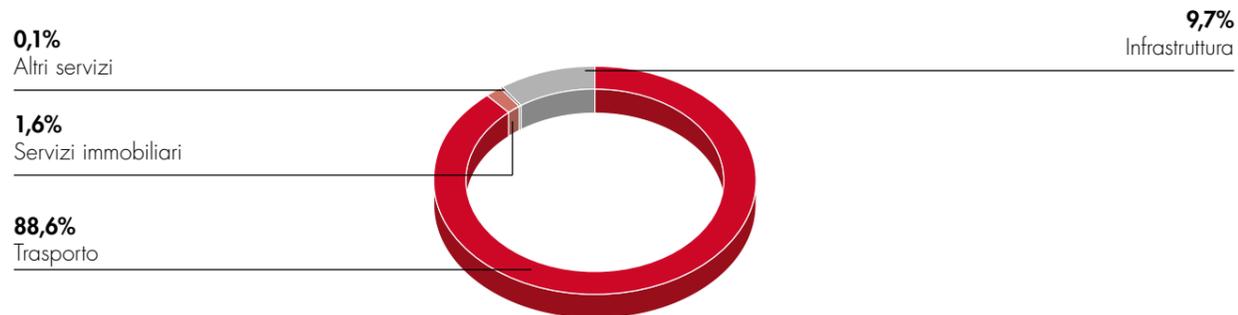
GAS METANO

46,8 MILIONI DI METRI CUBI



Il consumo di gas metano del settore Trasporto è così composto: 68,7% per riscaldamento, 31,3% per trazione servizio pubblico su gomma.

EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA

2,2 MILIONI DI TONNELLATE DI CO₂

Le emissioni di CO₂ del settore Trasporto sono così composte: 90,5% da trazione ferroviaria, 5,1% da trazione servizio pubblico su gomma, 2,5% da riscaldamento, 1,9% da altri usi.



Come si evince dai valori e dai grafici, il trasporto, fortemente segnato dall'impatto dell'attività ferroviaria, assorbe la quota di gran lunga più elevata dei consumi energetici del Gruppo, pari all'89% dell'energia primaria³.

Tuttavia, andando a considerare singolarmente ogni fonte, emergono alcune evidenze. Le attività di trasporto incidono per circa il 90% dei consumi elettrici, quasi interamente destinati alla trazione ferroviaria, mentre la restante parte della fornitura è quasi del tutto destinata all'infrastruttura (illuminazione delle stazioni, dei piazzali ferroviari, ecc.).

Differenti considerazioni possono essere effettuate in relazione all'impiego di gasolio. Benché anche in questo caso il dato sui consumi sia polarizzato sui servizi di trasporto, è possibile notare un differente contributo da parte delle varie attività: se anche in questo caso, infatti, il trasporto su ferro ha un peso rilevante sui consumi, pari quasi ai due terzi del totale, la movimentazione su gomma (relativa al servizio passeggeri) contribuisce in maniera determinante al valore complessivo.

L'utilizzo del gas metano ha invece una differente prevalenza di scopo: per quanto riguarda i servizi immobiliari, il settore dell'infrastruttura e le attività di trasporto, i consumi di tale risorsa sono principalmente destinati al riscaldamento degli ambienti (stazioni, officine, uffici, immobili).

A fronte di questi consumi, il Gruppo FS monitora e analizza la quantità di gas a effetto serra che ogni anno viene riversata nell'atmosfera dalle proprie attività, quota rappresentante circa lo 0,5%, tra emissioni dirette e indirette, dell'intero monte emissioni prodotte annualmente in Italia. Nel 2016 l'ammontare di gas climalteranti emessi dal Gruppo è rimasto approssimativamente stabile rispetto all'anno precedente e stimato nella misura di 2,2 milioni di tonnellate. Similmente a quanto avviene per l'energia primaria, quasi il 90% delle emissioni è relativo ad attività di trasporto nelle sue differenti modalità, con una quota preminente di emissioni legate al trasporto su ferro e una parte residuale sulla quale incidono le emissioni relative alla gestione dell'infrastruttura.

Il consumo idrico è un altro aspetto rilevante concernente le performance ambientali del Gruppo FS. Una buona parte dell'acqua prelevata è destinata a scopi civili (uffici, bagni, docce, acqua potabile nelle stazioni, ecc.) e su questa le società del Gruppo attivano periodicamente campagne di sensibilizzazione. Per quanto riguarda l'uso industriale, sono attivi diversi sistemi sia per una razionalizzazione degli usi, sia per destinare la risorsa verso un'opportuna raccolta e un efficace trattamento alla fine del ciclo di utilizzo.

L'attenzione verso l'utilizzo delle materie coinvolge anche la fase dello smaltimento. All'interno del Gruppo sono le attività di manutenzione dell'infrastruttura e dei rotabili a produrre la maggior parte dei rifiuti, i quali possono essere opportunamente conferiti a trattamento per un loro effettivo recupero (per esempio il ferro per l'infrastruttura).

Sulla gestione dei rifiuti generati nelle aree pubbliche gestite dal Gruppo, come le stazioni, si stanno sviluppando iniziative tese ad aumentare la raccolta differenziata, la cui quota presenta ancora valori migliorabili, attraverso sia nuovi sistemi per il conferimento, sia più efficaci campagne di sensibilizzazione.

Sistemi di Gestione

Continua l'impegno di Ferrovie dello Stato Italiane e delle principali società del Gruppo nell'attuazione e certificazione dei propri Sistemi di Gestione Ambientali (SGA) o Sistemi di Gestione Integrati (SGI), coprendo tutti i processi e tutti i siti operativi, con l'obiettivo di continuare a migliorare le prestazioni ambientali del Gruppo.

Nel corso del 2016 è stato avviato da parte delle società del Gruppo il processo di transizione alla nuova Norma UNI EN ISO 14001:2015 che, rispetto alla versione precedente, promuove un profondo radicamento del Sistema di Gestione nella realtà aziendale, estendendo le strategie di miglioramento in una più ampia ottica di sostenibilità ambientale. In tale contesto la Capogruppo, che presidia in modo coordinato e omogeneo le tematiche ambientali sulla base di un Modello di

³L'energia primaria rappresenta il contenuto energetico di fonti utilizzabili direttamente, così come si trovano in natura, come per esempio il carbone, il petrolio, il gas naturale, il Sole, il vento, le maree, i laghi montani e i fiumi (da cui è possibile ottenere energia idroelettrica) e il calore della Terra che fornisce energia geotermica; si distingue dalla secondaria che, invece, deriva dalla trasformazione delle fonti primarie di energia (per esempio, la benzina, che deriva dal trattamento del petrolio grezzo o l'energia elettrica ottenuta dalla conversione di energia meccanica o chimica).

Governo dei Sistemi di Gestione Ambientale, ha intrapreso un percorso volto all'integrazione dei principi della sostenibilità nel *business*, per generare valore sia per il Gruppo sia per la comunità.

Iniziative e progetti del Gruppo FS

	ENERGIA	<ul style="list-style-type: none"> - Treni e bus dalle elevate <i>performance</i> energetiche - Firmata intesa con Terna per l'individuazione di iniziative in materia di energie rinnovabili - Illuminazione a <i>LED</i> negli uffici, nelle stazioni e lungo le infrastrutture
	EMISSIONI IN ATMOSFERA	<ul style="list-style-type: none"> - Promozione di servizi di <i>car</i>, <i>scooter</i> e <i>bike sharing</i> - Campagna Treno Verde - Riduzione delle emissioni di gas serra negli appalti di lavori
	RIFIUTI	<ul style="list-style-type: none"> - Rafforzamento dei sistemi di raccolta differenziata - Monitoraggio e controllo dei rifiuti prodotti - Requisiti ambientali nelle gare d'appalto e nei contratti
	ACQUA	<ul style="list-style-type: none"> - Ottimizzazione dei consumi - Impianti di trattamento e depurazione
	RUMORE	<ul style="list-style-type: none"> - Progettazione e realizzazione di barriere antirumore - Campagne di monitoraggio del rumore e delle vibrazioni
	TERRITORIO E SITI POTENZIALMENTE CONTAMINATI	<ul style="list-style-type: none"> - Oltre 100 studi e progetti in campo ambientale

Energia

Le società operative del Gruppo proseguono con le iniziative di efficientamento dei consumi di energia elettrica e termica, anche sulla base delle evidenze emerse in seguito alle Diagnosi Energetiche eseguite in conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 102/2014.

I principali interventi, registrati nel settore dei trasporti, hanno riguardato l'ammmodernamento delle flotte con l'introduzione, nel parco veicolare del gruppo Busitalia - Sita Nord, di nuovi autobus motorizzati Euro 6 dotati di tecnologie in grado di garantire bassi consumi, e con la conclusione, da parte di Trenitalia SpA, della gara per la fornitura di 450 nuovi convogli, dalle elevate *performance* energetiche, per il trasporto regionale.

Sono proseguite le attività di razionalizzazione delle utenze del gas e dell'energia elettrica. Passando al settore immobiliare, Grandi Stazioni Rail SpA ha avviato le indagini per la riduzione dei consumi energetici delle stazioni di Milano Centrale e Roma Tiburtina; Centostazioni SpA ha portato a termine interventi di efficienza energetica, avviati nel 2015, in grado di garantire una riduzione dei consumi elettrici di oltre il 10%.

Continua inoltre l'impegno di Ferservizi SpA per l'efficientamento energetico attraverso un progetto pluriennale di riqualificazione energetica dei siti produttivi con utenze intestate (in ultimo nelle sedi di Trieste e Genova, per esempio).

Per quanto riguarda le infrastrutture, RFI SpA ha attivato la gara per l'acquisto di oltre 100.000 corpi illuminanti a *LED* per marciapiedi, pensiline, sottopassi, uffici e torri faro proseguendo, al contempo,

l'attività di sostituzione delle lampade utilizzate per i segnali bassi di manovra (circa 13.000 lampade in totale).

Sul fronte energie rinnovabili, infine, RFI SpA ha firmato con Terna SpA una Lettera di Intenti con l'obiettivo di sviluppare un progetto volto alla realizzazione di impianti fotovoltaici che alimenteranno con energia pulita i consumi elettrici della società del Gruppo.

Emissioni in atmosfera

Oltre alle attività riportate nel paragrafo precedente, che determinano anche riduzioni in termini di emissioni in atmosfera, si segnala quanto segue.

Come ogni anno si è svolta, in collaborazione con Legambiente, la campagna Treno Verde che sensibilizza i cittadini sull'importanza del rispetto dell'ambiente e della mobilità sostenibile. Il tema approfondito nel 2016 riguardava gli stili di vita e le buone abitudini per migliorare l'ambiente urbano. Nel settore dei trasporti proseguono le iniziative volte alla promozione dei servizi di *vehicle* (*car* e *scooter*) e *bike sharing*. "Enjoy", il servizio di *Car Sharing* gestito da Eni SpA in *partnership* con Trenitalia SpA e Fiat SpA, è stato esteso alla città di Catania, portando a oltre 2.000 il numero complessivo di Fiat 500 in condivisione nelle città in cui è attivo il servizio⁴. Nella città di Roma, inoltre, è stato attivato il servizio di *Scooter Sharing* nato grazie alla *partnership* fra Eni SpA, Trenitalia SpA e il gruppo Piaggio. È stato rinnovato l'accordo tra Trenitalia SpA e Clear Channel per promuovere il *Bike Sharing* nelle città di Verona e Milano. I clienti del trasporto regionale, grazie alla *partnership* con l'operatore Bicincittà, hanno ottenuto agevolazioni per l'acquisto di un abbonamento annuale per i servizi di *Bike Sharing* presenti a Torino e in altre località della penisola e, attraverso l'accordo stipulato con FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus), hanno beneficiato di sconti nelle strutture ricettive *bike friendly* del network Albergabici.

Busitalia - Sita Nord SpA ha avviato in Umbria il servizio BUS & BICI sulle linee Terni-Scheggino e Spoleto-Norcia con autobus dotati di rastrelliera, promuovendo così modelli di viaggio integrati e sostenibili.

Nel settore delle Infrastrutture, Italferr SpA ha introdotto prescrizioni contrattuali per la riduzione delle emissioni di gas serra negli appalti di lavori con importo superiore a 30 milioni di euro al fine di promuovere azioni, da parte dell'appaltatore, volte a migliorare il profilo ambientale dell'opera in fase di realizzazione e, più in particolare, alla riduzione delle emissioni di gas serra relative alla produzione e al trasporto dei materiali da costruzione (cemento e acciaio). Inoltre è allo studio una metodologia da applicare a tutti gli Studi di Impatto Ambientale per valorizzare il ruolo dell'infrastruttura ferroviaria nel contenimento delle emissioni clima alteranti rispetto alla modalità di trasporto su gomma.

In ambito *Mobility Management*, è stata rinnovata la convenzione con ATAC SpA per l'acquisto di abbonamenti annuali agevolati, Metrebus Roma e Lazio, per i dipendenti del Gruppo.

Rifiuti

Prosegue l'impegno delle società del Gruppo nella gestione dei rifiuti che derivano da attività proprie e dei propri fornitori o clienti.

Il rafforzamento dei sistemi di raccolta differenziata, associato a campagne di promozione e sensibilizzazione, confermano la volontà del Gruppo di incidere sulla quantità e qualità dei rifiuti originati. Da qui il monitoraggio continuo dei rifiuti prodotti, anche attraverso l'implementazione di sistemi informativi, e il crescente controllo sull'operato delle ditte esterne, come previsto nelle gare d'appalto e nei contratti.

Al fine di ridurre la mole di rifiuti, ATAF Gestioni Srl sta sviluppando delle politiche di dematerializzazione che riguardano sia le attività interne (programmazione turni autisti, *newsletter*, Ordini di Servizio, comunicati al personale in tema energetico e ambientale, ecc.), sia l'erogazione del servizio, contribuendo alla riduzione della stampa su supporto cartaceo di materiale documentale e informativo (per esempio con la diffusione dei biglietti via SMS).

⁴Milano, Roma, Torino, Firenze e Catania.

Acqua

Nel settore immobiliare, Grandi Stazioni Rail SpA e Centostazioni SpA hanno proseguito le attività di monitoraggio mirate all'ottimizzazione dei consumi di acqua attraverso la razionalizzazione delle reti fognarie e l'individuazione ed eliminazione delle perdite.

Nel settore dei trasporti, numerosi sono stati gli interventi per il trattamento delle acque. Inoltre, Busitalia - Sita Nord SpA ha progettato, presso il deposito di Firenze, un sistema a ciclo chiuso e osmosi inversa per consentire il riutilizzo delle acque derivanti dall'impianto di lavaggio. Busitalia Veneto ha concluso i lavori per la realizzazione degli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia nei depositi di Padova e Rovigo. ATAF Gestioni Srl ha messo in opera, presso il deposito di viale dei Mille a Firenze, un nuovo impianto di depurazione mediante bio-ossidazione, con lo scopo di trattare le acque reflue senza l'impiego di prodotti chimici. Terminali Italia Srl, in collaborazione con RFI SpA, ha avviato la progettazione di un nuovo impianto di depurazione delle acque meteoriche presso il terminal di Verona.

Rumore

Nel settore delle infrastrutture, RFI SpA ha proseguito l'attività di progettazione e realizzazione delle barriere antirumore previste per il primo quadriennio del Piano di risanamento acustico ex DM del 29 novembre 2000. Italferr, inoltre, ha condotto 16 studi acustici e vibrazionali per diversi nodi e tratte ferroviarie.

Nel settore dei trasporti, sono proseguite le campagne di monitoraggio del rumore e delle vibrazioni prodotti dai rotabili, dagli autobus e dai mezzi di lavoro.

Territorio e siti potenzialmente contaminati

Nel corso del 2016 Italferr ha condotto:

- > studi ambientali e paesaggistici relativi a **41** progetti
- > **21** progetti ambientali della cantierizzazione
- > **9** progetti di monitoraggio ambientale
- > **5** piani di gestione dei materiali da scavo
- > **24** studi e indagini archeologiche
- > attività di progettazione e indagini ambientali in relazione a **8** siti contaminati

Oltre a quanto sopra, sono in corso attività di monitoraggio ambientale per 27 progetti in fase di realizzazione.

RISORSE UMANE

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 69.002 unità al 31 dicembre 2015 alle 70.180 unità a fine 2016; l'aumento di 1.178 unità è attribuibile prevalentemente alle nuove risorse acquisite tramite le operazioni straordinarie avvenute nel corso dell'anno con l'ingresso, nel Gruppo, di nuove entità giuridiche (per esempio FSE Srl, con le sue 1.179 risorse). La consistenza media annua invece, in considerazione delle dinamiche di ingresso e uscita, diminuisce di 220 unità.

CONSISTENZA DEL PERSONALE GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE Unità

	2016	2015
Dirigenti	727	714
Quadri	11.005	10.945
Impiegati	32.117	31.296
Operai	26.331	26.047
Consistenza totale al 31 dicembre	70.180	69.002
Incidenza % donne	14,57%	14,50%
Incidenza % uomini	85,43%	85,50%
Consistenza media annua	69.056	69.276

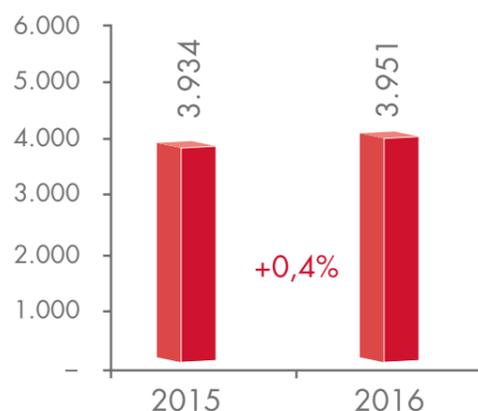
DIPENDENTI AL 31.12.2015	69.002
Entrate (*) (**)	3.774
Uscite (**)	2.596
DIPENDENTI AL 31.12.2016 (*)	70.180

CONSISTENZA MEDIA 2015	69.276
CONSISTENZA MEDIA 2016 (*)	69.056

(*) 1.179 ingressi scaturiscono dall'acquisizione della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE).
 (***) Le entrate e le uscite includono quelle realizzate con contratti a tempo determinato del settore delle navi traghetto.

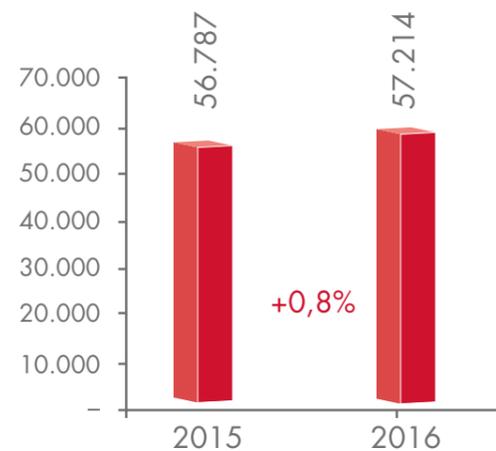
COSTO DEL PERSONALE

in milioni di euro



COSTO MEDIO DEL PERSONALE PER ADDETTO

unità di euro / n. medio dipendenti



Le relazioni industriali e la normativa del lavoro

Il 28 luglio 2016 tra le parti istitutive, Gruppo FS Italiane e Organizzazioni sindacali (che stipulano il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e il Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane), è stato sottoscritto l'accordo di integrazione e modifica dell'Accordo istitutivo del Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito per il personale delle società del Gruppo, recepito come Regolamento del Fondo con Decreto Interministeriale n. 86894 del 9 gennaio 2015, adeguandolo alle previsioni del D.Lgs. 148/2015 (c.d. *Jobs Act*). Tale accordo ha consentito, peraltro, di integrare le prestazioni del Fondo inserendovi anche l'accompagnamento a pensione per favorire il ricambio generazionale, con possibilità di utilizzare a tal fine, fino a esaurimento, le risorse economiche accantonate nel tempo nel Fondo stesso (circa 125 milioni di euro). Tale opportunità consentirà la gestione, a partire dall'anno 2017, di circa 1.000 uscite che saranno sostituite con altrettante unità di personale, da destinare però ai settori dell'esercizio ferroviario che necessitano di un ricambio professionale adeguato alle nuove tecnologie e a ruoli specialistici (coperti da laureati e diplomati) in grado di accompagnare più rapidamente il processo di trasformazione e di sviluppo del Gruppo. Contestualmente è stato sottoscritto l'Accordo di procedura, con il quale le parti hanno concordato le procedure sindacali, i criteri e le modalità per l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo (accompagnamento a pensione) di cui al richiamato D.L. 86894/2015.

Con questo accordo si è completato l'iter necessario per consentire alle società del Gruppo di riattivare i percorsi di accompagnamento a pensione per il personale di settori/attività nei quali l'ammortamento dei processi, le riorganizzazioni aziendali e le innovazioni tecnologiche determinano eccedenze di personale, utilizzando il Fondo quale ammortizzatore sociale in quanto, come noto, le stesse società non sono destinatarie degli ammortizzatori sociali tradizionali. A tali fini un ulteriore accordo, stipulato sempre il 28 luglio 2016, ha definito in almeno 420 le risorse possibili destinarie delle prestazioni straordinarie del Fondo, comprendenti gli inidonei alle attività di sicurezza e il personale di *staff* e di supporto. Il percorso relazionale a livello di società è in corso di attivazione, per consentire l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo nella seconda metà del 2017.

Il 16 dicembre 2016 sono state poi sottoscritte le ipotesi di accordo per il rinnovo del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane, entrambi scaduti il 31 dicembre 2014. Le ipotesi di accordo sono state poi definitivamente validate il 17 gennaio 2017 a seguito del *Referendum* approvativo tra i lavoratori promosso dalle Organizzazioni sindacali stipulanti, che ha registrato oltre l'84% dei consensi.

I due nuovi contratti hanno consentito:

- / di allineare la scadenza dei due contratti (31 dicembre 2017) a quella del Contratto degli Autofiloferrotranvieri sottoscritto il 28 novembre 2015, con l'impegno delle parti, riportato nelle premesse dei due CCNL (quello della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e quello degli Autofiloferrotranvieri), di attivare un percorso entro il primo semestre del 2017 per l'unificazione contrattuale, elemento questo di particolare importanza nell'attuale fase di sviluppo del Gruppo FS Italiane, che si pone come operatore della mobilità integrata;
- / di adeguare le normative di lavoro alle novità legislative introdotte negli ultimi anni su alcuni istituti a tutela delle condizioni di lavoro (cessione volontaria delle ferie, congedi anche per le unioni civili, congedi per le donne vittime di violenze, congedi parentali, permessi per l'assistenza ai portatori di *handicap*);
- / di rafforzare il sistema di *welfare* aziendale già presente in varie forme (pensione complementare, assistenza sanitaria integrativa, titoli di viaggio, dopolavoro ferroviario, maggiori tutele per la maternità e paternità, maggiori garanzie in presenza di malattie causate da patologie gravi) introducendo agevolazioni per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro (per l'educazione e l'istruzione dei figli e per l'assistenza ai familiari anziani o non autosufficienti), estendendo la pensione complementare a tutti i lavoratori e non solo ai volontari, offrendo maggiori coperture con l'assistenza sanitaria integrativa nella quale saranno comprese anche forme di tutela del reddito nel caso di perdita dell'idoneità alle attività di sicurezza per motivi di servizio o per gravi patologie;
- / di integrare la previgente disciplina in materia di appalti e cambi appalto, introducendo nuovi adempimenti al fine di una migliore gestione dei rapporti tra le società committenti e gli appaltatori, nel rispetto e a garanzia delle condizioni di lavoro e di una migliore qualità dei servizi. Con le medesime finalità, lo stesso 16 dicembre 2016 le parti hanno sottoscritto un accordo relativo al costo orario dei dipendenti occupati nei servizi/attività complementari ai servizi di trasporto ferroviario da prendere a riferimento in occasione delle successive gare di appalto. Tale accordo è stato poi trasmesso al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali per gli adempimenti di cui all'art. 23, comma 16, del D.Lgs. 50/2016 (Codice degli appalti);
- / di introdurre flessibilità normative in materia di orario di lavoro e utilizzazione del personale, soprattutto negli equipaggi del settore del trasporto merci, necessari a favorire il potenziamento e lo sviluppo del nuovo Polo delle Merci e della Logistica presidiato dalla società Mercitalia Logistics SpA (già FS Logistica SpA). A tale fine, lo stesso 16 dicembre 2016 è stato sottoscritto uno specifico accordo che, a chiusura della procedura di legge per il trasferimento di ramo d'azienda ai sensi dell'art. 2112 codice civile, ha consentito di gestire senza traumi il passaggio al 1° gennaio 2017 del personale della ex Divisione Cargo di Trenitalia SpA a Mercitalia Rail SpA;
- / di riconoscere al personale un adeguamento dei minimi contrattuali che, tenendo conto del complessivo andamento delle società del Gruppo registrato nel periodo di riferimento, è stato comunque contenuto entro limiti accettabili, pari a 98 euro sul livello convenzionale (102 euro sul livello medio) con erogazione in tre *tranche*, il 1° novembre 2016, il 1° luglio 2017 e il 1° dicembre 2017, nonché l'erogazione di *Una Tantum* a copertura della vacanza contrattuale dal 1° gennaio 2015 al 31 ottobre 2016, anch'essa contenuta in complessivi 600 euro lordi sul livello medio.

Inoltre, contestualmente alla stipula dei due contratti, il 16 dicembre 2016 sono stati sottoscritti due specifici accordi relativi:

- / il primo, al riconoscimento di *Una Tantum* a copertura dei premi di risultato relativi agli anni 2013, 2014 e 2015, dell'importo medio lordo di 600 euro *pro capite*;
- / il secondo, alla definizione del Premio di Risultato 2016, basato su indicatori di produttività e di redditività e su obiettivi di miglioramento specifici degli stessi, la cui consuntivazione sarà possibile solo con la chiusura del bilancio 2016, a valle della quale le erogazioni economiche ivi compresa l'*overperformance*, in caso di raggiungimento e di superamento degli obiettivi assegnati, saranno erogate nel mese di giugno 2017.

L'Accordo sul Premio di Risultato 2016 rispetta tutti i requisiti previsti dalla nuova normativa in vigore per il riconoscimento della sua detassabilità e, inoltre, introduce la possibilità, anch'essa prevista dalla legge, di destinare una quota del premio (il 40%) alle forme di *welfare* aziendale previste dal Contratto Aziendale di Gruppo FS. Costituisce, pertanto, la base per la definizione strutturale anno

per anno di obiettivi di miglioramento misurabili di produttività/redditività/qualità, che, a fronte di un riconoscimento economico prefissato, costituiscano stimolo per i lavoratori a impegnarsi per il loro raggiungimento.

Le politiche di gestione e sviluppo del personale

Nel corso del 2016, è stato confermato e ulteriormente rilanciato l'impegno nell'ambito della gestione e dello sviluppo delle risorse umane.

In attesa degli accordi necessari all'operatività del Fondo di Sostegno al Reddito per l'accompagnamento a pensione, nel corso del 2016 è stato garantito un *turn over* mirato, con inserimenti di personale a garanzia del presidio dei settori dell'esercizio ferroviario, mentre le assunzioni da mercato di personale neolaureato o di profilo elevato sono state limitate dal ricorso a *job posting* interno.

Inoltre, si è proseguito nel promuovere politiche di selezione e sviluppo del personale finalizzate a valorizzare professionalità, competenze e motivazione quali fattori fondamentali per cogliere le sfide di un mercato estremamente competitivo e gettare le basi del nuovo Piano Industriale 2017-2026. Tra le iniziative di sviluppo è stata curata la formazione e l'attività dei *coach* interni al Gruppo ed è stato portato avanti il "Bilancio delle competenze", con l'obiettivo di consentire alle risorse del Gruppo di acquisire maggiore autoconsapevolezza delle proprie capacità e del valore che possono apportare all'Azienda, attraverso un'analisi delle proprie competenze personali e professionali. È proseguita, inoltre, l'implementazione di Piani di Sviluppo per le risorse del Gruppo, per supportarne il percorso professionale attraverso leve di sviluppo quali la formazione, l'affiancamento di *coach* e/o di *mentor* e la partecipazione a progetti *ad hoc*.

Le società del Gruppo hanno sviluppato politiche attive di *job posting* interno e di mobilità infragruppo, con l'obiettivo di potenziare e sviluppare le professionalità presenti all'interno del mondo FS, accrescendone il senso di appartenenza. È stato inoltre avviato il nuovo sistema informativo integrato utilizzato da ciascuna società per le ricerche interne di personale, tracciando il percorso per la condivisione di una nuova cultura aziendale volto alla valorizzazione delle persone. Con il solo *job posting* interno infragruppo, sono state coperte 21 posizioni.

La ricerca sul mercato esterno, aperta anche all'individuazione di profili di respiro internazionale, in linea con le esigenze di sviluppo del Gruppo sui mercati esteri, si è focalizzata su neolaureati di qualità, non solo in ambito ingegneristico, ma anche economico e giuridico, e su figure specialistiche esperte, peculiari per il nostro *core business*. Per far fronte al forte aumento dei volumi, sono stati introdotti nuovi strumenti digitali per il *prescreening* e la valutazione – *test* cognitivi, video interviste in differita, *in basket online* – che hanno consentito di portare in aula candidature d'eccellenza, aumentando sensibilmente il numero di candidati risultati in linea con il ruolo al termine dell'*iter* sele-

tivo. Sono stati valutati oltre 440.000 *Curriculum Vitae* presenti in banca dati, di cui oltre 48.000 in risposta agli annunci pubblicati, arrivando a individuare 179 neolaureati di interesse, di cui 105 intercettati grazie a una intensa e continua collaborazione con le università – oltre 8.000 i giovani incontrati nell'anno – e alla realizzazione di attività diversificate come *master* di secondo livello, *business game*, seminari di orientamento, presentazioni aziendali presso i più importanti atenei, *workshop* specialistici all'interno dei corsi di laurea, *stage*, assegni di ricerca, tesi di laurea e sviluppo dei canali di *web* e *social recruitment*. Sono state coperte, inoltre, 68 posizioni di esperti e 15 manageriali. La sezione *web* "Lavora con noi" conta ogni mese mediamente 150.000 visitatori e un raddoppio dei *follower* su *LinkedIn*. Iniziative che, attraverso il contatto continuo e proficuo con i giovani, hanno portato al Gruppo FS Italiane un elevato ritorno di immagine in termini di *employer branding* e il riconoscimento, per il secondo anno consecutivo (e poi, a inizio 2017, nuovamente per il terzo anno), di *Best Employer of Choice* tra le aziende nazionali e internazionali preferite dai giovani laureati come luogo di lavoro. Grande attenzione è stata inoltre dedicata agli studenti delle scuole secondarie, attraverso varie iniziative di orientamento, formazione e progetti in ambito di alternanza scuola-lavoro, che hanno consentito di incrementare anche in questo caso il *network* coinvolgendo oltre 4.500 studenti del 3°, 4° e 5° anno, con l'obiettivo di "coltivare" i ragazzi, formare competenze e creare un bacino di eccellenza dedicato in vista di future esigenze di operativi.

La formazione

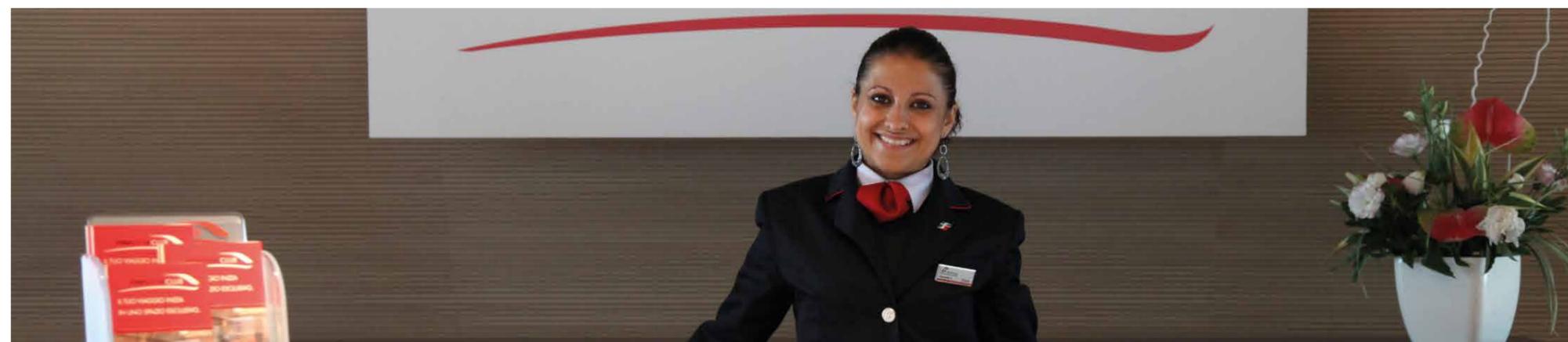
La formazione nel Gruppo FS contribuisce a trasmettere le strategie e declinarle in obiettivi e azioni misurabili, fornisce a tutti i dipendenti le competenze e le abilità necessarie al raggiungimento degli obiettivi d'impresa sostenendone la *performance* e il ruolo specialistico.

Nel 2016 sono state erogate 355 mila giornate di formazione a livello di Gruppo con la finalità di accrescere, nelle persone tutte, una cultura aziendale orientata al cliente, alla sicurezza, alla ricerca continua dell'efficienza e della qualità operativa.

Inoltre, sono state realizzate circa 15.000 giornate di formazione per il personale esterno appartenente ad aziende fornitrici al fine di assicurare *standard* di competenze e di sicurezza omogenei. Il costo complessivo, relativo alle sole giornate rivolte ai dipendenti, è stato di 7 milioni di euro sostanzialmente coperto dal ricorso ai finanziamenti per la formazione.

Le attività formative erogate a livello di Gruppo nel 2016, in coerenza con gli obiettivi di *business*, hanno perseguito i seguenti obiettivi:

- / dare sostegno allo sviluppo professionale dei lavoratori, valorizzando le capacità e il potenziale di ognuno;
- / rinforzare i saperi specialistici connessi ai diversi mestieri tecnici;



- / focalizzare l'approccio comportamentale alla sicurezza nel lavoro oltre che l'aggiornamento tecnico normativo;
- / sviluppare orientamento al cliente, al mercato e alla competizione;
- / agevolare la diffusione di una cultura aziendale orientata all'internazionalizzazione;
- / accompagnare i processi di innovazione e cambiamento nonché di miglioramento continuo ed efficientamento;
- / consolidare le competenze manageriali sostenendo la *performance* delle persone che arrivano a ricoprire posizioni a più alto e ampio grado di responsabilità;
- / sostenere la cultura del *diversity management* anche attraverso una forte focalizzazione sui temi della conciliazione vita-lavoro;
- / accompagnare i neoassunti nei percorsi di *Induction*.

Di seguito, sono elencati alcuni progetti intersocietari che nel corso del 2016 hanno coinvolto i dipendenti del Gruppo FS.

I progetti di *Induction* per i giovani laureati neo ed esperti hanno coinvolto circa 200 giovani in contesti alternati di aula e *study tour* per favorire la conoscenza del contesto e dei principali processi operativi del nostro Gruppo. Il progetto di *induction* sviluppa anche modalità didattiche innovative come i *Learning Game* in grado di stimolare, attraverso la dimensione ludica, la crescita dei giovani ferrovieri e la *Gamification* dove, scegliendosi in squadre, i giovani si sfidano e competono rispondendo correttamente a domande su temi del Piano Industriale consolidando così la creazione del *network*.

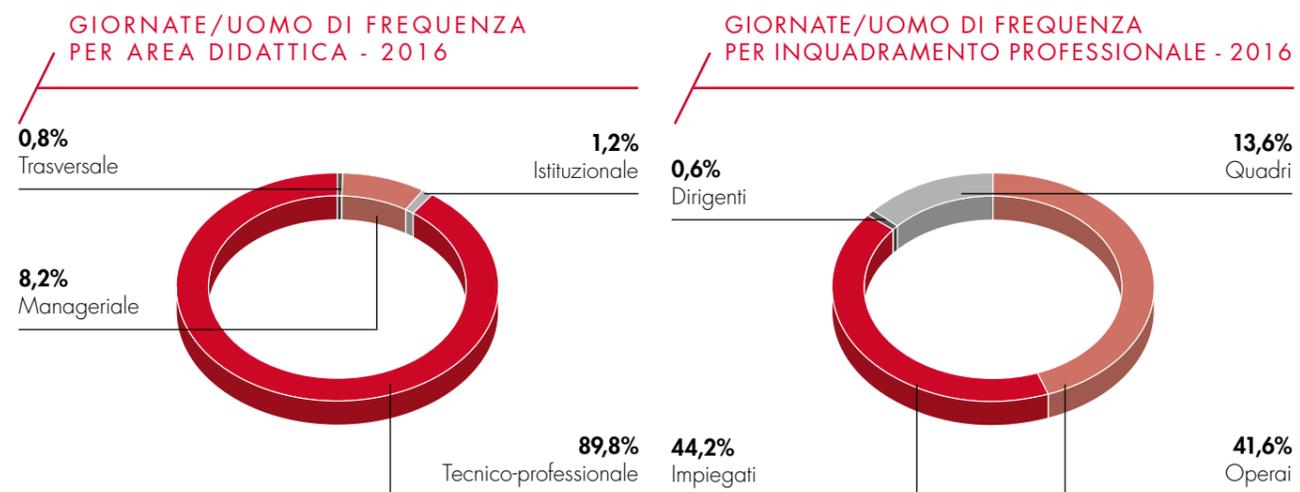
Il percorso di formazione al ruolo rivolto ai Quadri responsabili di microstrutture ha coinvolto 100 colleghi per 7 giornate formative distribuite nell'arco temporale di 4-5 mesi con la finalità di allenare e sviluppare tutti i temi della gestione delle risorse umane in termini di valutazione oggettiva 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 delle iniziative formative di *Diversity* e in coerenza con gli anni precedenti, è continuato il percorso di formazione destinato alle donne al rientro dalla maternità e ai loro responsabili diretti per sviluppare un equilibrio tra il ruolo professionale e il ruolo familiare. Sono state coinvolte circa 50 donne. Sono terminati inoltre i *workshop* di sensibilizzazione sul Talento al Femminile iniziati nel 2015 con altre due edizioni su Roma.

Nell'ambito della formazione rivolta al *management*, oltre alla partecipazione a *workshop* e seminari di confronto esterno con istituzioni e testimoni di eccellenza su temi di scenario economico, sociale e manageriale, sono stati avviati progetti formativi sui temi della comunicazione efficace e sulla *leadership* con modalità di Laboratori esperienziali al fine di garantire l'allenamento delle abilità manageriali.

La Capogruppo ha inoltre coinvolto più di 500 dipendenti in attività di formazione e di aggiornamento tecnico specialistico sulle tematiche di Amministrazione e Bilancio, *Audit*, Sostenibilità e Formazione per le *Human Resource* su due importanti temi: la *review* del sistema di *job posting* e la supervisione dei *coach* interni.

La formazione linguistica è aumentata del 30% rispetto al 2015, registrando un notevole incremento sia nei corsi collettivi che negli individuali e *full immersion* in linea con il processo di internazionalizzazione in corso.



La sicurezza e la salute sul lavoro

La salute e la sicurezza sul lavoro costituiscono per il Gruppo FS un valore e un elemento qualificante per il suo sviluppo, come confermato dal citato Piano Industriale 2017-2026.

La Disposizione di Gruppo del 6 aprile 2016 "Salute e sicurezza sul lavoro nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Indirizzi e obiettivi 2016-2018", in continuità con le precedenti, ha anticipato le nuove sfide che il Gruppo dovrà affrontare nei prossimi anni per realizzare uno sviluppo integrato ed efficiente del trasporto ferroviario e su gomma, per rilanciare il settore merci, per consolidare la *leadership* nei servizi ad Alta Velocità. Incrementare la presenza del Gruppo nei mercati del trasporto in Europa e nel mondo impone un rinnovato *commitment* sulla qualità e sicurezza dei nostri servizi, fattori rilevanti per la valutazione dell'affidabilità economica e della reputazione dell'impresa.

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Capogruppo ha definito, pertanto, i nuovi traguardi di prevenzione per le società del Gruppo, partendo dai risultati positivi già raggiunti, e ha ribadito l'obiettivo di assicurare un livello di sicurezza sempre più alto per ogni attività svolta dal personale. Ha indicato i principali strumenti per rafforzare la cultura della prevenzione attraverso il costante aggiornamento dei sistemi di gestione integrati e certificati di salute e sicurezza sul lavoro, la rigorosa ottemperanza agli obblighi normativi preventivi stabiliti nei Paesi in cui ogni società del Gruppo opera, il coinvolgimento del personale, principale risorsa della nostra impresa, nelle attività di prevenzione, il costante *benchmark* con le migliori esperienze dei gruppi industriali nazionali e internazionali, lo sviluppo della salute e di stili di vita sani.

La citata Disposizione ha fissato i nuovi obiettivi quantitativi del triennio, che prevedono una riduzione annuale degli infortuni di almeno il 3% e una diminuzione annuale della loro frequenza di almeno il 2%, con particolare riguardo a quelli più gravi, obiettivi che ci permetteranno di confermarci, in Europa, tra le aziende *leader* anche in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Le attività di prevenzione realizzate nel 2016 sono state incentrate sulla piena attuazione degli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento della prevenzione secondo i nuovi indirizzi.

Il Gruppo nell'ambito del "Tavolo interaziendale salute e sicurezza", cui aderiscono le principali imprese italiane (Eni SpA, Enel SpA, Telecom SpA, Poste Italiane SpA, Terna SpA, Anas SpA, Autostrade per l'Italia SpA, Vodafone SpA, ecc.) con l'obiettivo di sviluppare le migliori pratiche, ha promosso specifici seminari sui temi della promozione della salute. Il primo, tenutosi il 23 giugno, presso la sala Auditorium della nostra sede, è stato incentrato sull'organizzazione della sorveglianza sanitaria e sulle attività di prevenzione della sicurezza; in tale contesto i principali gruppi industriali

hanno presentato la propria organizzazione del presidio sanitario. Il secondo è stato incentrato sul tema "Lavoro, alcol e sostanze stupefacenti: fra passato, presente e futuro", e si è tenuto il 30 novembre 2016, presso la sede della Direzione Sanità di Rete Ferroviaria Italiana SpA, dove sono state presentate le esperienze in materia di controllo sanitario del personale per prevenire l'uso di sostanze alcoliche e psicotrope.

Nel mese di marzo è stata attivata la seconda versione dell'applicativo informatico "Monitoraggio Infortuni", presente sul Portale *intranet* di Gruppo "Linea Diretta", per l'elaborazione di *report* statistici sugli infortuni delle singole società. L'applicativo è stato arricchito di nuove informazioni e funzionalità prevedendo un ampliamento delle tipologie di *report* riguardanti la numerosità e la frequenza degli infortuni nonché la numerosità delle giornate di assenza e loro incidenza rispetto al numero degli infortuni.

Nel 2016, in base ai dati sugli infortuni indennizzati, in via di definizione, forniti dall'ente assicuratore INAIL, riguardanti le principali società quali Ferrovie dello Stato SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA, si confermano i *trend* di costante diminuzione degli infortuni con una riduzione di circa il 6,5%, rispetto all'analogo periodo del 2015, a fronte di un obiettivo del 3%, e la diminuzione dell'indice di incidenza di circa il 5,9%, rispetto al *target* prefissato del 2%; risultano invece in leggero aumento gli infortuni *in itinere*.

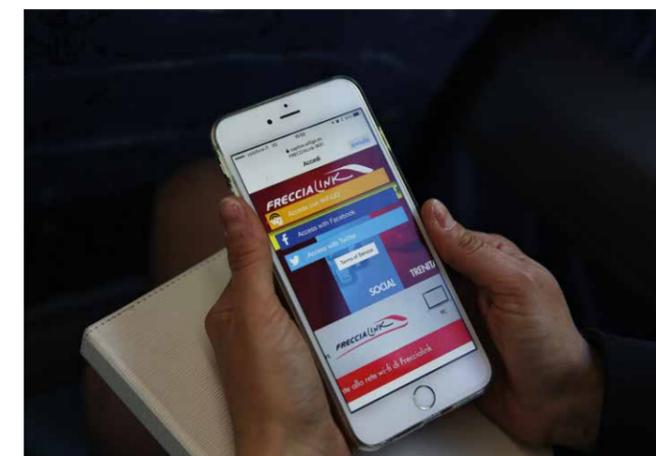
CLIENTI

Trasporto ferroviario

Passeggeri - Servizi ferroviari a mercato

Il 2016 è stato caratterizzato da un incremento dell'offerta di servizi di trasporto ferroviari a Mercato in presenza di un contesto fortemente competitivo del segmento Alta Velocità, caratterizzato da azioni significative condotte dal *competitor* sul *pricing* e sull'offerta.

La politica di *pricing*, per tutti i prodotti del segmento, è stata condotta in continuità rispetto a una logica di *premium price*, offrendo alla clientela la consolidata struttura di gamma: Base, *Economy* e *Super Economy*, mix di flessibilità e convenienza. Accanto alla gamma di riferimento sono state altresì confermate tutte le tipologie di offerte: "Speciale 2x1", per viaggiare in 2 al prezzo di 1 tutti i sabato e in occasione di particolari ricorrenze; "Bimbi Gratis", dedicata alle famiglie e che consente ai minori di 15 anni di viaggiare gratuitamente; "CartaFRECCIA Special", dedicata ai clienti fidelizzati, che assicura uno sconto del 50% per viaggi effettuati il martedì, il mercoledì e il giovedì dalle ore 11.00 alle ore 14.00, piuttosto che le CartaFRECCIA *Young* e *Senior*, dedicate rispettivamente a viaggiatori *under 26* anni e *over 60*, con uno sconto differenziato al momento dell'acquisto del 30% o del 50% nel corso dell'anno. Per i viaggi a bordo delle *Frecce* sono state inoltre confermate le offerte "Andata e Ritorno in giornata" e "Andata e Ritorno *Weekend*".



Nel corso dell'anno, è stata proposta al mercato l'offerta commerciale "Speciale AV", con sconti fino al 50% per viaggi da/per Verona, Rovereto, Trento, Bolzano, Brescia e per le relazioni *Frecciargento* della Puglia e della Calabria per viaggi da/per Milano, a partire da settembre 2016. Inoltre, in occasione del Giubileo è stata introdotta un'offerta commerciale dedicata ai viaggiatori con destinazione Roma, "A/R Speciale Giubileo", con uno sconto al momento dell'acquisto del 30% sulla tariffa Base. A partire da giugno 2016, l'offerta è stata sostituita con "Speciale Roma", che prevede il medesimo sconto senza il vincolo dell'acquisto del viaggio di andata e ritorno.

A partire dal mese di giugno 2016, sono stati lanciati i servizi intermodali *Freccia+bus* denominati "Freccialink", con l'obiettivo di estendere la qualità e il *comfort* dei collegamenti *Frecce* a località non raggiunte da tale tipologia di treni. Questa iniziativa si inquadra nell'obiettivo più generale di

Trenitalia SpA di favorire la mobilità integrata collettiva, sottraendola al trasporto privato e intercettando nuovi bacini di traffico. L'iniziativa ha interessato le rotte Firenze-Siena, Firenze-Perugia, Salerno-Potenza-Matera, Roma-L'Aquila, vendibili esclusivamente in connessione con i treni *Freccia*. Grazie al cambio orario di dicembre 2016, l'iniziativa è stata estesa alle rotte turistiche invernali da/per Cortina d'Ampezzo (interscambio treno-bus a Venezia M.), Courmayeur (interscambio a Torino P.S.) e Madonna di Campiglio (interscambio a Verona e a Trento).

Nel corso del 2016, sono state organizzate campagne di incentivo all'acquisto mediante l'utilizzo dei buoni sconto elettronici, quali per esempio buoni sconto emessi in occasione di particolari eventi, ricorrenze e per determinati periodi di viaggio, e le campagne "CartaFRECCIA Buon compleanno", "Rinnova i consensi", "Passaparola" e "CartaFRECCIA prepagata". Il programma di *Loyalty*, inoltre, continua a registrare un alto gradimento, infatti, il numero di soci a fine 2016 ha superato i 6 milioni di iscritti. Nel 2016, a fronte dei risultati positivi riscontrati nell'anno precedente, sono state confermate iniziative nel campo del *marketing* sportivo del *Frecciarossa*, con Juventus, Torino, Milan, Inter, Bologna, Fiorentina, Roma, Sassuolo, Lazio e Napoli.

In generale, i risultati qualitativi raggiunti nell'anno possono essere così sintetizzati: la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del segmento Mercato giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata a fine anno del 97,1% (96,8% nel 2015). I dati di soddisfazione della clientela, sempre del segmento Mercato, rilevati da soggetti esterni al Gruppo, evidenziano a fine anno un miglioramento nel livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 93,6% (93,3% nel 2015).

Le principali novità dell'offerta, introdotte nel corso del 2016, sono illustrate di seguito.

Frecciarossa

Nel 2016, sono proseguite le messe in esercizio commerciale dei nuovi treni *Frecciarossa* 1000, utilizzati sulla rotta Torino-Salerno secondo due linee di azione:

- / l'*upgrading* di treni già effettuati con ETR500;
- / l'introduzione di nuovi treni commerciali nelle fasce di punta della domanda.

L'iniziativa ha consentito la diffusione di benefici anche su altre rotte, attraverso il processo di trasferimento dell'ETR500 sulla tratta Trasversale Padana dove, a partire da gennaio 2016 e con un aumento progressivo in corso d'anno, è stato introdotto il prodotto e lo *standard* di servizio *Frecciarossa*. A fine anno 2016, pertanto, circa il 60% dell'offerta *Freccie* sulla rotta è stato effettuato con *Frecciarossa*.

Nell'ambito del processo di *upgrading*, si è consolidata la presenza del *Frecciarossa* sulla rotta Venezia-Roma/Napoli/Salerno, grazie anche ai treni incrementali; inoltre è stata avviata, in via sperimentale, una coppia di collegamenti diretti *Frecciarossa*, operativi solo nei *weekend* da Milano a Brindisi/Lecce.

È proseguita nel corso dell'anno l'attività di consolidamento dei servizi *WiFi*; è stato avviato, al fine del miglioramento della fruizione dei servizi in oggetto, un progetto di *upgrading* dei treni ETR500 con installazione di nuovi *modem* 4G più performanti e in grado di lavorare sulle nuove bande LTE. Si prevede il completamento dell'intera flotta ETR500 entro dicembre 2017.

È stato rinnovato il "portale *FRECCIE*", il nuovo portale *WiFi* di bordo, unico per tutti i treni *AV*, con un'offerta completamente gratuita di film, programmi TV, musica e *news* sui principali fatti del giorno, informazioni di viaggio aggiornate in tempo reale e connessione *internet WiFi*. A gennaio 2016 è stata anche lanciata la nuova App "portale *FRECCIE*" con gli stessi servizi del portale *web*, scaricabile gratuitamente da Apple Store e Google Play.

Al 31 dicembre 2016, le registrazioni al "portale *FRECCIE*" hanno superato gli 800 mila clienti e sono stati visualizzati oltre 1,6 milioni di contenuti (cinema, musica e *news*), di cui circa l'80% su *Frecciarossa*. Circa il 18% dei clienti ogni giorno si connette al "portale *FRECCIE*" durante il proprio viaggio a bordo dei treni *Frecciarossa* e *Frecciargento*.

Oltre alla consueta attività di ottimizzazione e al continuo arricchimento dei palinsesti dei *monitor* di bordo dei treni *Frecciarossa* e *Frecciargento*, è stato concluso il progetto per l'affinamento delle logiche di erogazione dei contenuti multimediali, garantendo così la possibilità di georeferenziazione delle schermate, di erogazioni a intervalli temporali certi e di personalizzazione del palinsesto

per corsa commerciale. È stato effettuato un *upgrade* del sistema di annunci audio, per consentire annunci più tempestivi e maggiormente orientati ai clienti.

La percentuale dei treni *Frecciarossa* giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata a fine anno del 97,92% (97,72% nel 2015) in lieve miglioramento rispetto all'anno precedente. I dati di soddisfazione della clientela, rilevati da soggetti esterni al Gruppo, evidenziano a fine anno un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 95,2%, in linea rispetto al precedente esercizio (95%).

Frecciargento

Nel 2016, la disponibilità di materiali *Frecciargento*, a seguito del processo di *upgrading* da *Frecciargento* ETR600 a *Frecciarossa* ETR500 sulla rotta Venezia-Roma/Napoli/Salerno, ha permesso di:

- / potenziare l'offerta sulla rotta Verona-Roma, che è passata da 14 a 16 collegamenti al giorno;
- / entrare in nuovi mercati grazie all'attivazione di collegamenti diretti tra Bolzano-Trento-Verona e Napoli, tra Roma e Mantova e tra Roma e Bergamo.

A fine anno, è stato velocizzato il collegamento Roma-Reggio Calabria di circa 30 minuti, grazie all'instradamento via Napoli-Afragola.

La percentuale dei treni *Frecciargento* giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata a fine anno del 98,6% (98,7% nel 2015), sostanzialmente in linea con l'anno precedente. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 92,5% (92,8% nel 2015).

Frecciabianca

A gennaio 2016, è stato avviato il graduale processo di *upgrade* dell'offerta sull'asse Torino-Milano-Venezia/Udine/Trieste, tramite la progressiva trasformazione dell'offerta *Frecciabianca* in offerta *Frecciarossa*, con l'utilizzo di materiale rotabile ETR500.

A partire dal cambio orario di dicembre 2015, l'intera offerta Roma-Reggio Calabria è stata effettuata con materiale ETR470. Il processo di sostituzione del materiale rotabile sulla direttrice Tirrenica Sud ha consentito di proporre l'intera offerta *Frecciabianca* sulla Roma-Genova con materiale ETR460. Sulla flotta *Frecciabianca* materiale ordinario, è stata avviata la modifica del sistema di illuminazione interno, passando dal *neon* alla tecnologia *LED* e garantendo una maggiore luminosità, un migliore *comfort* di viaggio e una migliore resa estetica degli arredi interni, oltre a conseguire obiettivi di risparmio energetico e miglioramento funzionale dei sistemi elettrici di bordo. Sono proseguiti i processi di omogeneizzazione della livrea *Frecciabianca* con estensione alla flotta ETR470. Anche sui *Frecciabianca* è stato effettuato un *upgrade* del sistema di annunci audio.

La percentuale dei treni *Frecciabianca* giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata, a fine anno, del 96,3% (94,9% nel 2015), in crescita rispetto all'anno precedente. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 90,8% (91,5% nel 2015).

Internazionale

Per il 2016, è stata confermata l'offerta dei collegamenti Italia-Svizzera, che però ha visto la progressiva sostituzione, sull'asse Milano-Zurigo e Lucerna, del materiale ETR610 in sostituzione dell'ETR470. Sono stati avviati i palinsesti dedicati al prodotto *Eurocity* per la diffusione di contenuti commerciali sui *monitor* di bordo. A partire da giugno 2016, inoltre, è stata incrementata l'offerta con un nuovo collegamento Milano-Basilea via Lucerna.

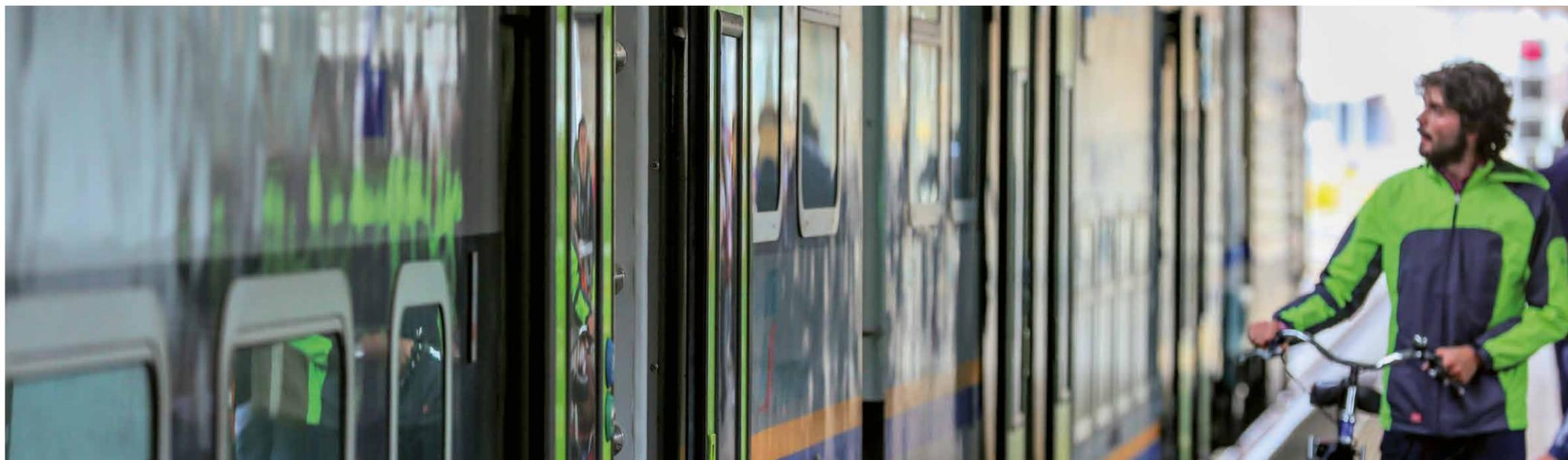
PASSEGGERI – SERVIZIO FERROVIARIO UNIVERSALE

In linea con quanto previsto dal Contratto di Servizio per la lunga percorrenza 2009-2014, l'atto aggiuntivo/ricognitivo 2015/2016 ha confermato il modello di offerta definito dal committente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

Anche per il 2016, sono state riconfermate le offerte *Economy* e *Super Economy* per i treni *Intercity* e *Notte* con *price point* dedicati e l'offerta commerciale *Notte+AV*, che prevede un prezzo agevolato

per il viaggio a bordo dei treni AV *Frecciarossa* e *Frecciargento*, con origine o destinazione Napoli e Roma in combinazione con un collegamento Notte da o per la Sicilia e la Calabria.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del Servizio Universale e Altro, giunti a destinazione puntuali o con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata pari al 96,1% (95,8% 2015), in miglioramento rispetto all'anno precedente. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari all'85,6% (84,4% nel 2015).



PASSEGGERI – SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE

I Contratti di Servizio, buona parte scaduti al 31 dicembre 2014 e in regime di continuità, sono stati in gran numero rinnovati nel corso del 2016.

In particolare, sono stati rinnovati per 9 anni (6+3 anni, dal 2015 al 2023) i Contratti con le Regioni Abruzzo, Campania, Marche, Toscana e Veneto, per 6 anni (dal 2015 al 2020) i Contratti con le Regioni Lazio e Umbria, per 3 anni (dal 2015 al 2017) il Contratto con la Regione Liguria e per 2 anni (dal 2016 al 2017) il Contratto con la Regione Puglia. Sono stati sottoscritti, inoltre, i Contratti di Servizio con affidamento per 9 anni (dal 2016 al 2024) con le Province Autonome di Trento e Bolzano (dicembre 2015). Con la Regione Emilia Romagna è stato sottoscritto il Contratto di Servizio ponte per il periodo luglio 2016-dicembre 2018, mentre il servizio dal 2019, e per i successivi 22 anni e mezzo, è stato assegnato con procedura a evidenza pubblica al raggruppamento temporaneo di imprese tra Trenitalia SpA e TPER SpA. Sono in fase di negoziazione il rinnovo del Contratto di Servizio per 6+3 anni con la Regione Basilicata e i Contratti di Servizio con affidamento diretto con le Regioni Sicilia (per 10 anni) e Sardegna (per 9 anni). Sono state avviate le attività di negoziazione con le Regioni Molise e Calabria, con le quali si ipotizza la sottoscrizione di un rinnovo triennale, e con la Regione Valle d'Aosta, con la quale si ipotizza la sottoscrizione di un Contratto ponte per successivo affidamento con procedura di gara. Il Contratto con la Regione Friuli Venezia Giulia scadrà il prossimo 31 dicembre 2017.

Per quanto riguarda il Contratto con la Regione Piemonte (il Contratto di Servizio è scaduto il 31 dicembre 2016) si è già provveduto alla formalizzazione dell'intesa per la sottoscrizione di un Contratto ponte. Nell'ambito del Contratto di Servizio con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti restano oramai i soli servizi cosiddetti Indivisi dell'area nord-est (prevalentemente relativi alle zone Verona-Brennero e Trieste-Venezia).

I risultati ottenuti negli ultimi due anni hanno garantito a Trenitalia SpA una rinnovata fiducia da parte dei Clienti Istituzionali, valutando positivamente le proposte commerciali avanzate, sia in termini di qualità dell'offerta di servizi che di contenimento dei costi e di investimenti per il rinnovo della flotta e delle tecnologie di bordo.

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0-5 minuti è risultata pari al 96,6%, in netto miglioramento rispetto allo scorso anno (95,4%).

I dati di *customer satisfaction* hanno registrato sostanziali miglioramenti: il gradimento del viaggio



nel suo complesso da parte della clientela ha raggiunto il 79,6% nel 2016 rispetto al 76,1% del 2015 e, più in particolare, la qualità percepita delle pulizie a bordo dei treni regionali ha conosciuto un rilevante incremento, passando dal 62,6% del 2015 al 65,6% del 2016.

Al fine di migliorare la qualità del servizio e facilitarne la fruibilità, nonché ridurre e contrastare fenomeni di evasione ed elusione, è stata intrapresa una serie di iniziative, in particolare:

- / sono stati eliminati i biglietti a fascia cartacei e, pertanto, tutti i titoli di viaggio venduti sono quindi elettronici e riportano l'indicazione dell'origine e destinazione del viaggio;
- / il periodo di utilizzo dall'acquisto del biglietto di corsa semplice regionale è passato da 60 giorni a un solo giorno, scelto al momento dell'acquisto e riportato sul biglietto;
- / il periodo di validità dalla validazione è stato ridotto da 6 a 4 ore;
- / l'anticipo dell'acquisto dei biglietti di corsa semplice regionale è stato esteso da 2 a 4 mesi prima del viaggio e fino a 5 minuti (anziché 20) prima della partenza del treno, anche sui canali digitali;
- / è stato inoltre eliminato l'obbligo di stampare su carta l'abbonamento acquistato sui canali digitali, ponendo come punto d'arrivo la completa digitalizzazione e smaterializzazione del biglietto attraverso l'adozione di strumenti, come le *smart card*, che agevolano i percorsi di integrazione, anche tariffaria, tra le diverse modalità di trasporto;
- / è stato completato il progetto di sostituzione delle vecchie *self service* con l'installazione di 1.334 nuovi apparati dislocati nei principali punti di traffico, alcuni dei quali, come le università e i centri fieristici, interessati da rilevanti flussi. Le nuove *self service* garantiscono una notevole facilità di

utilizzo da parte della clientela e permettono di acquistare tutta l'offerta commerciale nazionale di Trenitalia SpA, oltre che in contanti, anche con carte di credito e di debito;

è stata completata l'installazione delle nuove validatrici che consentono, tra l'altro, di utilizzare anche nuove modalità di riconoscimento dei biglietti quale, per esempio, la lettura del codice a barre e del *microchip*.

MERCI – SETTORE CARGO

Il trasporto delle merci continua a essere influenzato dalle incertezze e dalle difficoltà dello scenario macroeconomico con alcuni settori che cominciano a mostrare segni di limitata ripresa, come quelli *automotive*, *siderurgico* e della *meccanica strumentale*.

Il 2016 è stato l'anno in cui si è messo in atto un importante processo di rilancio del settore Cargo con la creazione del Polo delle Merci e della Logistica, che si prefigge, quale scopo, l'aumento della quota del trasporto di merci per ferrovia e di realizzare gli importanti obiettivi del nuovo Piano Industriale 2017-2026.

Il traffico convenzionale è stato nel suo complesso in flessione, nonostante i segnali positivi provenienti da alcuni settori a elevata vocazione ferroviaria, quali *automotive* e *siderurgico*; sul risultato complessivo hanno pesato negativamente le difficoltà dei settori della chimica e delle materie prime, per le difficoltà congiunturali e per la riduzione dei traffici da parte di alcuni clienti.

Il combinato ha, pressoché, riconfermato i risultati dell'anno precedente chiudendo con una lieve flessione del trasportato, sostenuto da un lieve incremento dei traffici nazionali, da e verso i porti, e dalla stabilità di quelli terrestri. Nell'ambito di questo scenario, il risultato complessivo della Divisione Cargo si è attestato a un -3,3% di ricavi complessivi rispetto al 2015.

Trasporto su gomma

Il trasporto su gomma del Gruppo FS Italiane è operato prevalentemente dal Gruppo Busitalia - Sita Nord (anche "Gruppo Busitalia").

Con riferimento alle attività volte alla clientela si precisa che nei primi mesi del 2016 il sito *internet* (www.fsbusitalia.it) ha visto l'implementazione della sezione dedicata all'offerta all'area Regionale Umbria, articolata per tipologia di servizi e completa di tutte le informazioni per i viaggiatori sul territorio umbro. Sempre per l'Umbria è stata emessa la prima Carta dei Servizi per l'offerta locale nella Regione, con gli indicatori di *performance* sui servizi urbani, extraurbani, ferro e navigazione e l'impegno per il miglioramento del servizio. Contemporaneamente, è proseguito nell'anno il lavoro di *restyling* delle varie applicazioni per la clientela (orari al pubblico, tabelloni, biglietterie principali, titoli di viaggio, mappe sui servizi) indirizzato al recepimento del logo Busitalia.

Nell'ottica di migliore valorizzazione del territorio e sviluppo di modelli integrati di viaggio, nei primi mesi del 2016, come già anticipato, è stato lanciato il servizio "BUS & BICI" sulle linee Terni-Schegginò e Spoleto-Norcia, potenziato a luglio. Con autobus dotati di rastrelliera, il servizio consentiva di scoprire itinerari cicloturistici della Valnerina e il percorso della Ex Ferrovia Spoleto-Norcia viaggiando in autobus con bicicletta al seguito. L'esperienza "BUS & BICI", unita ad altre simili esperienze, è stata portata alla fiera Ecomondo per testimoniare l'impegno aziendale a favore dei progetti di mobilità sostenibile. Il gruppo Busitalia ha altresì assicurato a livello istituzionale la propria presenza ad altre fiere di richiamo nazionale e internazionale, insieme alle altre società del Gruppo FS Italiane. Infine per le popolazioni colpite dal sisma, il Gruppo Busitalia in Umbria ha attivato servizi di trasporto per il trasferimento di gruppi di abitanti di Norcia e Cascia verso le strutture ricettive del Lago Trasimeno, di Corciano e di Perugia.

In Toscana il Gruppo ha promosso ancora campagne di *co-marketing* mirate alla divulgazione di eventi e progetti attraverso spazi di comunicazione messi a disposizione a bordo autobus, sul sito *internet*, ecc., al fine di offrire a tutti i clienti in possesso di regolare biglietto o abbonamento la possibilità di usufruire di sconti e promozioni per mostre, cinema, fiere, ecc. Per la clientela del collegamento Firenze-outlet "The Mall", sono entrati in servizio nel mese di gennaio 2016 cinque nuovi e moderni autobus bipiano, con un'offerta di 84 posti a sedere, dotati dei più evoluti dispositivi

in termini di sicurezza, rispetto ambientale (con motorizzazione di classe ambientale EURO 6 per ridurre al minimo le emissioni nocive e i consumi), *comfort* e *design* (tetto panoramico ad altissima luminosità, prese USB individuali per tutti i sedili, ecc.). Sempre sui servizi per l'outlet "The Mall" è stato attivato il canale di vendita sulla piattaforma *e-commerce* Busitalia, al fine di consentire l'acquisto dei titoli di viaggio per il collegamento comodamente *online*. La gamma di offerta dei servizi per l'outlet è stata completata nel corso del 2016 dall'avvio di collegamenti *door to door* dagli alberghi per raggiungere "The Mall".

In ambito *customer care* e analisi della soddisfazione dei clienti, l'azienda ha poi sviluppato sia in Umbria che in Toscana nuovi monitoraggi per le indagini di *customer satisfaction* muovendosi verso una metodologia comune a più territori, pur salvaguardando peculiarità ed esigenze specifiche. Nel maggio 2016, è stata effettuata la prima indagine per i servizi Busitalia in Umbria – servizi su gomma urbano ed extraurbano, servizio ferroviario, navigazione, mobilità alternativa. Il gradimento dei servizi ha evidenziato un *overall* pari a 89,4% di soddisfatti per i servizi extraurbani e 95% per i servizi urbani, monitorati nelle città di Perugia, Terni, Foligno, Spoleto, Orvieto, Assisi e Todi. In ambito extraurbano (servizi su gomma), il macro fattore con più alto gradimento è la "sicurezza", 90,5% – inteso sia come sicurezza del viaggio (prudenza di guida) che come sicurezza a bordo – mentre un macro fattore da migliorare è rappresentato dalla "pulizia" (65,8%). Sui servizi urbani, è l'informazione alla clientela (intesa come valutazione complessiva dell'offerta informativa) l'aspetto con la migliore valutazione (94,7%), mentre il macro fattore con soddisfazione più bassa è "pulizia dei mezzi e delle strutture", seppur con un buon 80,3% di soddisfatti. Sempre in Umbria, è stata effettuata altresì la rilevazione sulla mobilità alternativa (96,3% di soddisfatti), sul trasporto ferroviario (76,6% di soddisfatti) e sul servizio di navigazione (97,4% di soddisfatti). Il monitoraggio effettuato in Toscana ha invece registrato un gradimento complessivo sui servizi extraurbani pari all'85,6% (da 80,8% del 2015), anche in questo caso con un'alta soddisfazione per il macro fattore "sicurezza", 88,6% (sicurezza del viaggio – prudenza di guida – e sicurezza a bordo), mentre l'aspetto da migliorare è rappresentato dalla "regolarità e organizzazione del servizio" (intesa come puntualità, regolarità e frequenza delle corse), con un dato pari al 62,4% di soddisfatti, comunque in crescita rispetto al valore dello scorso anno (58,9%). Sempre nello stesso periodo, con un modello di rilevazione specifico per la tipologia del servizio, sono state effettuate le indagini sui servizi a mercato della Toscana, relativamente ai collegamenti per l'Aeroporto A. Vespucci e all'outlet "The Mall".

L'ascolto della clientela è stato altresì assicurato grazie alla gestione sistematica e regolare dei reclami e delle segnalazioni pervenute attraverso gli strumenti messi a disposizione (telefono, posta tradizionale, *e-mail* e il form "Voce del Cliente" attivo sul sito *internet* aziendale per consentire un veloce e strutturato invio della segnalazione), con l'ottica di definire un unico sistema di gestione delle segnalazioni, ottimizzato sia in *back* che in *front end*. Anche per i servizi in Toscana, è stato assicurato il regolare aggiornamento ed emissione delle Carte dei Servizi, sia per quanto concerne il trasporto extraurbano, offerto nell'ambito delle SCARL Autolinee Chianti Valdarno e Autolinee Mugello Valdisieve nelle quali la società è capofila, sia per i servizi a mercato (per l'outlet "The Mall" e l'Aeroporto di Firenze).

SICUREZZA DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

Al fine di realizzare uno spazio ferroviario europeo senza frontiere, potenziando il livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari e sviluppare una cultura comune in materia di sicurezza, è stata istituita con Direttiva 2004/881 CE l'Agenzia Ferroviaria Europea (European Railway Agency). Dal lato della sicurezza, l'Agenzia, per il monitoraggio dell'incidentalità, fa riferimento alle norme della Direttiva 2004/49 CE e della Direttiva 2014/88 UE, che ne modificano 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 dalle 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 150 mila euro ai binari, agli impianti, 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.

Gli incidenti significativi, sulla base delle informazioni alla data, occorsi sulle linee ferroviarie gestite dal Gestore dell'infrastruttura del Gruppo FS Italiane sono risultati, nel corso del 2016, pari a 89 (9 in meno rispetto ai 98 del 2015), di cui soltanto 3 riconducibili a cause endogene (1 deragliamento e 2 collisioni).

Sinteticamente, secondo i criteri stabiliti dalle normative comunitarie di riferimento, si riportano gli eventi occorsi nell'esercizio raffrontati con i dati, ormai consolidati, del 2015:

- / 2 collisioni di treni, contro le 5 del 2015;
- / 2 deragliamenti, contro i 3 del 2015, di cui 1 dovuto a cause endogene;
- / 9 investimenti ai passaggi a livello totali, ovvero considerando anche gli investimenti di pedoni a passaggio a livello chiuso, contro i 19 dello scorso anno;
- / 73 incidenti gravi alle persone causati dal materiale rotabile in movimento contro i 67 dell'esercizio 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);
- / 3 incidenti che, non rientrando in nessuna delle altre categorie, vengono classificati come "altri" contro 2 del 2015;
- / 0 incidenti dovuti a incendi al materiale rotabile con conseguenze gravi contro 2 incidenti del 2015.

Da segnalare la sensibile diminuzione degli incidenti ai passaggi a livello e il leggero aumento degli incidenti alle persone causati dal materiale rotabile in movimento; entrambe le categorie di incidenti sono riconducibili ad azioni volontarie e deliberate da parte delle persone e, pertanto, non prevedibili o evitabili.

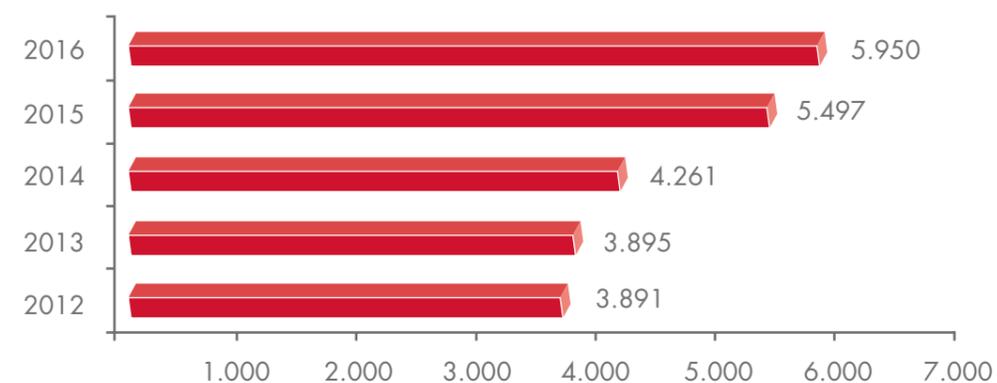
Per quanto riguarda le conseguenze alle persone, il numero dei morti e feriti gravi è stato pari a 86 (61 morti e 25 feriti). La causa maggiore del numero di vittime in incidenti è legata all'indebita presenza e all'attraversamento dei binari in ambito ferroviario.

INVESTIMENTI

In Italia la ripresa degli investimenti, iniziata sul finire del 2014, è proseguita anche nel corso del 2016 grazie al ritrovato slancio della componente riferita agli impianti e macchinari (+2,8%), mentre gli investimenti in costruzioni sembrano mostrare ancora difficoltà a uscire dalla lunga fase di contrazione, iniziata nel 2008 (+0,9%).

Tuttavia gli esperti giudicano tale ripresa moderata, in quanto gli investimenti in impianti e macchinari non hanno ancora superato i livelli pre-crisi, a differenza degli altri maggiori Paesi dell'area euro. Fenomeno dovuto alla condizione di maggiore sensibilità di tale componente della domanda all'incertezza degli sviluppi del quadro politico, nonostante i molteplici fattori di stimolo. In un contesto di ripresa povera di investimenti dove il mercato di riferimento in genere non riesce a garantire il rimpiazzo del capitale che di anno in anno diventa obsoleto (indice Investimenti/Ammortamenti <1), il Gruppo FS Italiane in controtendenza è riuscito a dare continuità alle azioni programmate nel proprio Piano Investimenti e ha mantenuto, dal 2012 a oggi, un livello dell'indice Investimenti/Ammortamenti mediamente sensibilmente superiore a 1 (1,67 nel 2016 con media dal 2012 pari a 1,6). Inoltre ha mostrato, anche per il 2016, un trend della spesa per investimenti in crescita, confermandosi il principale investitore in Italia a sostegno dello sviluppo del settore trasporti, infrastruttura e logistica.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2016 (5.950 milioni di euro, di cui 1.649 milioni di euro in autofinanziamento e 4.301 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche) prosegue il trend "mirato" degli ultimi anni, mostrando una significativa crescita (+8,2%) rispetto al volume già molto elevato realizzato nell'anno 2015.



Ciò premesso, gli investimenti tecnici¹ realizzati dal Gruppo FS Italiane nel corso del 2016, pari a 6.018 milioni di euro, mostrano un incremento (+6% variazione a perimetro costante) rispetto al volume realizzato nel corrispondente periodo del 2015, per effetto sia degli interventi sulla rete infrastrutturale, sia di progetti di acquisto/rinnovo dei mezzi di trasporto su ferro e gomma.

Circa il 71% degli investimenti riguarda il settore operativo Infrastruttura, nel cui ambito gli interventi realizzati da RFI SpA ammontano a 4.173 milioni di euro e quelli di TELT SAS, che è responsabile della realizzazione e della gestione della futura linea ferroviaria merci e passeggeri Torino-Lione, ammontano a 81 milioni di euro. Circa il 27% degli investimenti è relativo al settore operativo Trasporto,

¹ Comprensivi delle opere riferite alle società di scopo (TELT e BBT).

per interventi dedicati al trasporto passeggeri su ferro e su gomma, sia in Italia che all'estero, e al trasporto merci. In particolare Trenitalia contribuisce per 1.557 milioni di euro, Netinera Deutschland per circa 53 milioni di euro e le società del Gruppo Busitalia, operative nel trasporto su gomma in Italia, per 24 milioni di euro. Nel settore immobiliare si concentra circa il 2% degli investimenti del Gruppo, realizzati principalmente da Grandi Stazioni SpA (ora Grandi Stazioni Rail SpA) e Centostazioni SpA per il rilancio e la valorizzazione delle principali stazioni ferroviarie, ripensate come grandi poli di servizio per le città per diventare, in base alle previsioni del Piano Industriale 2017-2026 di Gruppo, veri e propri *hub* di mobilità integrata a 360°.

In dettaglio RFI SpA realizza gli interventi definiti nel Contratto di Programma con lo Stato in coerenza con le linee strategiche concordate a livello comunitario e nazionale.

RFI SpA ha investito in maniera rilevante, oltre che in attività di mantenimento in efficienza della rete ferroviaria nazionale, nell'introduzione di tecnologie innovative per la sicurezza e la gestione della circolazione (SCMT, SCC, ERTMS, GSMR, ecc.), raggiungendo significative *performance* in tali ambiti. L'impegno in tali aree di intervento e nelle azioni volte ad aumentare e riconfigurare la capacità di offerta del sistema ferroviario mira a garantire, in coerenza con il Piano Industriale 2017-2026, una rete ferroviaria sempre più:

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

RFI SpA ha effettuato complessivamente investimenti per 4.173 milioni di euro nel corso del 2016, di cui 4.007 milioni hanno riguardato la Rete Convenzionale/AC e 166 milioni la Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli. La spesa per investimenti è stata destinata per:

- / il 63% al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e a interventi diffusi sul territorio;
- / per il 37% alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Da sottolineare che 363 milioni di euro (circa il 9% della spesa complessiva) sono stati dedicati a interventi in tecnologie d'avanguardia. Nel corso del 2016 le attività progettuali hanno riguardato:

Progettazioni Definitive

- / collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia;
- / velocizzazione Pescara-Foggia;
- / raddoppio Montecatini-Lucca, raddoppio Frasso-Vitulano, raddoppio Apice-Irpinia raddoppio Termini-Ripalta, raddoppio Giampileri-Fiumefreddo;
- / potenziamento tecnologico Milano Porta Garibaldi, potenziamento dello Scalo di Voltri Mare (1^ Fase Funzionale);
- / *upgrading* tecnologico Ferrara-Padova;
- / adeguamento del Posto Centrale di Venezia Mestre;
- / apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) Priverno-Minturno.

Inoltre le principali attivazioni hanno riguardato le seguenti infrastrutture:

- / tratta AV/AC Treviglio-Brescia;
- / raddoppio tratta Andora-S. Lorenzo, raddoppio tratta Fiumetorto-Campofelice;
- / varianti di tracciato a Cassano, Tarsia e Torano nell'ambito del potenziamento della linea Meta-ponto-Sibari-Bivio S. Antonello;

- / nuova Fermata Ponte di Nona, nell'ambito del Nodo di Roma;
- / nuove fermate di Guadagna e Lolli, nell'ambito del Nodo di Palermo;
- / *upgrading* Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Roma Termini;
- / Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di: Livorno Centrale, Grosseto, Ancona, Roma San Pietro, Casilina sul piano del ferro attuale, S. Marcellino, Ponte Gardena;
- / Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) di Genova Voltri e delle tratte Verona Porta Vescovo-Altavilla, tratta Avigliana-Collegno, tratta Collegno-Torino Porta Susa, tratta Altavilla-Padova Centrale (Potenziamento tecnologico Torino-Padova);
- / multistazione (SCCM) Casilina-Campoleone;
- / Sistema Comando Controllo (SCC) Aversa-Villa Literno e Canello-Palma.

Nella tabella seguente vengono evidenziati i volumi delle attivazioni 2016, distinti per tipologia di opera e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti.

		2016	2015	2014
RETE AV/AC				
Nuove linee	km	-	-	-
RETE CONVENZIONALE				
Nuove infrastrutture	km	91	11	20
Nuove linee	km	91	11	20
Raddoppi	km	-	-	-
Varianti	km	-	-	-
Ammodernamento linee		82	78	103
Elettrificazioni	km	-	-	-
Blocchi	km	82	78	103
Tecnologie di sicurezza	km	551	426	552
SCMT	km	162	23	35
SSC	km	-	-	-
SCC/CTC	km	389	403	322
ERTMS	km	-	-	-
GSMR	km	-	-	195
Apparati di stazione	n.	18	13	15
ACEI	n.	6	10	11
ACC/ACC-M	n.	12	3	4
Soppressione passaggi a livello	n.	34	56	52
Automazione passaggi a livello	n.	-	-	-

Attività del Commissario Straordinario

Con la Legge 25 febbraio 2016, n. 21 di "Conversione del D.L. 30 dicembre 2015, n. 210", l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di RFI SpA è stato nominato Commissario per la realizzazione delle tratte Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina in luogo dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nominato in precedenza con l'art. 1 del D.L. 133/2014 c.d. "Sblocca Italia". Il termine della durata dell'incarico viene prorogato al 30 settembre 2017, invece dei due anni dall'entrata in vigore del D.L. 133/2014 (comma 9-bis). Il Commissario ha approvato le progettazioni definitive delle seguenti opere:

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

Inoltre il Commissario ha approvato le progettazioni preliminari delle seguenti opere:

- / "Itinerario Napoli-Bari": raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano con l'ordinanza n. 25 del 1° settembre 2016;
- / "Itinerario Napoli-Bari": raddoppio tratta Apice-Orsara con l'ordinanza n. 27 del 1° dicembre 2016.

RFI SpA realizza inoltre interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare relativo alle circa 2.300 stazioni di cui è proprietaria.

Nell'ambito delle 14 principali stazioni (le cui attività di *retail* sono state date in gestione a Grandi Stazioni Retail SpA), RFI SpA effettua investimenti dedicati a garantire gli interventi di manutenzione straordinaria (escludendo le aree commerciali) e quelli rispondenti a obblighi di legge sui quali, a fine 2016, l'avanzamento cumulato è pari al 95% dell'importo complessivo di sua competenza.

Per quanto riguarda, invece, le 103 medie stazioni (date in gestione a Centostazioni SpA), l'avan-

zamento della spesa è di circa il 79% dell'importo complessivo di competenza di RFI SpA.

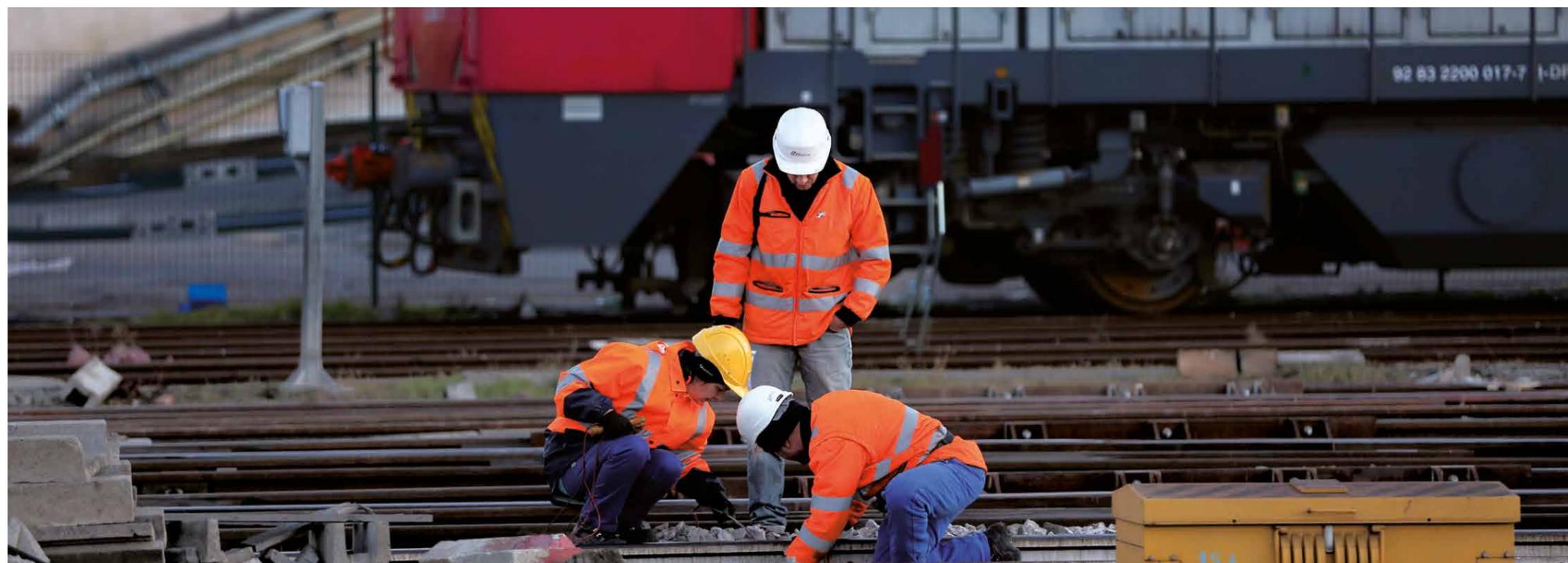
Si segnala che, in coerenza con gli obiettivi del Piano Industriale 2017-2026, rivolti allo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale, proseguono le attività sui tre progetti che mirano al miglioramento dei servizi erogati al cliente in stazione (al 31 dicembre 2016 sono stati spesi circa 392 milioni di euro):

- / innalzamento dei marciapiedi (a *standard* di 55 cm di altezza);
- / implementazione del sistema di informazione al pubblico variabile;
- / miglioramento dell'accessibilità in stazione (illuminazione, ascensori, rampe, percorsi e mappe tattili, segnaletica fissa, realizzazione pensiline, ecc.).

Nel corso del 2016 è proseguita l'azione volta a riqualificare le principali 500 stazioni in gestione diretta di RFI SpA per aumentarne la fruibilità da parte dei clienti.

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

- / investimenti – sono già state impegnate risorse per interventi su 65 stazioni che riguardano l'accessibilità (compreso l'innalzamento dei marciapiedi a *standard* di 55 cm di altezza), l'illuminazione e l'informazione al pubblico (IaP), oltre alle normali attività di manutenzione straordinaria;
- / valorizzazione commerciale – è stata avviata l'analisi di fattibilità con individuazione della disponibilità di spazi, dei modelli di gestione e focalizzazione su alcuni servizi commerciali;
- / miglioramento del *comfort* – in corso il rinnovo degli arredi (panche esterne e interne, cestini portatili, posacenere, ecc.) che al momento ha interessato 170 stazioni del progetto;
- / innalzamento dei livelli di pulizia e decoro – introdotto un piano di lavoro minimo (di livello medio-alto) per la pulizia nelle stazioni del progetto che sarà diffuso, a livello rete, in tutte le stazioni interessate a partire dall'avvio dei nuovi contratti previsto per il 2017;
- / agevolazione dello scambio modale (parcheggi) – nelle stazioni del progetto già sono presenti 23 parcheggi in esercizio nel perimetro di gestione della società Metropark SpA e altri 4 sono nelle previsioni di sviluppo del Piano Industriale per il 2017. È stato inoltre avviato un tavolo di approfondimento congiunto (su aspetti tecnici e commerciali) per valutare l'opportunità e il potenziale di ritorno per ulteriori 25 nuove realizzazioni.



In merito alle nuove stazioni per l'Alta Velocità, si ricorda che a oggi sono state aperte al servizio viaggiatori Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Bologna Centrale e Roma Tiburtina. Di seguito si riporta lo stato di avanzamento lavori relativo alle opere complementari (per esempio, parcheggi di interscambio modale e viabilità di accesso):

- / Torino Porta Susa – la stazione è stata aperta al pubblico nel 2013. Sono in corso i lavori di completamento per i quali, a seguito del sopravvenuto fallimento dell'appaltatore, a inizio 2016 è intervenuto il perfezionamento del subentro contrattuale. Il 19 dicembre 2016 due livelli di parcheggio sono stati attivati e presi in consegna da Metropark SpA. Il completamento dei lavori sia per la stazione sia per il parcheggio avverrà nel corso del 2017;
- / Reggio Emilia – la stazione è stata attivata nel 2013. La viabilità di accesso è stata completata. Sono stati aperti al pubblico gli esercizi commerciali (edicola, bar e tabaccheria) e i servizi ai viaggiatori (sala d'attesa, assistenza NTV SpA e Trenitalia SpA);
- / Bologna Centrale – la stazione è stata attivata nel 2013. Sono conclusi anche i lavori per i parcheggi sotterranei posti nelle due testate della stazione interrata;
- / Roma Tiburtina – la stazione è stata inaugurata nel 2011. Le attività funzionali all'esercizio della stazione sono state concluse e il verbale di fine lavori è stato sottoscritto in data 21 settembre 2015. A oggi è in fase di chiusura il collaudo tecnico-amministrativo e proseguono le attività inerenti all'adeguamento della segnaletica fissa che dovrebbero concludersi entro il primo semestre 2017.

Le nuove stazioni per l'Alta Velocità in fase di progettazione e/o realizzazione sono: Firenze Belfiore, Napoli Afragola e Vesuvio Est. Di seguito si riporta lo stato di avanzamento lavori:

- / Firenze Belfiore – nell'ambito dell'appalto a Contraente Generale (CG) è stato realizzato e attivato all'esercizio nel 2011 lo Scavalco ferroviario tra Firenze Castello e Firenze Rifredi (Lotto 1). A seguito dell'ultimazione della realizzazione di tutti i pali della stazione AV, è in corso la realizzazione del solaio livello 0 che terminerà entro il primo trimestre 2017. Resta ancora fermo il cantiere del Passante AV in quanto a seguito dell'emissione del parere del Ministero dell'Ambiente in data 15 aprile 2016 sulla classificazione della terre di scavo del passante, il Contraente Generale ha trasmesso l'aggiornamento del Piano di Utilizzo delle Terre (PUT) richiesto in data 22 novembre ed è attualmente in corso l'istruttoria da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La criticità relativa alla mancanza dell'autorizzazione paesaggistica (risultata scaduta) per il passante (tratto sud), è stata superata, in quanto in data 31 marzo 2016 è stata rilasciata dal Comune di Firenze. Si segnala che è stata avviata una revisione del progetto della stazione AV, secondo gli accordi con MIT, Regione Toscana e Comune di Firenze, per cui la data di attivazione è condizionata dagli esiti di tale revisione;
- / Napoli Afragola – si prevede il completamento dei lavori ad aprile 2017 e l'apertura della stazione al servizio commerciale AV a giugno 2017. La quota parte della stazione a servizio del traffico regionale sarà invece resa disponibile coerentemente con l'attivazione della tratta "Variante Napoli-Cancello";
- / Fabbricato Viaggiatori Stazione Vesuvio Est – l'intervento è individuato nel Contratto di Programma 2012-2016 aggiornamento 2016 nella Sezione 2 - Opere programmatiche. Con Delibera n. 26 del 10 agosto 2016 il CIPE ha approvato le risorse "Patti per il Sud - Settore ferroviario e metropolitano" e nello specifico l'intervento è stato inserito tra quelli da finanziare con fondi FSC - Regione Campania per un importo di 36 milioni di euro a valere sul fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) 2014-2020. Pertanto, è stata avviata la ripianificazione temporale delle attività che, nell'ipotesi di poter disporre delle risorse finanziarie entro il primo semestre 2017, prevede l'attivazione entro il 2021.

Nell'ambito del trasporto ferroviario, nel 2016 Trenitalia SpA ha investito 1.557 milioni di euro, di cui il 63% destinato all'acquisto di materiale rotabile, circa il 5% alla riqualificazione del materiale già in esercizio, il 24% alla manutenzione incrementativa del parco rotabili e il restante 8% all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi e al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione.

Di seguito si segnalano i principali progetti di investimento, distinti per area di *business*:

- / Trasporto Passeggeri *Long Haul* (investimenti per 630 milioni di euro): proseguono le entrate in

esercizio dei "Frecciarossa 1000" con 23 convogli Alta Velocità consegnati nell'anno (614 milioni di euro) che portano a un totale di 41 treni in esercizio. In corso gli interventi di riorganizzazione e potenziamento degli impianti di manutenzione con l'obiettivo di realizzare poli manutentivi integrati per la manutenzione e il ricovero della flotta AV in particolare sugli impianti di Napoli, Milano Martesana e nuovo IMC Torino Smistamento. Inoltre continuano gli interventi di riqualificazione delle biglietterie e degli spazi commerciali di Trenitalia SpA nelle principali stazioni (circa 1 milione di euro). In ambito ICT le attività hanno riguardato principalmente i sistemi di *Revenue Management* e lo sviluppo di nuove funzionalità per il *Customer Service* e per le piattaforme dei palmari;

- / Trasporto Passeggeri Servizio Universale (SUP) (investimenti per 21 milioni di euro): gli interventi hanno principalmente riguardato la ristrutturazione delle carrozze *Intercity* (circa 8 milioni di euro) e il *revamping* delle locomotive E 402 A (circa 3 milioni di euro);
- / Trasporto Passeggeri Regionale (investimenti per 455 milioni di euro): consegnati 23 nuovi complessi elettrici "Jazz" (circa 132 milioni di euro), 133 carrozze Doppio Piano "Vivalto" (circa 189 milioni di euro) e 6 nuovi complessi diesel "Swing" (5 milioni di euro al netto di 17 milioni di euro di anticipi recuperati) e 3 dei 7 treni elettrici "Flirt" per la Provincia autonoma di Bolzano (circa 36 milioni di euro).

Nel corso del mese di giugno Trenitalia SpA ha concluso la procedura per l'affidamento della realizzazione dei nuovi treni destinati al trasporto regionale. La gara, per un importo stimato massimo di circa 4,5 miliardi di euro, aggiudicata con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ha attribuito rilievo preminente, ai fini della valutazione, alle più evolute ed efficaci soluzioni tecniche proposte. Al momento per il primo lotto, avente a oggetto la fornitura di 150 treni media capacità (minimo 200 posti a sedere), è stata rilasciata aggiudicazione alla Alstom Ferroviaria SpA per un importo complessivo dell'Accordo Quadro di 904,8 milioni di euro, della durata di sei anni, prorogabile fino a un massimo di ulteriori tre anni. Per il secondo lotto, avente a oggetto 300 treni ad alta capacità (minimo 450 posti a sedere), è stata rilasciata aggiudicazione all'impresa Hitachi Rail Italy SpA per un importo complessivo dell'Accordo Quadro di 2.589,7 milioni di euro, della durata di sei anni, prorogabile fino a un massimo di ulteriori tre anni. La stipula degli Accordi Quadro per i primi due lotti è avvenuta nel corso del secondo semestre del 2016. Contestualmente sono stati stipulati i primi contratti applicativi nell'ambito del contratto con la Regione Emilia Romagna e sono stati avviati i progetti di acquisto per 39 convogli elettrici alta capacità e 47 convogli media capacità.

Relativamente ai progetti di *revamping* sono in corso il *face-lift* delle carrozze Media Distanza, finalizzato all'incremento del *comfort* e all'implementazione di adeguamenti normativi di sicurezza (circa 31 milioni di euro), l'*upgrade* e il sistema *Infotainment* per i treni TAF (circa 10 milioni di euro) e i progetti di modifica dell'impianto porte delle carrozze Media Distanza, Piano Ribassato e dei veicoli ALN 668/663 (circa 12 milioni di euro).

Infine sono state effettuate attività di adeguamento e razionalizzazione degli impianti di divisione (circa 9 milioni di euro) ed è stato implementato il Sistema Tecnologico di Bordo su 70 carrozze semipilota (circa 5 milioni di euro);

- / Direzione Tecnica (investimenti per 23 milioni di euro): gli interventi hanno riguardato principalmente l'adeguamento tecnologico delle officine, in particolare si segnala il potenziamento dello stabilimento di Vicenza (circa 7 milioni di euro);
- / investimenti trasversali ai *business*: sono stati realizzati investimenti per circa 12 milioni di euro relativi alle tecnologie bordo treno per la sicurezza dell'esercizio ferroviario, sistema tecnologico di bordo e riattivazione vigilante su richiesta da parte dell'ANSF;
- / nell'ambito degli investimenti informatici, sono in corso le attività relative all'*upgrade* della piattaforma commerciale che integra i diversi canali di vendita e lo sviluppo Infomobilità che comprende anche le evolutive relative alla "Smart Card" per il TPL (circa 4 milioni di euro). È in fase di sviluppo una soluzione di "Business Continuity" per i processi e le applicazioni aziendali (circa 5 milioni di euro). Si segnalano infine gli investimenti relativi alla estensione del "Licensing management" (circa 4 milioni di euro) e al progetto "Dynamic Maintenance Management System" per l'efficientamento del processo manutentivo (circa 5 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 a interventi di ristrutturazione.

NUOVO MATERIALE

	n. mezzi
Locomotive	
Passeggeri <i>Long Haul</i>	-
Regionale	-
Carrozze/carri	133
Passeggeri <i>Long Haul</i>	-
Regionale: Doppio Piano	133
Convogli	55
Passeggeri <i>Long Haul</i>	
Frecciarossa 1000	23
Regionale	
Treni <i>Jazz</i>	23
Treni <i>Swing</i>	6
Treni <i>Flirt</i>	3

MATERIALE RISTRUTTURATO

	n. mezzi
Locomotive	62
Passeggeri <i>Long Haul</i>	-
Regionale	62
Carrozze/carri	475
Passeggeri <i>Long Haul</i>	-
ES <i>City</i>	-
<i>InterCity</i> (Servizio Universale)	25
Carrozza <i>Bistrot Frecciarossa</i>	-
Regionale	
Doppio Piano	222
Media Distanza	158
UIC-X Semipilota	-
Cargo: Carri	70
Convogli	94
Regionale	
Treni TAF	44
Treni Minuetto	50

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 sottoscrive con il MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) due distinti atti contrattuali, così articolati:

- / Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S), finalizzato a disciplinare in maniera unitaria il finanziamento delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria nazionale. Nel Contratto sono regolati, inoltre, i rapporti tra Gestore e Stato in merito al finanziamento delle attività in conto esercizio relative ai processi di gestione della rete ferroviaria (circolazione, *safety*, *security*, navigazione ferroviaria) e dei servizi di assistenza alle PRM;
- / Contratto di Programma – parte Investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale, nonché di quelli legati a sicurezza, obblighi di legge e tecnologie, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

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

Ai sensi dell'art. 7 del D.L. 30 dicembre 2015 n. 210, recante la "Proroga di termini previsti da disposizioni legislative", il vigente CdP-S 2012-2014 è stato prorogato fino al 31 dicembre 2016, ai medesimi patti e condizioni, al fine di consentire il completamento dell'*iter* di formalizzazione e approvazione del nuovo CdP-S 2016-2021.

Lo Schema del nuovo CdP-S 2016-2021 è stato definito in sostanziale continuità d'impostazione con l'atto precedente, introducendo alcune novità in coerenza con l'evoluzione del quadro normativo e regolatorio di riferimento (in particolare del D.Lgs. n. 112/2015 e della Delibera ART n. 96/2015 di definizione dei principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria). L'atto nella nuova configurazione è stato esaminato con parere favorevole dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016 ed è in attesa di completare l'*iter* approvativo previsto dalla Legge 238/1993.

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

Relativamente all'aggiornamento 2016, RFI SpA ha provveduto in data 13 aprile 2016 a presentare un primo schema di aggiornamento che ha tenuto conto del nuovo quadro finanziario definito a seguito dell'emanazione della Legge di Stabilità 2016. A esito del confronto tra MIT, Regioni e RFI SpA, in data 23 maggio 2016 è stata trasmessa al MIT una versione aggiornata dell'Atto, nel rispetto dei tempi stabiliti dalla delibera CIPE n. 112/2015 e secondo il cronoprogramma concordato con il MIT. A seguito del recepimento di alcuni perfezionamenti formali richiesti dal MIT, in data 8 giugno è stata trasmessa l'ultima versione dell'Atto, che è stato siglato dal MIT e da RFI in data 17 giugno 2016 sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto 2016. La Legge di conversione n. 225 del 1° dicembre 2016 del D.L. n. 193 del 22 ottobre 2016 c.d. "Decreto fiscale" all'art. 10 comma 1 ha approvato l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma. L'aggiornamento 2016 prevede la contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per 9.271,6 milioni di euro e il recepimento di definizioni per circa 338 milioni di euro.

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

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

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

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

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

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS)

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), istituito dall'art. 6 del D.Lgs. 88/2011, disciplina le risorse aggiuntive e gli interventi speciali per la rimozione di squilibri socio-economici ed è finalizzato ad accelerare la realizzazione degli interventi sulle principali Diretrici del Sud in Contratto di Programma – Parte Investimenti.

Per memoria si ricorda che nel corso del 2012 furono sottoscritti il CIS per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (inclusa la linea Potenza-Foggia) e il CIS per il completamento della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria. In data 28 febbraio 2013 fu poi sottoscritto il terzo CIS, relativo alla realizzazione della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo. Nel corso del 2016 RFI SpA ha regolarmente provveduto all'aggiornamento dello specifico monitoraggio "Sistema Gestione Progetti" (SGP).

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

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (Legge 443/2001) si evidenziano di seguito i principali eventi del 2016:

- / con l'art. 217, comma 1, del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, sono stati abrogati l'art. 1, commi da 1 a 5 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo") e il D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE). Con l'intera Parte V (artt. 200-203) del provvedimento vengono inoltre individuati, come nuovi strumenti di pianificazione e programmazione, il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) dove sarà ricompreso l'elenco delle infrastrutture di interesse nazionale. Il primo DPP da approvarsi entro un anno dall'entrata in vigore del provvedimento dovrà contenere anche le indicazioni circa lo stato procedurale, fisico e finanziario di ciascuna opera inserita. Fino all'approvazione del primo DPP, valgono, come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione già approvati secondo le procedure vigenti. Per la realizzazione degli investimenti inoltre, bisognerà procedere tramite le regole ordinarie e non più con le leggi speciali; i nuovi riferimenti sono appunto contenuti negli articoli proposti nella citata Parte V;
- / nella seduta del CIPE del 10 agosto 2016 sono state adottate le seguenti decisioni:
 - autorizzata la realizzazione del 4° lotto costruttivo per la linea AV/AC Milano-Genova-Terzo Valico dei Giovi del valore di 1.630 milioni di euro con assegnazione a RFI SpA di risorse per la completa copertura finanziaria del lotto stesso;

- approvato il progetto definitivo dell'adeguamento tecnologico e infrastrutturale della "galleria in subalveo torrente Fiumicello" della Linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria;
- / in data 12 agosto 2016, è stata infine pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 188 la delibera n. 17/2016 con cui il CIPE ha approvato l'avvio della realizzazione del 4° lotto costruttivo della Galleria di base del Brennero del valore complessivo di 1.250 milioni di euro, assegnando a RFI SpA per l'intervento circa un miliardo di euro.

INTERVENTI / TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE DI COMPETENZA DEL 2016

CONTO ESERCIZIO	RFI	Ferrovie dello Stato	Trenitalia	Grandi Stazioni	Mercitalia Logistics	Cemat	Busitalia Ataf	Totale
Contratto di Programma	975,6							975,6
Altri dallo Stato			4,4		0,1	0,1		4,6
Contributi Unione Europea			0,6					0,6
Da Enti pubblici territoriali							6,6	6,6
CONTO INVESTIMENTO								
Da Stato	3.107,3	45,3	40,5	6,1				3.199,2
Da Enti pubblici territoriali			13,2				5,6	18,8
Da Unione Europea	5,2		0,4					5,6
Totale	4.088,1	45,3	59,1	6,1	0,1	0,1	12,2	4.211,0

Valori in milioni di euro

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Attività di sviluppo

Il volume di investimenti del Gruppo in sviluppo nel 2016 è stato pari a 46,3 milioni di euro, interamente a carico di RFI SpA. Il 78% circa è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, mentre il restante 22% è riservato agli studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi.

Si indicano di seguito le principali attività svolte nel corso del 2016, legate sia a progetti avviati nel corso dell'anno sia in periodi precedenti:

- / relativamente al treno prova ETR1000 sono state completate le attività di supporto specialistico riferite all'armamento per le corse sulla tratta AV Torino-Milano, sono state avviate le corse prova sulla Direttissima Roma-Firenze e programmate quelle previste sulla tratta AV Roma-Napoli. In particolare, sulle tratte AV Torino-Milano e Direttissima Roma-Firenze sono state anche completate le sperimentazioni relative a differenti sistemazioni del pietrisco e differenti configurazioni di strumentazioni dei deviatori per verificarne sollecitazioni e comportamento a velocità superiori a quella commerciale attuale;
- / è stata completata con l'Università di Napoli Federico II l'analisi della resistenza trasversale del binario armato con traverse in cemento armato precompresso, equipaggiate di tappetini sotto-traversa per il miglioramento della qualità geometrica del binario, lo studio per la stabilità del binario in diverse configurazioni e una sperimentazione per l'utilizzo di aeromobili a pilotaggio remoto (droni) per l'esecuzione delle ispezioni ai ponti ferroviari;
- / proseguono, in collaborazione con la Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, gli sviluppi per il monitoraggio dell'infrastruttura con sensori in fibra ottica e la sperimentazione di tecniche di trasmissione a spettro espanso per l'ampliamento di reti di trasmissione dati a supporto dei sistemi tecnologici di RFI SpA;
- / è in corso, in collaborazione col Politecnico di Milano, la sperimentazione del sistema di "diagnostica light", per la verifica della qualità dell'interazione treno-binario, in grado di collegarsi a un posto centrale per comunicare in tempo reale i rilievi e gli allarmi per il superamento di determinate soglie, che possono manifestare problemi a bordo del treno stesso o a terra (infrastruttura o linea di contatto);
- / gallerie: si è conclusa l'attività di rilievo meccanizzato dello stato di conservazione dei rivestimenti di oltre 330 gallerie (per complessivi circa 240 km) e di oltre 160 gallerie (per complessivi circa

180 km); tale attività consentirà la progettazione degli interventi di manutenzione straordinaria/risanamento per le gallerie esaminate;

- / sistemi di monitoraggio: continuano i lavori per il sistema di monitoraggio integrato (MISTRAL), quale supporto oggettivo all'analisi delle accudienze dei sistemi di terra e di bordo ERTMS/ETCS;
- / sistemi di sicurezza: sono in corso le attività di progettazione esecutiva, realizzazione, collaudo e sperimentazione in campo di 4 impianti prototipali di monitoraggio/alerta, per la difesa della sede ferroviaria da fenomeni gravitativi veloci (cadute massi, colate rapide incanalate e diffuse, sprofondamenti naturali (*sinkhole*), attività in collaborazione col Centro di Ricerca per la Previsione, Prevenzione e Controllo dei Rischi Geologici dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" (CERI);
- / Sistema di Misura dei Carichi Trasversali (SMCT): proseguono le attività di progettazione e fornitura di prototipi di un sistema di misura dei carichi trasversali trasmessi dai rotabili al binario.

Attività di ricerca

Nel corso dell'esercizio 2016, le attività di ricerca hanno riguardato la società RFI SpA. È proseguita la partecipazione:

- / al cluster di ricerca sui trasporti per il settore ferroviario, *TESYS RAIL*, co-finanziato dal MIUR;
- / al progetto Europeo di ricerca *In2rail* per la determinazione della geometria del binario, mediante diagnostica eseguita con treni commerciali e l'individuazione di sistemi non distruttivi per la determinazione della temperatura neutra di rotaia;
- / alla revisione dello *standard* EN 50129 (norma di riferimento per lo sviluppo di sistemi elettronici per il Segnalamento) e di quello EN 50126 (norma di riferimento per la definizione dei processi di *Reliability, Availability, Maintainability and Safety* nell'ambito del presidio delle attività internazionali);
- / si è poi concluso il progetto Europeo *3Insat* e sono iniziate le attività di prove in campo sul sito sperimentale in Sardegna, tratta Cagliari-San Gavino per il progetto ERSAT (ERTMS Satellite) co-finanziato da UE nell'ambito della *Call Horizon 2020* e che è stato oggetto di un *workshop* internazionale con i Direttori ERA e GSA;
- / infine, è stato approvato il progetto relativo ai "Dimostratori Tecnologici di Osmannoro", finalizzato a realizzare un polo di eccellenza su tutti gli ambiti tecnologici inerenti al segnalamento ferroviario e alle telecomunicazioni, ovvero a realizzare un insieme di Dimostratori Tecnologici che riproducono specifiche tipologie di impianto di segnalamento, sia di tipo tradizionale (ACEI, ecc.) che innovativo (ACC/ACC-M, ERTMS/ETCS).



PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Il nuovo Piano Industriale 2017-2026

Il 13 settembre 2016 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha approvato il Piano Industriale 2017-2026 del Gruppo FS Italiane.

Il nuovo Piano Industriale si sviluppa su un orizzonte temporale di 10 anni, per dare così adeguato seguito ai grandi progetti infrastrutturali in corso di realizzazione, per valorizzare adeguatamente la lunga esperienza del Gruppo FS Italiane nel settore dei trasporti e anche per contestualizzare l'evoluzione industriale delle diverse società del Gruppo in un ambito di mercato e socio-economico estremamente dinamico.

In particolare, nel settore della mobilità, tale dinamicità è in "vorticoso" accelerazione, basti pensare al successo di fenomeni recenti quali Uber, BlaBlaCar, FlixBus. Per esempio Uber, che dal 2010 a oggi ha raccolto circa 15 miliardi di euro di risorse disponibili, ha esteso la sua presenza in 425 città, in 72 Paesi e muove circa 70 milioni di persone al mese. In questo contesto, il Piano Industriale 2017-2026 propone il Gruppo FS Italiane come porta d'accesso all'ecosistema della mobilità, in un'ottica integrata e di *coopetition* che raccoglie



tutti gli attori e le modalità di trasporto collettive. Tutto ciò reso possibile grazie alla centralità del sistema ferroviario e al *know how* unico del Gruppo FS Italiane, forte dei suoi 111 anni di storia.

Il Piano prospetta una crescita sfidante: incremento del fatturato da 8,3 miliardi di euro del 2016 a 17,5 miliardi di euro al 2026 e un aumento del margine operativo lordo da 2,3 miliardi di euro nel 2016 a 5 miliardi di euro nel 2026. Funzionali a tale crescita sono 94,5 miliardi di euro di investimenti previsti nell'arco di piano che rafforzano per il Gruppo il posizionamento come prima azienda per investimenti in Italia. In dettaglio, 73 miliardi di euro riguardano le infrastrutture, 14 miliardi di euro il materiale rotabile e 7 miliardi di euro sono quelli previsti per lo sviluppo tecnologico. Del fabbisogno totale, 23 miliardi di euro sono in autofinanziamento e 35 miliardi di euro sono già stanziati nei Contratti di Programma.

L'ambizioso piano di crescita prevede di aggiungere altri 21.000 dipendenti, anche attraverso acquisizioni di *business* esterni, arrivando così a quota 100.000 entro il 2026, con evidenti ritorni positivi in termini occupazionali nel sistema Paese.

Il Piano Industriale 2017-2026 si articola su cinque pilastri strategici:

Integrazione modale

Oggi il Gruppo FS Italiane rappresenta l'87,5% del trasporto passeggeri su ferro, ma solo il 5% della mobilità complessiva (che è per l'80% gomma privata). Obiettivo del Gruppo FS Italiane è far crescere la mobilità collettiva, rendendo il nostro Paese all'avanguardia nel trasporto sostenibile, attraverso una proposizione coerente con le diverse esigenze di mobilità e che accompagni i clienti in un'esperienza di viaggio *door to door* sempre più collettiva. A tale scopo il Gruppo ha, tra l'altro, previsto, in parallelo ai forti investimenti in nuovo materiale rotabile già avviati, il rinnovo di 450 treni nei servizi ferroviari regionali e l'acquisto di 3.000 *bus* al fine di incrementare sensibilmente la qualità, elemento essenziale per favorire lo *shift* modale.



logistica integrata. Anche in questo ambito, come nella mo-

Logistica integrata

logistica integrata. Anche in questo ambito, come nella mo-



bilità passeggeri, il trasporto su gomma è preponderante (circa l'82% del trasporto merci terrestre). L'obiettivo del Gruppo è contribuire al ribilanciamento di tale quota modale attraverso tre principali azioni:

1. *turnaround* del nuovo polo della logistica del Gruppo (Polo Mercitalia) con un *focus* specifico sulla centralità del cliente, qualità del servizio e massimizzazione dell'efficienza;
 2. rafforzamento dell'intermodalità;
 3. espansione in segmenti di offerta ad alto valore aggiunto (per esempio nel *freight forwarding*).
- Relativamente al trasporto delle merci, sono previsti investimenti per 1,5 miliardi di euro (di cui 1,1 miliardi di euro per il materiale rotabile, 300 milioni di euro per *terminal* e logistica e 100 milioni di euro per ICT) e ricavi per 2,1 miliardi di euro nel 2026 (contro 1 miliardo di euro nel 2016). Il polo Mercitalia opererà a regime con 4.000 dipendenti, tutti uniti dalla medesima *mission*.

Infrastruttura integrata

Sotto questo capitolo sono previsti investimenti per 62 miliardi di euro, di cui 33 per la rete convenzionale, 24 per la rete AV/AC e i Corridoi TEN-T europei e 5 miliardi in tecnologie, per infrastrutture sempre più moderne, che consentano una mobilità veloce e sistemica per persone e merci: Terzo Valico, Galleria di base del Brennero e Torino-Lione per completare la parte italiana dei quattro Corridoi TEN-T che attraversano il nostro Paese e che collegano le regioni europee più densamente popolate e a maggior vocazione industriale e produttiva; potenziamenti infrastrutturali e tecnologici nei nodi urbani delle grandi città per aumentare la capacità di traffico; al Sud, l'apertura dei cantieri della linea AV/AC Napoli-Bari e in Sicilia la direttrice Palermo-Catania-Messina. Fondamentali anche le velocizzazioni della direttrice Adriatica e della Salerno-Reggio Calabria, grazie all'*upgrade* tecnologico e al miglioramento del tracciato ferroviario.

L'ottimizzazione dei trasporti passa anche attraverso l'integrazione nella rete nazionale di Rete Ferroviaria Italiana SpA di più di 2.500 km di binari, su 3.500 totali, delle ex ferrovie concesse per ottenere maggiore efficienza grazie a una gestione unica della rete ferroviaria nazionale, nuovi percorsi con riduzioni dei tempi di percorrenza e maggiore sicurezza, garantita dagli elevati *standard* tecnologici adottati da RFI SpA.

Nell'ambito delle infrastrutture integrate va inquadrata anche l'operazione ANAS. Tale operazione, qualora confermata e attuata, permetterà di implementare una politica integrata di investimento infrastrutturale, di generare importanti sinergie industriali e di gestire – come *player* integrato – lo sviluppo tecnologico di lungo termine, che vedrà l'infrastruttura stradale dotarsi sempre di più di tecnologie già applicate sulla rete ferroviaria (per esempio le "*electrified highway*").

Completano il quadro le stazioni, collegamento nevralgico tra il livello delle infrastrutture e quello del trasporto, luoghi da trasformare in veri e propri *hub* della mobilità con parcheggi, autonoleggi, servizi di *car sharing* e *bike sharing*, colonnine di ricarica per veicoli elettrici, ecc.; ma anche spazi che offrono una gamma di servizi tale che consenta di considerare le stazioni ambiti in cui svolgere attività quotidiane, come ritirare un pacco o pagare una bolletta, trasformando l'eventuale attesa in un tempo impiegato proficuamente. A tale proposito, il Piano Industriale 2017-2026 prevede la realizzazione di un *network* di *Smart Station*, oltre 600 stazioni gestite in modo unitario e destinate a diventare il cuore pulsante di un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità integrata.

Sviluppo internazionale

Nel Piano Industriale 2017-2026 riveste grande importanza anche la crescita all'estero. Oggi il *business* estero costituisce circa il 13% dei ricavi complessivi del Gruppo, l'obiettivo è raggiungere il 23% nel 2026 quadruplicando l'attuale fatturato estero fino ad arrivare a 4,2 miliardi di euro al 2026 in modo da posizionare il Gruppo al livello degli altri *player* ferroviari europei.

Questa crescita dovrà essere perseguita seguendo tre principali linee:

1. attività di *General Contractor*, con la capacità di realizzare opere ferroviarie, soprattutto in Paesi con forti *gap* infrastrutturali. Nel mondo ci sono oltre 200 aziende ferroviarie, ma sono solo sette i Paesi con linee AV. Il Gruppo FS Italiane ha quindi la possibilità concreta di esportare in misura sempre più crescente il proprio *know how*;
2. servizi ferroviari a mercato, in considerazione del fatto che Trenitalia SpA può esportare in altri Paesi l'altissima qualità di viaggio che oggi già offre con le *Frecce*. Il tutto grazie anche alla liberalizzazione dello spazio ferroviario europeo prevista, a partire dal 2020, dal Quarto Pacchetto Ferroviario;
3. servizi di TPL all'estero in ambito ferroviario regionale e di trasporto su gomma, andando principalmente a cercare opportunità di integrazione modale ferro/gomma per il trasporto passeggeri nelle grandi aree metropolitane.

Digital & Customer Centricity

Enabler del Piano Industriale 2017-2026 del Gruppo FS Italiane è una forte spinta alla digitalizzazione, fulcro della creazione di una *Extended Customer Experience* che entri quotidianamente nella vita dei nostri clienti (*travel companion*), e che si proponga come aggregatore di soluzioni di viaggio (*journey planner*) *door to door* flessibili e modificabili *real time* che includerà anche gli altri *player* del trasporto pubblico locale in una logica di *coopetition*.

Concludendo, il Piano Industriale 2017-2026 accompagnerà il Gruppo FS Italiane nella trasformazione da operatore prevalentemente ferroviario a operatore di mobilità integrata, rinnovando profondamente anche le attività di logistica e passando necessariamente attraverso il rafforzamento e l'integrazione di tutte le infrastrutture di trasporto. Questa trasformazione si fonda, tra l'altro, su una forte spinta verso la digitalizzazione, fattore abilitante per segnare definitivamente il cambio di passo verso il futuro.

Evoluzione della normativa europea

Quarto Pacchetto Ferroviario

Nel corso dell'anno 2016 è proseguito ed è giunto a conclusione l'*iter* legislativo di approvazione del Quarto Pacchetto Ferroviario, adottato dalla Commissione Europea il 30 gennaio 2013.

Il pacchetto si compone di due "Pilastri", l'uno Politico e l'altro Tecnico, a loro volta articolati in Direttive e Regolamenti, come di seguito specificato:

Pilastro Politico

- / Direttiva UE 2016/2370 del Consiglio e del Parlamento Europeo del 14 dicembre 2016 che modifica la Direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria;
- / Regolamento UE 2016/2337 del Consiglio e del Parlamento Europeo del 14 dicembre 2016 che abroga il regolamento CEE 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie;
- / Regolamento UE 2016/2338 del Consiglio e del Parlamento Europeo del 14 dicembre 2016 che modifica il regolamento CE 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e le modalità di affidamento dei servizi stessi;

Pilastro Tecnico

- / Regolamento UE 2016/796 del Consiglio e del Parlamento Europeo dell'11 maggio 2016 che istituisce un'Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie e che abroga il regolamento CE n.881;
- / Direttiva UE 2016/797 del Consiglio e del Parlamento Europeo dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea;
- / Direttiva UE 2016/798 del Consiglio e del Parlamento Europeo dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie.

In estrema sintesi, le norme che compongono il Pilastro Politico prevedono l'apertura alla concorrenza dei servizi commerciali di trasporto passeggeri in tutta l'UE dal dicembre 2020, con previsione di procedure volte a salvaguardare l'ambito dei servizi oggetto di servizio pubblico; sono inoltre previsti maggiori vincoli a tutela dell'indipendenza del Gestore dell'infrastruttura nell'ambito dei gruppi integrati, ossia quelli in cui sono presenti Gestore dell'infrastruttura e Impresa Ferroviaria. Il Regolamento UE 2016/2338 prevede nel settore del trasporto ferroviario passeggeri la gara quale regola generale per l'affidamento degli obblighi di servizio pubblico e una diversa regolamentazione delle possibilità di deroga che consentono alle competenti autorità nazionali di procedere a un affidamento diretto dei Contratti di Servizio (che, fino al 25 dicembre 2023, sarà comunque consentito sulla base delle regole attuali).

Per quanto attiene alle norme che compongono il Pilastro Tecnico, le principali novità riguardano il rafforzamento dei poteri dell'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (EUAR, già ERA), in particolare in relazione all'autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile che opera nell'ambito di più Paesi dell'UE e alla certificazione di sicurezza.

Regolamento sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra

Il 20 luglio 2016 la Commissione Europea ha adottato una proposta di Regolamento che fissa obiettivi annuali vincolanti per gli Stati membri in materia di riduzione di emissioni di gas a effetto serra per il periodo 2021-2030 nei settori dei trasporti, dell'edilizia, dell'agricoltura, dei rifiuti, dell'uso del suolo e della silvicoltura, anche per ambiti oggi non soggetti all'*Emissions Trading Scheme*.

Estensione di EFSI (*European Fund for Strategic Investment Piano Juncker*)

La Commissione Europea ha proposto la modifica dei Regolamenti EFSI con aumento della durata e della capacità di investimento del fondo, di cui potrà beneficiare anche il settore ferroviario.

Proposte della Commissione in materia di connettività

Il 14 settembre 2016 la Commissione Europea ha presentato un pacchetto di misure mirante a riformare le norme UE in materia di telecomunicazioni, introducendo nuove iniziative per soddisfare il crescente fabbisogno di connettività dei cittadini europei e rafforzare la competitività dell'Europa. Queste proposte intendono promuovere gli investimenti nelle reti ad altissima capacità e accelerare l'accesso pubblico dei cittadini europei al *WiFi*, con ricadute prospettive anche in ambito ferroviario (maggiore copertura delle reti e delle stazioni ferroviarie; migliore utilizzo dello spettro radio, per ridurre le differenze nelle pratiche regolatorie dei diversi Paesi UE).

Evoluzione della normativa nazionale

Legge 22 gennaio 2016, n. 9 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 25 novembre 2015, n. 185, recante misure urgenti per interventi nel territorio"

Tra le disposizioni di maggiore interesse, le seguenti:

- / interventi per il Giubileo: istituzione, presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con dotazione di 94 milioni di euro per il 2015 e 65 milioni di euro per il 2016, di un fondo per gli interventi per il Giubileo, con priorità per la mobilità, il decoro urbano e la riqualificazione delle periferie; assegnazione alla Regione Lazio di 47 milioni di euro per il 2015, dei quali 17 destinati al potenziamento del servizio ferroviario regionale da e verso la stazione di Roma San Pietro;
- / Contratto di Servizio di Trenitalia SpA: proroga, per l'anno 2016, del Contratto di Servizio tra lo Stato e Trenitalia SpA per i servizi ferroviari universali a media e lunga percorrenza di interesse nazionale, con autorizzazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze a corrispondere a Trenitalia SpA i corrispettivi per i servizi resi in esecuzione del contratto per gli anni 2015 e 2016;
- / trasporto ferroviario di merci: modifiche alla disciplina vigente, con la previsione che per gli anni 2016 e 2017:
 - le risorse (100 milioni di euro annui) saranno attribuite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle imprese ferroviarie (anziché al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria) a compensazione dei costi supplementari per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario delle merci e ai servizi a esso connessi, per l'effettuazione di trasporti delle merci con origine o destinazione in Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia, con ripartizione proporzionale ai treni-km sviluppati;
 - le risorse eventualmente non assegnate saranno destinate alle imprese ferroviarie che effettuano i trasporti di merci per ferrovia sull'intera infrastruttura ferroviaria nazionale, in misura non superiore al valore di 2,5 euro a treno-km, con ripartizione proporzionale ai treni-km sviluppati.

D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 di attuazione della "delega appalti"

La legge 28 gennaio 2016, n. 11, recante delega al Governo per l'attuazione della Direttiva 2014/23/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, della Direttiva 2014/24/UE sugli appalti pubblici (che abroga la Direttiva 2004/18/CE) e della Direttiva 2014/25/UE sulle procedure d'appalto degli Enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali (che abroga la Direttiva 2004/17/CE), c.d. "delega appalti", ha conferito al Governo la delega al riordino complessivo della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, fissandone i principi generali. Con il D.Lgs. del 18 aprile 2016, n. 50, si è data attuazione alla predetta "delega appalti" riordinando in un unico articolato la disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture e contratti di concessione. L'articolato non prevede un regolamento di esecuzione e di attuazione, bensì l'emanazione di linee

guida di carattere generale, da approvare con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti su proposta dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) e previo parere delle competenti commissioni parlamentari. Viene rafforzata l'ANAC, rivisto il ruolo del Consiglio Superiore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e istituita una cabina di regia con funzioni di coordinamento e monitoraggio presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Sono quindi disciplinate le regole procedurali per ogni tipologia contrattuale: appalti, concessioni, affidamenti *in house*, contraente generale, strumenti di partenariato pubblico-privato, tra i quali il *project financing*, strumenti di sussidiarietà orizzontale, "baratto amministrativo". Le nuove norme prevedono inoltre il superamento della Legge Obiettivo attraverso gli strumenti ordinari di programmazione infrastrutturale, quali il Piano generale triennale dei trasporti e della logistica e il Documento pluriennale di pianificazione. È reso obbligatorio il ricorso al dibattito pubblico nel caso di grandi opere con impatto ambientale e sociale. Quanto al contenzioso, viene introdotto un rito speciale in camera di consiglio del TAR, per i vizi relativi alla composizione della commissione di gara e all'esclusione per carenza dei requisiti, e sono disciplinati rimedi alternativi alla tutela giurisdizionale.

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 dicembre 2015

Sulla Gazzetta Ufficiale del 3 febbraio 2016 è stato pubblicato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 dicembre 2015, recante modifiche al Decreto 11 marzo 2013, relativo ai criteri di riparto del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale. Il DPCM stabilisce che le decurtazioni delle risorse finanziarie del fondo, accertate a seguito della verifica del mancato pieno raggiungimento da parte di ciascuna delle Regioni degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione dei servizi, di cui all'articolo 16-bis del D.L. n. 95/2012, sono applicate all'anticipazione sulle risorse dovuta per l'anno successivo a quello in cui è effettuata la verifica. Le modifiche si applicano anche con riferimento alle risorse ripartite nel 2015.

Legge 25 febbraio 2016, n. 21 c.d. Milleproroghe

Con Legge 25 febbraio 2016, n. 21, è stato convertito in Legge, con modificazioni, il D.L. del 30 dicembre 2015, n. 210, recante proroga di termini previsti dalle disposizioni legislative (c.d. Milleproroghe). Il provvedimento ha disposto, tra l'altro, quanto segue:

- / nelle more della stipula dei nuovi Contratti di Programma per il periodo 2016-2020 e sino all'efficacia degli stessi, il Contratto di Programma parte servizi 2012-2014, stipulato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con RFI SpA, è prorogato, ai medesimi patti e condizioni già previsti, per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto;
- / il Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari e alla tratta Palermo-Catania-Messina viene individuato nell'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana SpA, con scadenza del mandato al 30 settembre 2017;
- / viene differita al 1° gennaio 2017 l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 866, della Legge di Stabilità 2016 (Legge 28 dicembre 2015, n. 208), che istituisce, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio di mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale anche per garantire l'accessibilità alle persone a mobilità ridotta (PRM).

Delibera AEEGSI n. 255/2016/R/eel; riforma della struttura tariffaria degli oneri generali di sistema per i clienti non domestici nel mercato elettrico

In data 24 maggio l'AEEGSI ha pubblicato un documento di consultazione sulla "Riforma della struttura tariffaria degli oneri generali di sistema per i clienti non domestici nel mercato elettrico". L'AEEGSI, nelle premesse del documento, evidenzia che la Legge n. 21/2016 indica che la struttura tariffaria degli oneri generali deve tendere a uniformarsi ai criteri utilizzati per le tariffe dei servizi di rete, articolate secondo una struttura trinomia, e sottopone a consultazione tre ipotesi alternative di aliquote. La riforma tariffaria suindicata potrà avere un impatto sul costo di approvvigionamento dell'energia elettrica di trazione del sistema ferroviario, che sarà più o meno rilevante a seconda dell'aliquota che sarà eventualmente applicata dall'AEEGSI con successiva delibera.

D.Lgs. 25 maggio 2016, n. 97, recante "Revisione e semplificazione delle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione, pubblicità e trasparenza"

Con il D.Lgs. 25 maggio 2016, n. 97, è stato ridefinito l'ambito di applicazione degli obblighi e delle misure in materia di trasparenza, sono state introdotte misure per la pubblicazione di informazioni e per la riduzione degli oneri a carico delle amministrazioni pubbliche, vengono individuati i soggetti competenti all'irrogazione delle sanzioni per violazione degli obblighi di trasparenza, viene introdotta una nuova forma di accesso civico ai dati e ai documenti pubblici. Per quanto riguarda l'ambito soggettivo di applicazione del D.Lgs. 33, del 14 marzo 2013, in materia di pubblicità e trasparenza della Pubblica Amministrazione, si prevede che le relative disposizioni si applichino, in quanto compatibili, anche alle società in controllo pubblico, con esclusione delle società quotate come definite dall'emanando Decreto Legislativo in attuazione dell'articolo 18 della Legge 7 agosto 2015, n. 124 (Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica).

Legge 30 giugno 2016, n. 119, "Conversione in Legge del Decreto Legge 3 maggio 2016, n. 59, recante disposizioni urgenti in materia di procedure esecutive e concorsuali, nonché a favore di investitori in banche in liquidazione"

Con la Legge del 30 giugno 2016 n. 119 sono state introdotte modifiche alla disciplina della cessione dei crediti di impresa alle società di *factoring* appartenenti a gruppi industriali. Infatti la normativa precedentemente vigente disciplinava l'attività dei soggetti diversi dalle banche o dagli intermediari finanziari, consentendo ad apposite società di acquisire crediti da soggetti del proprio gruppo. In realtà tale formulazione limitava fortemente l'attività delle società di *factoring* appartenenti a gruppi industriali. Infatti essa non teneva conto che l'attività tipica e prevalente di tali società è, invece, quella di acquisto di crediti vantati da terzi nei confronti di società del gruppo di appartenenza.

Legge 7 luglio 2016, n. 122, "Legge europea 2015-2016"

Con Legge del 7 luglio 2016, n.122 sono state introdotte disposizioni sanzionatorie per i gestori delle infrastrutture, per le imprese ferroviarie e per gli operatori del settore in caso di inosservanza delle norme e delle raccomandazioni dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 agosto 2016

Con Decreto del 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono state individuate le reti ferroviarie regionali rientranti nel campo di applicazione del D.Lgs. 15 luglio 2015, n. 112 (attuazione della Direttiva 2012/34/UE, c.d. "Recast"), e sottoposte alle competenze dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. A valle di tale Decreto, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria e le imprese ferroviarie devono – tra l'altro – entro 120 giorni dall'entrata in vigore del Decreto, adeguare la propria struttura societaria e organizzativa alle disposizioni di cui al citato D.Lgs. 112/2015.

Legge 7 agosto 2016, n. 160, di conversione del D.L. 24 giugno 2016, n. 113 recante misure finanziarie urgenti per gli Enti territoriali e il territorio

La Legge 7 agosto 2016, n. 160, ha incrementato per l'anno 2016 la dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, di cui all'articolo 16-bis del D.L. 6 luglio 2012, n. 95, per un importo pari a 74.476.600 euro. Tali risorse derivano dall'applicazione delle penalità, anno 2015, per il mancato conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL) da parte di alcune Regioni, di cui all'articolo 3 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013.

D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175, recante "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica"

Il D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175, introduce disposizioni relative alla costituzione di società da parte di amministrazioni pubbliche, nonché all'acquisto, al mantenimento e alla gestione di partecipazioni da parte di tali amministrazioni, in società a totale o parziale partecipazione pubblica, diretta o indiretta. Solo se espressamente previsto, le disposizioni del decreto si applicano alle società quotate, intendendosi sia quelle che emettono azioni quotate in mercati regolamentati, che quelle che hanno emesso, alla data del 31 dicembre 2015, strumenti finanziari, diversi dalle azioni, quotati in mercati regolamentati, nonché le società partecipate dalle une



e dalle altre, salvo che le stesse siano anche controllate o partecipate da amministrazioni pubbliche. Il Testo Unico in parola si applica al Gruppo FS Italiane solo limitatamente a talune realtà controllate minori in cui coesiste la presenza di un azionista pubblico.

Legge 1° dicembre 2016, n. 225, conversione in Legge del D.L. 22 ottobre 2016, n. 193, recante Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili

La Legge 1° dicembre 2016, n. 225, prevede, tra l'altro, l'approvazione del Contratto di Programma, aggiornamento 2016 – parte investimenti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI SpA e l'autorizzazione di spesa di 320 milioni di euro per il 2016, anche per la sicurezza e l'efficientamento della rete ferroviaria, e di 400 milioni di euro per il 2018 per la sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge. Viene assegnato, inoltre, un contributo straordinario di 90 milioni di euro alla Regione Molise per la copertura di debiti nei confronti di Trenitalia SpA.

Legge 11 dicembre 2016, n. 232, "Legge di Bilancio 2017-2019"

La legge 11 dicembre 2016, n. 232, reca tra l'altro disposizioni in materia di IVA di gruppo, introduzione dell'Anticipo pensionistico (APE) e misure a favore dei lavoratori precoci estese anche al personale ferroviario dell'esercizio, finanziamento per la realizzazione della linea ferroviaria Ferrandina-Matera, incremento del Fondo per il rinnovo del parco autobus dei servizi di TPL e regionale.

D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, recante disposizioni per l'attuazione della Direttiva 2014/95/UE in materia di comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni

Il D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, è volto a disciplinare il contenuto dell'informativa con la quale alcune categorie di imprese e di gruppi di grandi dimensioni sono tenute a fornire informazioni ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione attiva e passiva, nonché le modalità di pubblicazione dell'informativa e le conseguenze sanzionatorie che derivano dalla violazione delle relative norme in materia. Il Decreto si applica agli Enti di Interesse Pubblico sopra soglia a partire dai bilanci in chiusura del 1° gennaio 2017.

Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

Di seguito sono brevemente indicati i contenuti delle principali Delibere ART intervenute nel corso dell'anno 2016:

Delibera 23 marzo 2016, n. 32

Con tale Delibera l'ART ha differito al 22 aprile 2016 il termine (di cui alla delibera 96/2015, inizialmente fissato al 12 marzo 2016) entro il quale gli operatori di impianto di servizio devono pubblicare sul proprio sito una relazione contenente il listino dei corrispettivi per il successivo orario di servizio nonché comunicare all'Autorità la contabilità regolatoria per gli impianti di servizio rientranti nella cosiddetta tipologia A, ai sensi della Delibera n. 96/2015.

Delibera 11 maggio 2016, n. 54

Con tale Delibera l'ART ha approvato, a valle di una consultazione, alcune misure relative al contenuto minimo dei diritti che i passeggeri in possesso di "abbonamenti" possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità (AV). Le nuove regole stabilite dall'Autorità devono essere attuate dalle imprese ferroviarie entro il 1° gennaio 2017. Nel periodo che precede l'entrata in vigore delle misure, l'Autorità ha rinnovato ai gestori dei servizi ferroviari ad AV la raccomandazione di continuare ad astenersi dal comminare sanzioni pecuniarie o di esigere sovrapprezzi per la

violazione dell'obbligo di prenotazione. Tali misure prevedono, tra l'altro, quanto segue:

- / le imprese ferroviarie che propongono un'offerta commerciale di abbonamenti devono fornire ai passeggeri specifiche informazioni, il cui contenuto minimo è individuato nella Delibera *de quo*;
- / i titolari di abbonamento hanno diritto al cambio di prenotazione, indipendentemente dal canale utilizzato per effettuarla e nessun pregiudizio può derivare loro dal non corretto funzionamento dei sistemi di prenotazione;
- / ove il gestore del servizio consenta all'abbonato di effettuare la prenotazione del posto successivamente all'acquisto dell'abbonamento, l'abbonato ha diritto a veder soddisfatto nella giornata il proprio programma di viaggio per la tratta relativa all'abbonamento; se ciò non è possibile, l'abbonato ha diritto al rimborso dell'ulteriore titolo di viaggio acquistato per soddisfare l'esigenza di trasporto oggetto dell'abbonamento;
- / i passeggeri titolari di abbonamenti e in possesso di prenotazioni, ove abbiano subito ritardi o soppressioni di servizio ripetuti durante il periodo di validità dell'abbonamento, hanno diritto a un indennizzo ai sensi del Regolamento (CE) n. 1371/2007, determinato secondo criteri di calcolo dei ritardi e dell'indennizzo specifici e differenziati rispetto a quelli previsti dai gestori dei servizi con riferimento ai titoli di viaggio singoli.

Delibera 27 giugno 2016, n. 72

Con tale Delibera l'ART ha individuato modalità applicative ed elementi di interpretazione relativi alle misure di cui all'Allegato 1 della Delibera n. 96/2015, nonché deliberato il differimento dei termini di specifiche misure della predetta Delibera n. 96.

Delibera 1° luglio 2016, n. 75

Con tale Delibera l'ART ha deliberato la conformità – con alcune specifiche prescrizioni – del nuovo sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, presentato dal Gestore dell'infrastruttura in data 30 giugno 2016, ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, di cui alla Delibera n. 96/2015 e successive integrazioni.

Delibera 7 luglio 2016, n. 77

Con tale Delibera l'ART ha deliberato la proroga, al 14 aprile 2017, del termine di conclusione del procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, avviato con la Delibera n. 54/2015.

Delibera 15 luglio 2016, n. 80

Con tale Delibera l'ART ha deliberato la conformità – con alcune specifiche prescrizioni – del nuovo sistema tariffario 2017-2021 per i servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso, presentato dal Gestore dell'infrastruttura, ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, di cui alla Delibera n. 96/2015 e successive integrazioni.

Delibera 27 luglio 2016, n. 83

Con tale Delibera l'ART ha avviato una consultazione pubblica sullo "schema di atto di regolazione contenente la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento" e differito il termine di conclusione del procedimento al 30 novembre 2016.

Delibera 4 agosto 2016, n. 93

Con tale Delibera l'ART ha approvato il documento di "Call for input" finalizzato a ricevere osservazioni e altri elementi utili per stabilire le modalità di regolazione più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria.

Delibera 8 novembre 2016, n. 130

Con tale Delibera l'ART ha dato avvio a un'indagine conoscitiva avente a oggetto l'analisi dei profili regolatori inerenti al mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e lunga distanza. In tale contesto, l'Autorità ha evidenziato la necessità di analizzare anche i riflessi che l'evoluzione dei servizi di trasporto via autobus a media e lunga distanza ha sulle altre modalità di trasporto.

Delibera 30 novembre 2016, n. 143

Con tale Delibera l'ART ha prorogato, al 31 marzo 2017 il termine di conclusione del procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento (avviato con Delibera n. 49/2015).

Iniziative per l'internazionalizzazione

FS SpA costruirà due linee AV in Iran

In data 12 aprile 2016 è stata firmata l'intesa tra l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS SpA e il Presidente delle Ferrovie Iraniane, per la realizzazione di due linee ad Alta Velocità in Iran, di un *test center* e formazione del personale. L'intesa segue il *Memorandum of Understanding* firmato dalle parti il 9 febbraio 2016. Ferrovie dello Stato Italiane SpA, in qualità di *General Contractor*, provvederà alla progettazione, alla realizzazione, ai *test* e alla messa in servizio delle linee alta velocità Teheran-Hamedan e Qom-Arak. Italcertifer SpA, la società di certificazione del Gruppo, lavorerà invece alla progettazione, alla realizzazione e alla certificazione del *test center* delle Ferrovie Iraniane, un centro di prova che avrà l'obiettivo di testare, con apparecchiature all'avanguardia, sia l'infrastruttura che il materiale rotabile. L'infrastruttura ferroviaria dell'Iran si estende per circa 10.000 km e prevede un ampliamento del *network* fino a 25.000 km nel 2025, di cui 7.500 km di linee già in costruzione.

Affidati a Italferr SpA la progettazione e la supervisione dei lavori per la costruzione di un ponte in India

In data 29 aprile 2016 Italferr SpA, la società d'ingegneria del Gruppo FS Italiane, si è aggiudicata la progettazione e la supervisione dei lavori per la costruzione in India dell'Anji Khad Bridge, un ponte di 750 metri di lunghezza, con una campata centrale di oltre 260 metri. L'opera, del valore complessivo di 40 milioni di euro, è tra le più impegnative dell'intera linea ferroviaria che attraverserà la regione nord-occidentale dell'India, lungo le pendici del Kashmir, fino ai confini con il Pakistan.



Italferr SpA si aggiudica la commessa in Qatar

In data 10 maggio 2016 Italferr SpA si è aggiudicata, in raggruppamento con altre imprese *leader* del settore, un contratto per le attività di *Project Management Consultancy Services* e assistenza tecnica nei lavori per la rete tramviaria di Lusail, città che dista 15 km dalla capitale del Qatar, Doha. Il contratto siglato con le Qatar Railways ha un valore complessivo di circa 96 milioni di euro. L'appalto prevede il completamento delle opere civili, la realizzazione dei sistemi tecnologici e impiantistici, lo sviluppo degli impianti di manutenzione e la fornitura di materiale rotabile a servizio delle 4 linee pianificate, per un totale di 38 km, di cui 10 in tunnel, e 37 stazioni. Con l'assegnazione dell'incarico, Italferr SpA consolida la presenza in Qatar e il rapporto con il cliente Qatar Rail, con cui collabora per la progettazione di dettaglio della linea rossa della metropolitana di Doha, che collegherà il *New Doha International Airport*, nella *West Bay Area*, con la capitale.

Italferr SpA in Argentina per il progetto della Ferrovia Urbana Sarmiento

In data 19 maggio 2016 Italferr SpA ha siglato in Argentina, con il raggruppamento internazionale di imprese costituito dalla brasiliana Odebrecht, l'italiana Ghella e l'argentina Lecca, denominato CNS (Consorzio Nuevo Sarmiento) il contratto per la realizzazione del Soterramento Sarmiento, una ferrovia urbana di 36 km che si trova nella città di Buenos Aires. I lavori consistono nella completa riabilitazione della linea ferroviaria attraverso la realizzazione di una nuova tratta sotterranea di 18 km e di 9 nuove stazioni. Un tunnel di 10,4 metri di diametro interno che offrirà un servizio di tipo metropolitano con capacità di oltre 150 milioni di passeggeri l'anno. Italferr SpA curerà per il Consorzio Nuevo Sarmiento l'assistenza tecnica, la progettazione e le strategie di *procurement* per la finalizzazione dei contratti di fornitura e installazione dei sistemi.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA firma un memorandum d'intesa con Russian Railways

Il 6 luglio 2016 l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS SpA e il Presidente di Russian Railways hanno firmato un *memorandum d'intesa* per la cooperazione ferroviaria. All'interno dell'accordo, FS SpA e Russian Railways è previsto lo sviluppo comune di progetti per la costruzione e modernizzazione della infrastruttura ferroviaria, in aggiunta alla fornitura di prodotti e servizi per la logistica e il trasporto di merci e passeggeri. L'intesa prevede anche la collaborazione per la costruzione di linee ad alta velocità in Russia, oltre a progetti congiunti per la realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie in altri Paesi.

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS SpA e il Vice Ministro delle Strade e dello Sviluppo Urbano della Repubblica dell'Iran firmano una *Joint Declaration*

Il 14 luglio 2016 l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS SpA e il Vice Ministro delle Strade e dello Sviluppo Urbano della Repubblica dell'Iran si sono incontrati a Roma, nella cornice del Comitato Tecnico Congiunto Italia-Iran, cui hanno partecipato anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano e quello iraniano. A valle dell'incontro è stata firmata una *Joint Declaration* nella quale è stato fatto il punto sulla cooperazione, riconoscendone i buoni progressi. L'incontro segue la firma del *Memorandum of Understanding* del 9 febbraio 2016 e l'intesa quadro di cooperazione (*Framework Cooperation*) del 12 aprile 2016.

Italferr SpA vince gara per assistenza tecnica in Bosnia ed Erzegovina

Il 27 luglio 2016 Italferr SpA si è aggiudicata una nuova commessa in Bosnia ed Erzegovina, in raggruppamento con Ird Engineering, per l'assistenza tecnica al *Railway Regulatory Board* (RRB). Il progetto, finanziato dalla UE, che partirà a settembre 2016 e avrà una durata di 12 mesi, prevede l'aggiornamento delle regole e procedure per il rilascio della licenza per macchinisti ferroviari, lo studio di misure per migliorare l'efficienza energetica nel settore ferroviario (in particolare la trazione) e il *training* del personale sui nuovi regolamenti ferroviari.

Italferr SpA: nuove commesse in Egitto

Il 24 agosto 2016 Italferr SpA ha firmato con le Ferrovie Egiziane (ENR) un contratto di direzione lavori per la modernizzazione dei sistemi di segnalamento sui corridoi Benha-Zagazig-El-Hsmaïlia-Port Said e Zagazig-Abu-Kebir. Le attività inizieranno a settembre e dureranno 48 mesi. La commessa vale 3 milioni di euro e si aggiunge alle attività che Italferr SpA, in associazione con RFI SpA e Italcertifer SpA, sta mettendo in campo per il progetto di migrazione al sistema di segnalamento EtcS Livello 1 sul corridoio Alessandria-Cairo-Asyut. Questa seconda commessa, del valore di 2,2 milioni di euro e della durata di 27 mesi, è stata assegnata al termine di una gara internazionale lanciata nel luglio 2014, in cui Italferr SpA si è posizionata davanti a grandi società internazionali d'ingegneria.

FS SpA: firmati tre accordi commerciali con la Repubblica del Congo

Il 18 novembre 2016 sono stati firmati tre contratti commerciali, valore 9 milioni di euro, con la Repubblica del Congo dal Ministro della Pianificazione e Grandi Opere del Congo, alla presenza del Ministro dello Sviluppo Economico. I contratti, sottoscritti anche dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale di RFI SpA e dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Italferr SpA, saranno ratificati dal Presidente della Repubblica. I contratti prevedono la fornitura di un treno diagnostico appositamente equipaggiato, formazione specialistica del personale congolese addetto alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e progettazione degli interventi di ammodernamento e potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea ferroviaria Pointe Noire-Brazzaville, la principale del Congo.

Una *partnership* in Sudafrica per terminal merci a Johannesburg

Il 27 ottobre 2016 il Gruppo FS Italiane in consorzio (35%) con altri due soci sudafricani, la Southern Palace (45%), società d'investimenti e costruzioni presente in molti Paesi dell'Africa sub-sahariana, e la Makoya (20%), specializzata nella logistica ferroviaria, ha partecipato a una gara per la progettazione, costruzione e gestione di un *terminal* intermodale di ultima generazione nei pressi di Johannesburg. Il consorzio sarà, in caso di aggiudicazione, l'*operating company* assegnataria della concessione per almeno 20 anni, fino all'*hand over* a Transnet Freight Rail, società ferroviaria sudafricana operante nel settore delle merci di proprietà al 100% di Transnet (le Ferrovie del Sudafrica). Il progetto, denominato "Tambo Spring", fa parte di un programma di sviluppo (*Transnet Market Demand Strategy*) finanziato dal governo sudafricano con 300 miliardi di rands (18 miliardi di euro) di cui 200 (12 miliardi di euro) assegnati a Transnet Freight Rail, per incrementare i volumi di traffico merci su rotaia. Il Gruppo FS Italiane avvia così un percorso di penetrazione sul mercato sudafricano nel settore della logistica che prevede, attraverso la *partnership* con Southern Palace, l'acquisizione

di progetti e il trasferimento di *know how* nei settori dello sviluppo commerciale delle stazioni e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Accordo Italferr SpA e AMA Group Corporation per lo sviluppo del sistema ferroviario filippino

Il 30 novembre 2016 è stato firmato un accordo di collaborazione fra Italferr SpA e AMA Group Corporation, società specializzata per l'istruzione dell'*information technology* attiva in importanti settori industriali del Sud-Est asiatico, per sviluppare un sistema di trasporto ferroviario di massa nell'area compresa tra Cebu e Mandau, una delle aree più urbanizzate delle Filippine.

Trenitalia SpA, DB e SNCF insieme per una maggiore interoperabilità su orari e tariffe in Europa

Il 1° dicembre 2016 è stato firmato l'atto costitutivo a Bruxelles da Trenitalia SpA, Deutsche Bahn e SNCF per la creazione di una nuova struttura permanente di *governance*, TAP TSI Services Governance Association (TSGA), associazione *no-profit* di diritto belga, con l'obiettivo di facilitare lo scambio dei dati relativi agli orari ferroviari e alle tariffe nel settore ferroviario europeo. L'atto costitutivo arriva dopo un percorso di collaborazione tra le tre imprese ferroviarie, avviato tre anni fa, per attuare le disposizioni normative delineate dalla Commissione Europea e rivolte al settore ferroviario nel suo complesso. La TSGA rappresenta infatti una delle tappe fondamentali verso la piena attuazione del Regolamento europeo sulle TAP TSI (*Telematics Applications for Passenger Services - Technical Specifications for Interoperability*), garantendo un ulteriore sviluppo nel percorso della digitalizzazione e dell'interoperabilità. I benefici saranno soprattutto a vantaggio dei viaggiatori europei perché la TSGA garantirà alle imprese ferroviarie una completa condivisione di dati e informazioni relative alla bigliettazione. L'iniziativa, fortemente voluta dalla Commissione Europea, rientra nella più ampia strategia di internazionalizzazione e conferma l'impegno del Gruppo verso la promozione della cooperazione a livello europeo.

FS SpA: al via consulenza per riforma ferrovie egiziane

Il 6 dicembre 2016 si è avviata la collaborazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al progetto di riforma delle ferrovie egiziane voluto dal Governo della Repubblica araba d'Egitto e finanziato da World Bank. La consulenza, che avrà una durata di otto mesi e un valore economico di 240 mila euro, è finalizzata al miglioramento del sistema ferroviario egiziano sia in termini di *governance* sia di riorganizzazione, regolazione del mercato, accesso all'infrastruttura e sicurezza. FS SpA ha presentato la proposta di assistenza in associazione con la società di ingegneria egiziana Mena Rail, coinvolgendo anche Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA, per la selezione dei profili tecnici richiesti.

Italferr SpA firma un contratto in Iran per la prima linea AV del Paese

Il 14 dicembre 2016 Italferr SpA ha sottoscritto un contratto del valore complessivo di circa 12 milioni di euro con le istituzioni ferroviarie iraniane per i servizi di *Project Management Consultancy* (PMC), finalizzati alla realizzazione della prima linea ad alta velocità del Paese, la Tehran-Qom-Isfahan. Italferr SpA si occuperà di supervisionare le attività connesse alla realizzazione di un'opera infrastrutturale fondamentale per i piani di sviluppo del Paese. La nuova linea AV avrà una lunghezza di 415 km con una velocità prevista non inferiore a 250 km/h. Per il progetto è prevista l'apertura di una *branch in loco* che consentirà di seguire da vicino ulteriori progetti di investimento che la Repubblica Islamica dell'Iran dedicherà alle opere infrastrutturali nel settore ferroviario.

Altri eventi

Umbria: Accordo Quadro fra Regione e RFI SpA

In data 26 gennaio 2016 è stato firmato a Perugia l'Accordo Quadro fra la Regione Umbria e RFI SpA dall'Assessore Regionale alle Infrastrutture e ai Trasporti e dall'Amministratore Delegato di Rete

Ferroviana Italiana SpA. Con questa firma, che segue la sottoscrizione del Contratto di Servizio con Trenitalia SpA, si chiude il cerchio del lavoro svolto in questi ultimi mesi dalla Regione Umbria per garantire e migliorare la qualità del servizio di trasporto ferroviario. RFI SpA assicura, per dieci anni con la possibilità di rinnovo per altri cinque, la disponibilità dell'infrastruttura per i collegamenti ferroviari da e per l'Umbria, pianificando anche il suo potenziamento.

L'Accordo Quadro è lo strumento tecnico che consentirà alla Regione Umbria di prenotare capacità di traffico per la rete ferroviaria regionale, di programmare nel medio/lungo periodo l'uso dell'infrastruttura ferroviaria in funzione del Piano Regionale dei Trasporti e per RFI SpA il principale strumento per determinare le reali esigenze di mobilità del territorio.

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane nominato membro del Comitato di Gestione del CER

In data 17 febbraio 2016 l'Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane, è stato nominato membro del Comitato di Gestione (*Management Committee*) del CER, la comunità europea che raggruppa le compagnie e i gestori ferroviari (*Community of European Railways and Infrastructure Companies*). Il CER rappresenta, verso le diverse Istituzioni europee, gli interessi dei suoi 70 membri che coprono il 73% dell'infrastruttura ferroviaria europea, l'80% del trasporto merci e il 96% del trasporto passeggeri delle ferrovie d'Europa. Il lavoro del CER è indirizzato, in particolare, a migliorare le condizioni di sviluppo e il quadro regolatorio del *business* ferroviario.

Il Gruppo FS Italiane aderisce al "30% Club"

In data 13 maggio 2016 il CdA del Gruppo FS Italiane ha aderito, attraverso la sua Presidente, al Programma "30% Club", una campagna globale per promuovere una più alta partecipazione femminile nel *management* di organizzazioni private e pubbliche al 2020. A oggi nel Gruppo la percentuale di dirigenti donne è del 21% nelle *staff* e dell'11% nelle *line*: l'obiettivo è portare tali percentuali al 30% nelle *staff* e al 20% nelle *line*. In questo senso l'Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane ha di recente aderito in prima persona a *He For She*, un'iniziativa lanciata nel 2014 dall'ONU con l'obiettivo di sensibilizzare e coinvolgere un miliardo di uomini perché si facciano promotori attivi della riduzione delle disuguaglianze di genere.

Nasce Freccialink

In data 23 maggio 2016 è nata *Freccialink*: l'Alta Velocità di Trenitalia SpA raggiunge così Siena, Perugia, L'Aquila, Matera e Potenza. Il debutto è avvenuto a Siena e, nei giorni successivi, il nuovo servizio è stato presentato nelle altre città. Grazie a un servizio integrato *bus* più *Frecce AV*, dal 12 giugno 2016 con l'avvio del nuovo orario, altre cinque città si sono avvicinate a Bologna, Milano, Roma, Napoli, Salerno, Padova e Venezia. Un'opportunità per gli abitanti e un'opportunità per le città, che entrano a pieno titolo a far parte del *network* dei capoluoghi serviti dall'Alta Velocità e possono quindi iniziare a beneficiare in modo più diretto di una rete di servizi veloci, comodi e capillari che, in pochi anni, ha rivoluzionato le abitudini di vita di milioni d'italiani, incentivato i flussi turistici, dato impulso ad attività economiche e commerciali.

FS SpA: a Milano nasce il treno del futuro

In data 30 maggio 2016 si è tenuto a Milano il *World Congress on Railway Research 2016*, l'evento organizzato da FS SpA e Trenitalia SpA che ha portato a Milano circa 1.000 partecipanti tra ricercatori, ingegneri e tecnici provenienti da tutto il mondo. Il tema di questa edizione è stato infatti "*Research and Innovation from today towards 2050*": oltre al treno del futuro si è cercato di immaginare gli scenari di mobilità resi possibili dalle nuove tecnologie. Il congresso si è occupato anche del presente: nella sessione "*Today's Research*" sono stati presentati i progetti di prossima applicazione, che potranno contribuire a migliorare da subito la mobilità ferroviaria. L'innovazione può essere la chiave anche per sfruttare al meglio le nuove possibilità offerte dal Quarto Pacchetto Ferroviario. Il Gruppo FS Italiane è determinato a portare il proprio *know how* e la sua esperienza in tutta Europa, grazie alla creazione del mercato ferroviario unico europeo.

Trenitalia SpA si aggiudica due premi "Italia Travel Awards 2016"

In data 31 maggio 2016 Trenitalia SpA si è aggiudicata un doppio prestigioso riconoscimento nel settore del turismo. Alla società di trasporto del Gruppo sono stati, infatti, conferiti due premi *Italia Travel Awards 2016* per la categoria trasporti: "miglior vettore per i clienti" e "miglior vettore per le agenzie di viaggio". Le preferenze, che hanno decretato la vittoria finale, sono state espresse da circa 6.500 agenti di viaggio e oltre 76.000 viaggiatori. Grazie a un *network* di 230 *Frecce* al giorno, Trenitalia SpA occupa un posto di primo piano nella filiera produttiva del turismo nazionale.

Inaugurazione del Tunnel di Base del Gottardo

In data 1° giugno 2016 è stato inaugurato in Svizzera il Tunnel di Base del Gottardo, la galleria ferroviaria più lunga del mondo, nonché l'opera più importante del Corridoio Reno-Alpi, tra Rotterdam e Genova, che attraversa un'area economica forte che rappresenta il 16% del PIL dell'Unione Europea. L'Italia ha un interesse prioritario nello sviluppo delle infrastrutture ferroviarie comprese nel corridoio Reno-Alpi e nei corridoi europei in generale per il contributo strategico che offrono alla competitività e alla crescita economica e occupazionale. Sul corridoio Reno-Alpi le merci provenienti da Paesi Bassi, Belgio e Germania saranno trasportate verso il Sud; anche dall'Italia ci saranno carichi diretti a Nord delle Alpi, con benefici per l'economia italiana. Sul versante italiano del tunnel del Gottardo, sono in corso, attraverso RFI SpA, interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sulle linee ferroviarie del Corridoio europeo TEN-T Reno-Alpi interessate da Alptransit, che consentiranno già di usufruire dei benefici delle opere realizzate. I lavori saranno completati nel 2020 insieme alle ferrovie svizzere. Nel 2020, conclusi tutti gli interventi sia dal lato Italia sia dal lato Svizzera, sarà garantita una capacità di traffico di 390 treni/giorno, contro i 290 di oggi, di cui 170 al Valico di Chiasso, 90 al Valico di Luino e 130 al Valico di Domodossola.

Nuovi collegamenti Milano-Francoforte a partire da dicembre 2017

In data 1° giugno 2016 è stata siglata un'intesa tra FS SpA, le ferrovie svizzere (FFS) e quelle tedesche (DB) per i nuovi collegamenti ferroviari internazionali che partiranno a dicembre 2017 tra Milano e Francoforte, passando per la Svizzera. È questo uno dei punti del *Memorandum of Understanding* siglato a Lugano dagli Amministratori Delegati di FS SpA, di FFS e di DB. Assieme ai nuovi collegamenti, l'intesa prevede migliori coincidenze tra i diversi Paesi e un miglioramento complessivo della puntualità. Nella stessa cornice, gli Amministratori Delegati di tutte le aziende ferroviarie europee hanno confermato, attraverso una dichiarazione congiunta, la volontà di creare sinergie per affrontare le sfide della mobilità del futuro.

Le eccellenze del Gruppo FS Italiane a Innotrans 2016

Il Gruppo FS Italiane e le sue principali società operative hanno partecipato, dal 20 al 23 settembre 2016, a InnoTrans 2016, il salone internazionale più importante del trasporto ferroviario e della tecnologia dei trasporti.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA, in questa edizione, ha proposto le eccellenze infrastrutturali e tecnologiche e una nuova visione trasportistica per lo sviluppo della mobilità integrata e sostenibile. Il Gruppo FS Italiane si è inoltre reso protagonista nelle tavole rotonde e negli incontri bilaterali dedicati a interoperabilità e intermodalità del sistema ferroviario, sostenibilità ambientale, eccellenze infrastrutturali e tecnologiche e sviluppo di una mobilità integrata.

Trenitalia SpA e SAP SE: innovazione per il trasporto

Il 29 settembre 2016 SAP SE e Trenitalia SpA hanno presentato le tecnologie che stanno ridefinendo il futuro digitale dei trasporti attraverso nuovi livelli di efficienza operativa nella manutenzione dei treni grazie a soluzioni e dispositivi di *smart equipment* e tecnologie *Internet of Things* (IoT). Trenitalia SpA ha avviato un percorso di implementazione di un sistema di manutenzione dinamica predittiva che utilizza la tecnologia IoT di SAP e che permette di ricavare in tempo reale dati generati da sensori, conferendo alla gestione delle risorse maggiori capacità predittive rispetto ai modelli tradizionali.

La flotta regionale si dota di sistemi di videosorveglianza

Il 14 ottobre 2016 Trenitalia SpA rende noto che tutti i treni Jazz della flotta regionale sono dotati della videosorveglianza *live*. Sono stati infatti completati gli interventi di installazione di *monitor*, telecamere e *software* che permettono di trasmettere in diretta le immagini riprese a bordo treno, consentendo ai passeggeri, al personale e alle forze dell'ordine di osservare e registrare ciò che accade in ogni momento. La tecnologia *software* in dotazione su questi convogli, novità assoluta in Europa per i treni pendolari, è stata messa a punto da Trenitalia SpA in collaborazione con Almviva SpA.

Affidamento servizi TPL bacino provinciale di Parma

In data 20 ottobre l'Agenzia della Mobilità e del Trasporto di Parma ha dato lettura, in seduta pubblica, dei punteggi tecnici assegnati dalla Commissione preposta alle offerte pervenute in risposta alla gara indetta dalla stessa Agenzia per l'affidamento dei servizi di TPL nel bacino provinciale; contestualmente sono state aperte le buste economiche, è stata data lettura delle stesse e dei relativi punteggi e quindi è stata annunciata la classifica provvisoria dei concorrenti. Alla competizione hanno partecipato: l'*incumbent* (TEP), un raggruppamento tra Seta e TPer (TPL di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Piacenza) e il raggruppamento tra



Busitalia-Sita Nord Srl (mandataria con una percentuale al 60%) e Autoguidovie SpA. Il raggruppamento con capofila Busitalia-Sita Nord Srl è risultato il migliore, sia in termini di offerta economica che tecnica. A conclusione della procedura la Stazione appaltante nel mese di marzo 2017 ha formalizzato l'aggiudicazione provvisoria all'ATI Busitalia-Autoguidovie.

Accordo MEF-BEI per il finanziamento della rete convenzionale

Il 27 ottobre 2016 è stato firmato l'accordo fra Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e RFI SpA finalizzato al finanziamento del valore di un miliardo di euro per aumentare *standard* sicurezza, migliorare accessibilità stazioni, prevenire rischi idrogeologici e sismici. I progetti presentati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, attraverso Rete Ferroviaria Italiana SpA, riguardano alcuni degli interventi inseriti nel Contratto di Programma 2012-16, parte Investimenti. Il finanziamento BEI rientra tra i fondi definiti nelle leggi di Stabilità 2015 e 2016, circa 18 miliardi di euro, per realizzare la "cura del ferro", voluta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con l'obiettivo di migliorare il trasporto regionale e metropolitano, la rete Alta Velocità/Alta Capacità e i Corridoi europei viaggiatori e merci TEN-T, favorendo così la crescita della quota del trasporto su ferro.



Firmato il nuovo Contratto di Servizio per la gestione del trasporto pubblico sulle ferrovie regionali dell'Abruzzo

Il 7 novembre 2016 è stato firmato il Nuovo Contratto di Servizio tra Regione Abruzzo e Trenitalia SpA che definisce le caratteristiche principali dell'offerta ferroviaria regionale e punta a incrementare ancora di più la qualità dei servizi destinati ai pendolari nell'ottica di una sempre maggiore integrazione dei servizi tra ferro e gomma. Il Contratto ha validità fino al 2023 e un valore

complessivo di 571 milioni di euro, comprensivo di corrispettivi e ricavi da mercato. Il contratto definisce anche un investimento economico in autofinanziamento di 27,4 milioni di euro, finalizzato all'acquisto di cinque nuovi treni. La progressiva entrata in esercizio di questi cinque nuovi convogli, sommati ai quattro *Jazz* elettrici in servizio dal dicembre 2014 e ai quattro *Swing diesel* operativi da gennaio 2016, continuerà a contribuire alla riduzione dell'età media del parco rotabili circolanti in Abruzzo. Inoltre, attraverso una rinnovata politica della qualità dei servizi, introduce un ulteriore incremento degli *standard* di puntualità dei collegamenti, già a oggi molto positivi. Infine, prevede specifiche agevolazioni per favorire la mobilità sul territorio per i residenti delle Aree Interne, la gratuità per il trasporto delle bici in treno e agevolazioni tariffarie per gli studenti.

RFI SpA firma il protocollo d'intesa per il miglioramento dei collegamenti da e per il porto di Trieste

Il 15 novembre 2016 è stato firmato il Protocollo d'intesa fra la Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (ASP) e l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana SpA che ha l'obiettivo di migliorare i collegamenti ferroviari da e per il porto di Trieste, considerato uno dei principali hub del sistema logistico italiano e internazionale; aumentare la quota del traffico merci su nave e ferro; garantire un autentico trasporto cargo intermodale e sostenibile da e verso i mercati del resto d'Europa e del Mar Mediterraneo. L'intesa permetterà di potenziare dal punto di vista infrastrutturale il porto di Trieste e il suo collegamento con la rete ferroviaria nazionale con un investimento economico complessivo pari a 70 milioni di euro, di cui 50 finanziati da RFI SpA e la restante parte dall'Autorità di Sistema Portuale. Al termine degli interventi, le merci transitate dal porto di Trieste potranno intercettare due dei quattro *Core corridor* TEN-T europei che attraversano l'Italia: quello Mediterraneo, che collega la Penisola iberica al confine dell'Est europeo passando per la dorsale italiana Torino-Trieste; e quello Baltico-Adriatico, che collega importanti porti italiani come Ravenna e appunto Trieste all'Austria e ai mercati del Nord Europa. L'obiettivo è migliorare il trasporto merci su ferro realizzando così la "cura del ferro" e rispondendo agli obiettivi indicati dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Unione Europea: trasferire entro il 2030 il 30% delle merci oltre i 300 km dalla strada ad altre modalità meno inquinanti, come ferro e navi, e il 50% entro il 2050.

RFI SpA e Terna SpA insieme per l'energia sostenibile

Il 17 novembre 2016 l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana SpA e l'Amministratore Delegato di Terna SpA hanno firmato una Lettera di Intenti con l'obiettivo di collaborare per la individuazione e la realizzazione di iniziative di interesse comune in materia di energie rinnovabili in Italia. In particolare, l'accordo prevede lo sviluppo da parte delle due società di un progetto volto alla realizzazione di impianti fotovoltaici che alimenteranno con energia pulita i consumi elettrici di RFI SpA. Il progetto allo studio potrebbe costituire la prima grande operazione nel settore dell'energia fotovoltaica in Italia a essere realizzata in un contesto di "grid parity", in assenza cioè di incentivi statali e, quindi, contrariamente al passato, senza oneri aggiuntivi per famiglie e imprese.

Intesa Regione - RFI SpA per sviluppo infrastrutture in Friuli Venezia Giulia

Il 22 novembre 2016 è stato firmato il Protocollo d'intesa dalla Presidente della Regione e l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di RFI SpA che ha per oggetto il potenziamento infrastrutturale e tecnologico per migliorare gli standard di qualità del servizio ferroviario e velocizzare i collegamenti tra il Friuli Venezia Giulia e il resto del Paese; la riattivazione della linea Sacile-Gemona, per treni viaggiatori e finalità turistiche; lo sviluppo dell'intermodalità ferro/gomma/bici; il miglioramento dell'accessibilità nelle stazioni per le persone a ridotta mobilità e gli interventi a favore dei collegamenti transfrontalieri. L'investimento economico complessivo relativo agli interventi inseriti nel Protocollo è pari a 2,6 miliardi di euro, di cui 413 milioni già finanziati.

Il Gruppo sul podio di "Webranking 2016"

Il 30 novembre 2016 FS SpA si posiziona al terzo posto per la comunicazione digitale tra le società non quotate e al primo posto tra quelle del settore *Travel&Infrastructure* nella classifica *Webranking* 2016, la più nota e accurata ricerca europea di settore curata da Lundquist in collaborazione con Comprend giunta alla sua terza edizione.

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane eletto Presidente dell'Union Internationale des Chemins de fer - UIC

Il 1° dicembre 2016 l'Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è stato eletto all'unanimità Presidente dell'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), l'associazione che rappresenta il settore ferroviario a livello globale. L'elezione sottolinea e riconosce l'impegno del Gruppo nello sviluppo del settore ferroviario e la capacità di rappresentare al meglio gli interessi del comparto. Lo scenario internazionale ha inoltre un'importanza sostanziale

per il Gruppo FS Italiane che, come già ampiamente rappresentato, tra i pilastri strategici del Piano Industriale 2017-2026, vede il rafforzamento della propria presenza all'estero. Rappresenta anche un traguardo importante per il sistema Italia, che avrà l'opportunità di incidere nella definizione delle politiche del trasporto a livello globale, una tra le *industry* più strategiche per investimenti e impatti sulla vita delle persone e sulle economie dei Paesi. L'UIC sarà chiamata anche a svolgere il fondamentale ruolo di consulente e *advisor* per i grandi programmi di investimento, attualmente in corso o previsti nei prossimi anni a livello mondiale: dai Corridoi europei TEN-T (passeggeri e merci) alla Cina, dagli USA all'India, passando per la Russia.

Trenitalia SpA sul podio nella *Travel Top 50* di "Monocle" per i nuovi treni regionali

Il 2 dicembre 2016 Trenitalia SpA si aggiudica il terzo posto della *Travel Top 50* di Monocle. La società di trasporto del Gruppo FS Italiane è stata infatti premiata per il *Best regional revival*. La rivista ha infatti riconosciuto l'importanza dell'investimento, senza precedenti in Italia per l'acquisto di 450 nuovi treni regionali. La gara, bandita ad agosto 2015, si è conclusa senza ricorsi e ritardi ad agosto 2016 e i pendolari inizieranno a trarne concreti vantaggi dal 2019, quando i primi convogli cominceranno a circolare e ad assicurare loro una nuova e positiva esperienza di viaggio, che costituirà un ulteriore salto di qualità rispetto a quanto già realizzato con le recenti consegne dei Jazz e dei Vivalto. La prima Regione a beneficiare delle novità sarà l'Emilia Romagna.

Il Gruppo FS Italiane inaugura la nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Brescia-Treviglio

Il 10 dicembre 2016 è stata inaugurata la nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Treviglio-Brescia, che in 36 minuti collegherà la città della Leonessa a Milano. La nuova linea AV/AC Brescia-Milano è un'ulteriore tappa nella realizzazione del collegamento ferroviario AV/AC Milano-Venezia e del *Core corridor* TEN-T Mediterraneo, di cui è parte integrante, che collega la Penisola iberica fino al confine ucraino e che in Italia si estende da Torino a Trieste.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Astaldi SpA: firmato accordo per la cessione di M5

Il 12 dicembre 2016 Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Astaldi SpA hanno sottoscritto un accordo per la cessione della partecipazione detenuta da Astaldi SpA in M5 SpA, società concessionaria della Linea 5 della Metropolitana di Milano. L'operazione prevede la cessione di una quota pari al 36,7% (capitale e finanziamento soci) posseduta da Astaldi SpA in M5, valutata in 64,5 milioni di euro. Astaldi SpA resterà azionista con una quota del 2% di M5, assicurando il supporto allo sviluppo delle attività di propria competenza. Il *closing* dell'operazione avverrà al termine dell'*iter* autorizzativo previsto, nonché all'esito della valutazione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

ALTRE INFORMAZIONI

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali e dei contenziosi in genere (civili, amministrativi, arbitrati, ecc.) di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2016. 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 esposti 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 loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria. Inoltre, ricorrendone le circostanze, le società interessate si sono costituite parte civile.

Con riferimento ai procedimenti giudiziari penali, av-



viati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti delle società del Gruppo, si evidenzia che nel corso del 2016 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

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

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

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, ecc. per i

quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto a effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi e oneri è riportato nelle Note esplicative al bilancio consolidato, cui si rinvia. Allo stesso modo anche la descrizione delle attività e passività potenziali, così come definite dai principi di Gruppo, sono riportati nelle stesse Note cui si fa uguale rinvio.

Procedimenti ex D.Lgs. 231/01

- / Il procedimento penale n. 25816/10 RGNR – Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze, ha a oggetto presunti illeciti verificatisi nell'ambito della gestione dell'appalto a Contraente Generale per la progettazione ed esecuzione della Stazione e del Passante AV nel nodo di Firenze. In relazione a tale appalto, sono stati indagati dalla Procura della Repubblica di Firenze un dipendente di RFI SpA, il Presidente *pro tempore*, l'Amministratore Delegato *pro tempore* e alcuni dipendenti di Italferr SpA, oltre a esponenti di altre amministrazioni e imprese

esecutrici dei lavori. In esito alla richiesta di rinvio a giudizio nei confronti di tutti gli indagati, tra i quali Italferr SpA, ai sensi del D.Lgs. 231/2001, in data 10 marzo 2016, a conclusione della fase dell'udienza preliminare, il GUP del Tribunale penale di Firenze ha emesso sentenza di non luogo a procedere nei confronti di Italferr SpA, dell'ex Amministratore Delegato, dell'ex Direttore operativo e del *Project manager* della predetta società, e del dirigente di RFI SpA, mentre ha rinviato a giudizio l'ex Presidente e due funzionari di Italferr SpA, alleggerendone, tuttavia, significativamente le posizioni. Avverso la citata sentenza di proscioglimento, la Procura ha proposto ricorso per Cassazione. Quest'ultima, nel mese di ottobre 2016, ha rigettato tutti i ricorsi riferiti alla Italferr SpA oltre che al Direttore operativo e al *Project manager*; ha disposto altresì l'annullamento della sentenza di non luogo a procedere, con rinvio al Tribunale di Firenze, con riferimento ad alcuni dei capi d'imputazione a carico del Presidente e dell'Amministratore Delegato *pro tempore* e di alcuni funzionari sempre di Italferr SpA.

Il procedimento in oggetto, per la parte che vedeva coinvolta la società Italferr SpA ai sensi del D.Lgs. 231/2001, si è concluso con sentenza di assoluzione diventata definitiva a seguito del pronunciamento della Corte di Cassazione.

- / Il procedimento penale n. 10095/2010 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa contestata a RFI SpA in relazione all'incidento sul lavoro occorso il 1° settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti di RFI SpA, si è concluso nella prima fase di giudizio all'udienza del 14 aprile 2016 con sentenza di assoluzione della società perché il fatto di reato non sussiste. La sentenza è divenuta irrevocabile in data 21 maggio 2016.
- / Il procedimento penale n. 2554/13 RGNR (riunito al procedimento penale n. 3253/2010 RGNR) pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Foggia, vede l'iscrizione di RFI ex D.Lgs. 231/01, oltre a un dipendente di tale società e a due dipendenti della ditta Fersalento Srl. Il processo si riferisce all'incidento mortale sul lavoro occorso il 5 marzo 2010 in agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento Srl.
- / In relazione al procedimento penale n. 6305/09 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidento ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, si rende noto che, all'udienza del 31 gennaio 2017, il Giudice ha dato lettura del dispositivo della sentenza di primo grado. Per quanto riguarda il Gruppo FS, il Tribunale ha escluso la responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/2001 di FS SpA e FS Logistica SpA "perché il fatto non sussiste" e ha assolto "per non aver commesso il fatto" l'ex AD *pro tempore* di FS, limitatamente alle contestazioni ascrittegli nella richiamata qualità, l'ex AD e l'ex Presidente *pro tempore* di FS Logistica, nonché cinque funzionari di RFI. È stata invece dichiarata la responsabilità delle Società Trenitalia SpA e RFI SpA, per illecito amministrativo di cui all'art. 25 *septies* D.Lgs. 231/2001, e comminata la sanzione pecuniaria di 700 mila euro ciascuna e la misura interdittiva del divieto di pubblicizzare beni e servizi per il periodo di tre mesi. Il Tribunale ha inoltre pronunciato sentenza di condanna nei confronti di 12 persone fisiche riferibili al Gruppo FS, tra cui i due AD *pro tempore* di RFI che si sono succeduti tra il 2001 e il 2009 e l'ex AD *pro tempore* di Trenitalia. Sono state altresì condannate 11 persone fisiche e tre Società esterne al Gruppo per responsabilità ex D.Lgs. 231/2001, mentre una è stata prosciolta dalla incolpazione. Il Tribunale ha altresì disposto a carico degli imputati condannati, in solido fra loro e con i relativi responsabili civili, il risarcimento del danno (oltre alle spese di giudizio e di difesa) in favore delle parti civili costituite, rinviando per la maggior parte dei casi al giudice civile per la relativa liquidazione e assegnando, al contempo, una provvisoria. Il Tribunale ha fissato il termine di 90 giorni per il deposito delle motivazioni, con conseguente proponibilità delle impugnative innanzi alla Corte di Appello. Tutte le condanne, eccezione fatta per le provvisorie, non sono esecutive, ai sensi di legge, fino al passaggio in giudicato della sentenza.
- / Il procedimento penale n. 7906/2009 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Latina pende in fase dibattimentale, per ipotesi di lesioni colpose, connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica (evento del 10 agosto 2009). Sono attualmente imputati tre funzionari di RFI, nonché la società RFI ex D.Lgs. 231/01, che è stata anche citata quale responsabile civile su richiesta delle parti civili.
- / Il procedimento penale n. 1430/2014 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Gela pende per il reato di cui all'art. 589, co. 1, 2 e u.c. c.p. (omicidio colposo in violazione della normativa a tutela della sicurezza del lavoro per investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI SpA). Sono attualmente imputati l'ex AD *pro tempore* e 8 funzionari ed ex funzionari di RFI, oltre a RFI SpA, incolpata per illecito amministrativo dipendente da reato ex art. 25 *septies* D.Lgs. 231/01. Pende attualmente l'udienza preliminare.
- / Il procedimento penale n. 3566/2015 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rimini pende per l'incidento, avvenuto il 5 marzo 2015, che ha interessato un dipendente della ditta A.T.S. Costruzioni che operava presso l'OMC Locomotive di Rimini. Trenitalia SpA è incolpata per illecito amministrativo dipendente da reato ex art. 25 *septies* 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.

- / Il procedimento penale n. 20765/2014 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze riguarda l'incidente d'esercizio (svio) 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 come deviatore alla garitta "Deviatore Ingresso Parco Carrozze". È in corso di svolgimento la fase dell'udienza preliminare nei confronti di due dirigenti e di due dipendenti di Trenitalia SpA (imputati di omicidio colposo relativo a violazioni di norme antinfortunistiche), nonché della società stessa incolpata per illecito amministrativo dipendente da reato ex art. 25 *septies* D.Lgs. 231/01.
- / Procedimento penale n. 1525/08 RGNR (c.d. "Truck Center"). Trattasi di procedimento per omicidio colposo relativo a violazioni di norme antinfortunistiche concluso in primo grado con la condanna di alcuni funzionari di FS Logistica oltre che della società incolpata ai sensi del D.Lgs. 231/01 e quale responsabile civile. Il procedimento è pendente in appello.
- / Il procedimento penale n. 5643/10 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Sassari è stato iscritto a seguito dell'incidento mortale occorso al macchinista del treno 8921 per l'impatto con un masso caduto in linea per un evento franoso di eccezionale e imprevedibile entità. Il procedimento è pendente in fase dibattimentale nei confronti di tre dipendenti di RFI SpA e della società stessa, nella qualità di responsabile civile e amministrativo ex D.Lgs. 231/01.
- / Il procedimento penale n. 1933/2011 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Latina, pendente innanzi al GUP, è stato iscritto a seguito dell'incidento mortale occorso in data 25 febbraio 2011 a un dipendente di una ditta esterna sulla tratta Campoleone-Cisterna di Latina. È in corso di svolgimento la fase dell'udienza preliminare nei confronti di un dirigente e di tre dipendenti della società, nonché della società stessa incolpata ex D.Lgs. 231/01.
- / Il procedimento penale n. 1758/2014 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano riguarda presunte violazioni connesse al superamento dei limiti fissati normativamente nello scarico di acque reflue industriali in pubblica fognatura, commesso in Milano, presso un impianto industriale. Il procedimento vede attualmente coinvolti un dirigente di Trenitalia SpA e Trenitalia SpA ai sensi del D.Lgs. 231/01, in relazione alle predette violazioni ambientali.
- / In data 21 aprile 2017 è stato notificato al Rappresentante Legale di Busitalia l'Avviso di conclusione delle indagini preliminari in ordine a un presunto illecito amministrativo di cui agli artt. 5, 24 e 25 D.Lgs. 231/2001 in relazione al reato di cui all'art. 640 *bis* c.p., con riferimento ad indagini riguardanti alcuni dipendenti della società.

Altri procedimenti penali rilevanti

- / Il procedimento penale n. 3034/2012 RGNR - iscritto innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rossano e successivamente trasferito alla Procura di Castrovillari - è relativo all'investimento mortale da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone, avvenuto presso il Passaggio a Livello Privato della tratta Rossano C.-Mirto Crosia. Il Pubblico Ministero ha emesso avviso di conclusione delle indagini preliminari nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI SpA (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo FS.
- / Il procedimento penale n. 6765/2012 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Brindisi, in relazione al sinistro del 24 settembre 2012, che ha coinvolto il Treno *Freccia* Argento 9351 e un autoarticolato a un passaggio a livello sulla tratta Bari-Lecce nei pressi della stazione di Cisternino (BR), è pendente innanzi alla Corte di Appello di Lecce. In tale procedimento RFI SpA si è costituita parte civile unitamente a Trenitalia SpA; l'imputato condannato, esterno al Gruppo, ha impugnato la sentenza di condanna emessa dal Tribunale di Brindisi il 21 ottobre 2014.

- / Il procedimento penale n. 35874/13 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, trae origine da presunte violazioni del D.Lgs. 81/2008 connesse all'introduzione del modulo di condotta ad "agente unico/agente solo", che avrebbero, nell'ipotesi accusatoria, affievolito le misure atte a prevenire i rischi nei casi di emergenza e/o primo soccorso del macchinista verificatesi in linea. La Procura della Repubblica di Roma ha emesso il decreto di citazione diretta a giudizio nei confronti dell'ex Amministratore Delegato e del Responsabile Esercizio Frecciarossa di Trenitalia SpA. Il processo è attualmente in fase dibattimentale.

Arbitrati

Arbitrati con *General Contractor*

- / Terzo Valico di Giovi: arbitrato RFI/COCIV. Il Lodo – avente a oggetto la valorizzazione di talune attività progettuali a suo tempo espletate dal Consorzio COCIV – è stato impugnato da RFI SpA in via principale e da COCIV in via incidentale. Il giudizio è attualmente pendente (l'udienza per la precisazione delle conclusioni è stata rinviata al 24 maggio 2018). Per maggiori dettagli si rinvia alla Relazione finanziaria annuale 2015.

Procedimenti civili e amministrativi

- / Sconto K2 ex DM 44T/2000. Rispetto a quanto indicato nella Relazione finanziaria annuale 2015, a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si rammenta che, con riguardo ai due giudizi attualmente pendenti dinanzi al TAR Lazio avverso le Decisioni URSF n. 18/2006 e n. 83/2007, è stata fissata al 14 giugno 2017 l'udienza pubblica per la discussione. Relativamente al ricorso presentato dalle Imprese Ferroviarie per l'ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato di annullamento del DM 92T, nel rinviare alla Relazione finanziaria annuale 2015 per la dettagliata descrizione di quanto sinora avvenuto nel corso di tale fase, si fa presente che, in data 26 settembre 2016, il Delegato del Commissario *ad Acta* ha trasmesso la relazione conclusiva sugli esiti dell'istruttoria individuando quale termine di decorrenza dello sconto K2 il 1° gennaio 2006 e quale termine di decadenza il 30 giugno 2009, a eccezione della quota di traffico prodotta con materiale rotabile per il quale, antecedentemente al 30 giugno 2009, si siano verificate le condizioni per la condotta ad agente unico (realizzazione dell'attrezzatura tecnologica a terra SST, installazione del connesso sistema di bordo dei convogli SSB ed emanazione delle norme e delle procedure per la disciplina della condotta dei treni con agente solo). Il Delegato del Commissario *ad Acta* ha quindi quantificato i singoli importi – comprensivi degli interessi al tasso legale maturati al 30 settembre 2016 e scomputati degli sconti autopratricati – da corrispondere alle quattro IF ricorrenti e quindi interessate dal giudizio di ottemperanza (segnatamente Rail Traction Company, NordCargo, SBB Cargo, DB Schenker) per un importo totale pari a circa 20 milioni di euro (che al netto di quanto già trattenuto dalle imprese ricorrenti comporterà la gestione del saldo finanziario per circa 12,6 milioni di euro). RFI SpA si è fatta quindi promotrice dell'avvio di un tavolo di un confronto con le quattro IF ricorrenti, a cui parteciperà lo stesso MIT, finalizzato a una celere definizione della vicenda in oggetto anche attraverso il concretizzarsi di eventuali ipotesi transattive tra le controparti. La società ha provveduto a iscriversi il debito maturato verso le Imprese Ferroviarie per il suddetto importo nonché un corrispondente credito verso il MEF, a fronte dello stanziamento di 30 milioni di euro previsto nell'aggiornamento 2015 del CdP-I per "oneri connessi all'applicazione del DM 44T/2000" nell'ambito dello stanziamento complessivo per "tecnologie per la circolazione e l'efficientamento". Infine, la Società ha proceduto comunque a riquantificare e integrare l'apposito fondo a copertura di eventuali interessi e oneri accessori da sostenere in attesa del rimborso delle somme che dovesse in prima istanza anticipare a favore delle IF aventi diritto.
- / 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 (RFI SpA, la ex Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA). I ricorsi, inizialmente incardinati dinanzi al TAR Lazio, sono stati trasposti al TAR Piemonte, dinanzi al quale i giudizi promossi da RFI SpA ed ex Grandi Stazioni SpA sono stati riassunti. Trenitalia SpA si è costituita in entrambi i giudizi in data 5 maggio 2016. Nel corso dell'udienza del 15 marzo 2017, il Giudice ha ritenuto di trattare la sola causa derivante dall'impugnazione di RFI, rinviando al 28 giugno 2017 la trattazione del ricorso presentato da Grandi Stazioni.

- / Ricorso verso Delibera ART n. 96/2015. Con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, RFI SpA, Trenitalia SpA e la ex Grandi Stazioni SpA hanno impugnato la Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 avente a oggetto i principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. I ricorsi sono stati trasposti dinanzi al TAR Piemonte. RFI, 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 dell'operatore di trasporto ferroviario Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA. Nel corso dell'udienza del 15 marzo 2017, il Giudice ha rinviato la trattazione del ricorso presentato da Trenitalia all'udienza del 28 giugno 2017. A partire dal mese di giugno 2016, in pendenza dei ricorsi presentati dalle Società del Gruppo FS, l'ART è tornata a intervenire sulla materia dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, adottando le Delibere nn. 72/2016, 75/2016 e 80/2016. Le nuove Delibere hanno generato ulteriori ricorsi da parte di Trenitalia SpA, nonché di altre imprese di trasporto ferroviario. In particolare, con atto di motivi aggiunti, Trenitalia SpA ha impugnato, nel corso del mese di settembre 2016, le Delibere nn. 72 e 75/2016. L'udienza per la trattazione dell'istanza cautelare si è tenuta l'11 ottobre 2016. In quella sede, il Collegio ha suggerito, stante la complessità della vicenda, di trattare la questione nel merito, rinviando la causa all'udienza pubblica del 15 marzo 2017; in quella sede, è stato disposto ulteriore rinvio al 28 giugno 2017. Quanto alla Delibera n. 80/2016 invece, Trenitalia SpA ha proceduto con l'impugnativa mediante ricorso autonomo innanzi al TAR Piemonte. Nel corso della prima udienza pubblica di trattazione del 15 marzo 2017, il TAR Piemonte ha rinviato la trattazione del ricorso e degli atti conseguenti all'udienza del 28 giugno 2017.
- / Ricorso verso Delibera ART n. 33/2016. In data 31 luglio 2015, con la Delibera n. 64, l'ART ha avviato un procedimento nei confronti di RFI SpA, per l'adozione di provvedimenti sanzionatori in ragione di eventuali inottemperanze ad alcune misure regolatorie contenute nella Delibera n. 70/2014. Nel corso della fase istruttoria, RFI SpA, per talune contestazioni formulate dall'ART (segnatamente quelle riguardanti le misure 1.6.4, 3.6.1, 11.6.1, 11.6.3), ha presentato un set di impegni che, con Delibera ART n. 91 del 5 novembre 2015, sono stati dichiarati ammissibili e pubblicati sul sito dell'Autorità, dando così avvio alla fase di *market test*. In data 16 marzo 2016 è stata pubblicata sul sito *internet* dell'ART la Delibera n. 24/2016 con cui sono stati approvati e resi obbligatori i suddetti impegni, senza accertamento di infrazione a carico di RFI. Con riferimento alle contestazioni rispetto alle quali non sono stati proposti impegni, RFI SpA ha presentato memorie difensive, le cui argomentazioni sono state esplicitate nel corso delle audizioni innanzi agli uffici e al Collegio dell'Autorità. Con Delibera n. 33/2016, l'ART ha chiuso tale procedimento sanzionatorio con l'accertamento di due violazioni e la condanna a una sanzione complessiva di importo pari a 30.000 euro. Per completezza, si segnala che – in relazione alla violazione concernente la misura 5.6.1 lett d) "articolazione in scaglioni del sistema penali/franchigie" – l'ART ha inoltre prescritto a RFI di introdurre nei PIR 2015 e 2017 – entro 15 giorni dalla notifica del provvedimento – la previsione di uno scaglione di franchigia pari al 3% a favore delle imprese ferroviarie titolari dei contratti di utilizzo con un importo inferiore a 6 milioni di euro, pubblicando sul proprio sito i Prospetti Informativi Rete (PIR) così integrati e dandone tempestiva comunicazione a tutti i soggetti interessati. Nei termini prescritti RFI SpA ha ottemperato a quanto sopra provvedendo, rispettivamente, alla pubblicazione degli aggiornamenti del PIR 2015 e 2017 e al pagamento della sanzione complessivamente irrogata. Fermo quanto sopra, a tutela

dei propri interessi, RFI ha comunque proposto in data 23 maggio 2016 ricorso al TAR Piemonte impugnando la Delibera n. 33/2016 limitatamente all'accertamento delle sopra menzionate violazioni. A oggi si è in attesa della fissazione dell'udienza.

- / Ricorso verso Delibera AEEGSI n. 654/2015. In data 26 febbraio 2016 RFI SpA ha notificato al TAR Lombardia il ricorso avverso la Delibera n. 654/2015 con cui l'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico (AEEGSI) ha adottato il provvedimento che approva la regolazione tariffaria dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell'energia elettrica per il periodo di regolazione 2016-2023. Detto provvedimento è composto, tra l'altro, dal "Testo integrato delle disposizioni per l'erogazione dei servizi di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica - disposizioni per il periodo 2016-2019 (TIT)", la cui parte IV regola i "regimi tariffari speciali". Con riferimento al regime tariffario speciale di cui è titolare RFI SpA e di cui gode il sistema ferroviario, il nuovo TIT prevede che, a partire dal 1° gennaio 2016, il beneficio dell'applicazione del c.d. "punto unico virtuale" sia limitato ai soli quantitativi di energia del Servizio Universale e Merci, venendo viceversa meno la relativa fruizione per i quantitativi di energia dei Servizi a Mercato (rispetto ai quali i consumi mensili vengono considerati come "uniformemente distribuiti tra i punti di prelievo" di RFI e, quindi, alla massima aliquota applicabile). Allo stato il procedimento giudiziario è in attesa della fissazione della prima udienza.
- / Ricorso verso Delibera ART n. 54/2016. A settembre 2016, Trenitalia SpA ha promosso ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento della Delibera ART n. 54/2016 pubblicata l'11 maggio 2016 avente a oggetto "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di abbonamenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad AV". Il ricorso è stato notificato in data 7 settembre 2016. Il 25 ottobre 2016, l'ART ha trasposto il ricorso innanzi al TAR Piemonte. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

Procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie

- / Procedimento AGCM A/495. In data 15 giugno 2016, l'AGCM ha deliberato l'avvio di un procedimento istruttorio nei confronti delle società Busitalia Veneto SpA (Busitalia Veneto) e Busitalia - Sita Nord Srl (Busitalia SN), nonché di APS Holding SpA (APS), al fine di accertare una possibile violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea e dell'art. 3 della Legge 287/1990, in materia di abuso di posizione dominante. Contestualmente, l'Autorità ha autorizzato accertamenti ispettivi presso le sedi di Roma, Firenze e Padova di Busitalia SN e Busitalia Veneto, intervenuti, senza alcun preavviso, il 23 giugno 2016. L'iniziativa dell'AGCM si inserisce nella fase relativa alla predisposizione, da parte del competente Ente di Governo/stazione appaltante, della documentazione relativa alla gara per l'affidamento dei servizi automobilistici e tranviari, urbani ed extraurbani, nel territorio provinciale di Padova. Nel provvedimento di avvio viene contestata a Busitalia Veneto – che gestisce i servizi di trasporto oggetto della futura procedura di gara – e ai suoi azionisti Busitalia SN e APS l'adozione di una condotta volta a ritardare la predisposizione della documentazione di gara, anche attraverso l'omissione di informazioni e l'invio tardivo dei dati/elementi informativi necessari. L'Autorità contesta, inoltre, alle società, una presunta indebita pressione nei confronti della Provincia di Padova, finalizzata a ottenere l'autorizzazione ad aumentare i prezzi dei biglietti venduti tramite il canale elettronico, ovvero i c.d. *ticket SMS*. Con riferimento alla prima condotta, l'AGCM aveva paventato, ai sensi dell'art. 14bis, della Legge 287/1990, l'adozione di misure cautelari provvisorie nei confronti delle parti del procedimento. Tuttavia, a seguito delle informazioni e dei chiarimenti ricevuti, l'Autorità, il 20 luglio 2016, ha deliberato la mancata adozione di misure cautelari nei confronti di Busitalia SN e Busitalia Veneto (prov. AGCM n. 26129, del 20 luglio 2016). Il 14 dicembre 2016, Busitalia SN e Busitalia Veneto hanno proposto alcune misure rimediale di carattere comportamentale che, all'esito di una preliminare valutazione di "non manifesta infondatezza", sono state pubblicate sul sito *Internet* dell'Autorità al fine di consentire ai terzi interessati di formulare

eventuali osservazioni (c.d. *market test*). Acquisite le osservazioni formulate nel corso del *market test*, Busitalia SN e Busitalia Veneto hanno proposto alcune modifiche accessorie agli impegni. Il procedimento è tutt'ora in corso. Per completezza, si precisa che la procedura di valutazione degli impegni deve concludersi entro tre mesi dalla data di pubblicazione degli stessi; tuttavia, il termine potrà essere sospeso per il tempo necessario per acquisire il parere della Commissione Europea ai sensi dell'art. 11, comma 4, del Reg. 1/2003.

- / Procedimento AGCM PS/10578. In data 9 novembre 2016, l'AGCM ha deliberato, nei confronti di Trenitalia SpA, l'avvio di un procedimento istruttorio per la presunta violazione della disciplina in materia di pratiche commerciali scorrette di cui al Codice del Consumo, in relazione ai sistemi di vendita di Trenitalia. La comunicazione di avvio del procedimento istruttorio è stata notificata il 15 novembre 2016, in occasione degli accertamenti ispettivi effettuati presso la sede di Trenitalia di Roma. In sintesi, secondo l'Autorità la società starebbe mettendo in atto, attraverso taluni limitati canali di vendita, alcune pratiche commerciali scorrette che avrebbero peraltro impatto sugli obblighi di servizio pubblico imposti a Trenitalia nel segmento del trasporto ferroviario regionale e, in parte, in quello a media e a lunga percorrenza, qualificando così la pratica contestata come "aggressiva", ai sensi del Codice del Consumo. Nel rispetto della tempistica del procedimento, Trenitalia ha: (i) presentato richiesta di restituzione e/o riservatezza dei documenti acquisiti durante l'ispezione, al fine di sottrarre eventuali informazioni sensibili alla disponibilità di soggetti terzi; (ii) fornito riscontro alla richiesta di informazioni formulata dall'AGCM contestualmente all'avvio del procedimento istruttorio; (iii) presentato memorie e documenti, per sostenere la correttezza della propria condotta. Inoltre, con due note del dicembre 2016 e gennaio 2017, Trenitalia, pur confermando la liceità della propria condotta, ha formulato una serie di impegni volti a superare i presunti profili di scorrettezza ravvisati dall'AGCM nel corso delle valutazioni preliminari all'avvio dell'istruttoria. Con Delibera del 7 febbraio 2017, l'AGCM ha ritenuto di non accogliere le proposte di impegni formulate dalla società, disponendo la prosecuzione del procedimento istruttorio. La chiusura del procedimento, originariamente fissata all'8 aprile 2017, è stata prorogata al 7 giugno 2017.
- / Casi UE SA 32179/SA 32953. Lo scorso 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:
 - alcune operazioni di *asset allocation* infragruppo (caso SA 32179); e
 - le compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).
 La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di *asset allocation*, interne al Gruppo FS, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia SpA e di FS Logistica 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. Nel biennio 2015-2016 non si sono registrate ulteriori comunicazioni formali. Sotto il profilo dell'analisi del rischio riferito ai sopra dettagliati casi UE si precisa che il procedimento da parte della Comunità Europea è nei confronti dello Stato Italiano per possibili aiuti di Stato e, quindi, non esiste un'effettiva situazione di contenzioso che riguardi direttamente il Gruppo FS. In considerazione pertanto della fase ancora preliminare e della complessità della vicenda si è dunque nell'impossibilità comunque a oggi di individuare una oggettiva situazione di passività potenziale oltre che di effettuare ogni attendibile stima dell'eventuale importo che dovesse mai essere riconosciuto. Leggendo congiuntamente le analisi appena esposte, e anche avvalendosi di pareri a suo tempo espressi da legali esterni indipendenti, si ritiene non ricorrano le condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) considerano necessarie per procedere ad accantonamenti in bilancio.
- / Caso UE SA 44627. In data 24 novembre 2016 la DG Concorrenza della Commissione Euro-

pea ha autorizzato quale aiuto di Stato compatibile ai sensi dell'art. 93 TFUE e delle Linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie la misura denominata "Ferrobonus" (SA 44627), notificata formalmente da parte delle autorità italiane alla Commissione Europea in data 22 giugno 2016. La decisione di autorizzazione permette l'erogazione di contributi per un triennio (decorrente dall'autorizzazione) fino a un valore di 30 milioni di euro annui (stanziamento pari a 20 milioni di euro previsto dall'art. 1, comma 648, Legge 28 dicembre 2015, n. 208) a favore degli operatori logistici che decidano di incrementare la quantità delle merci trasportate su ferro al fine di favorire lo sviluppo del trasporto intermodale.

- / Casi UE SA 40887/SA 45482 In data 19 dicembre 2016 la Commissione Europea ha autorizzato quale aiuto di Stato compatibile ai sensi dell'art. 93 TFUE e delle linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie la misura di sostegno al trasporto ferroviario merci 2015-2017 (SA 40887/SA 45482). La decisione di autorizzazione permette l'erogazione di contributi per il triennio 2015-2017 per un valore di 255 milioni di euro (55 milioni di euro per il 2015, 100 milioni di euro per il 2016 e 100 milioni di euro per il 2017) a favore delle Imprese Ferroviarie al fine di compensare queste ultime dei costi sostenuti per l'accesso alla infrastruttura e di una parte dei costi esterni risparmiati.



Legge 262/05

Come già esposto in una sezione precedente della presente Relazione, a partire dal 2007 è stata introdotta su specifica indicazione del MEF la figura del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, di cui alla Legge 262/2005. Successivamente, con l'emissione da parte della Capogruppo del prestito obbligazionario quotato sul mercato irlandese (avvenuta nel luglio 2013), la figura del Dirigente Preposto è divenuta a tutti gli effetti obbligatoria per legge, ricadendo nel pieno ambito di applicazione dell'art. 154 bis del TUF. A tal proposito, per una più ampia rappresentazione delle regole e del contesto alle quali la figura del Dirigente Preposto di FS Italiane fa riferimento, si rimanda alla già citata sezione di Relazione sul governo societario e sugli assetti societari della presente Relazione, e in particolare al paragrafo "Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di FS SpA" in cui sono chiaramente indicati le caratteristiche, le responsabilità, i compiti, i poteri e mezzi di tale figura, nonché alla sezione "Principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria" per la descrizione del Modello di controllo ex lege 262/2005 del Gruppo FS Italiane, che è stato aggiornato in una logica "risk based" e di potenziamento del ruolo del "Process Owner". Con riferimento alle attività svolte per le Attestazioni

sui bilanci 2016, si evidenzia in particolare che sono proseguite nelle principali società del Gruppo, incluse nel "perimetro 262", le attività di emanazione di procedure amministrativo-contabili per processi ancora non coperti, ovvero di revisione delle procedure per l'attuazione del nuovo Modello, nonché per il recepimento di modifiche organizzative e di processo e/o per il recepimento delle risultanze delle verifiche effettuate nel corso di precedenti processi di attestazioni. Sono stati inoltre effettuati, in particolare per la verifica di applicazione, *Test Indipendenti* su parte delle procedure societarie concentrati sui c.d. controlli "chiave" e "superchiave" dai quali emerge un buon livello di funzionamento dei controlli stessi. Talune procedure/controlli sono stati sottoposti al meccanismo di autocertificazione (c.d. *Self Assessment*) in termini di adeguatezza ed effettiva operatività – sempre per il periodo di riferimento – a cura dei *Control owner* e *Process owner* di competenza. Risultano inoltre implementati nelle principali società del Gruppo:

- / il Modello di *Segregation of Duties* (SoD), definito per garantire che le responsabilità sui sistemi e/o processi siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o concentrazione di attività critiche su un unico soggetto in termini di possibili errori e/o frodi in bilancio,
- / il Modello IT *General Controls* (ITGC) che definisce l'insieme di controlli interni, sulla base di *standard* di riferimento internazionali (COBIT for Sox), sui processi IT finalizzati a garantire il continuo

e corretto funzionamento dei sistemi applicativi aziendali sui quali vengono processati i dati che confluiscono nell'informativa finanziaria.

L'attività svolta fino a oggi, a partire dalla data di nomina del Dirigente Preposto di FS SpA, ha permesso di potenziare il sistema di controllo interno relativo all'informativa finanziaria, creando un meccanismo di verifiche periodiche di operatività dei controlli e di continuo aggiornamento delle regole, e ha consentito di cogliere opportunità di miglioramento dei processi, promuovendo la cultura del controllo all'interno del Gruppo FS Italiane, con un maggiore coinvolgimento – a valle della introduzione delle novità del Modello – di tutte le risorse del Gruppo stesso, manageriali e non, riguardo alle responsabilità, per quanto di competenza, delle informazioni prodotte a impatto sull'informativa finanziaria.

AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2016 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 2016, 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 2017-2026, 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 detta 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 Amministrative 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 e altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle Note esplicative al Bilancio, cui espressamente si rimanda.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Nel corso del 2017, il Gruppo FS Italiane – che nel 2016 ha visto ulteriormente confermare nei numeri le ottime *performance* ormai consolidate negli anni passati, raggiungendo risultati economici di assoluto rilievo e un utile, pari a 772 milioni di euro, mai realizzato prima anche a seguito del completamento di importanti operazioni di valorizzazione e cessione di *asset* – sarà impegnato ad avviare e dare esecuzione alle azioni del Piano Industriale 2017-2026, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 13 settembre 2016 e presentato al pubblico il 28 settembre 2016.

In linea con gli obiettivi strategici, il Gruppo – che, nel 2016, ha effettuato investimenti tecnici infrastrutturali per oltre 4 miliardi di euro e investimenti nel settore del Trasporto per più di 1,5 miliardi di euro, raggiungendo, con gli investimenti nei restanti settori, i 6 miliardi di euro circa di volumi di spesa – intende confermarsi primo investitore nel Paese, con la previsione di effettuare nell'arco di Piano oltre 94,5 miliardi di euro d'investimenti; simili volumi rappresentano un volano di crescita straordinario, non solo del Gruppo ma di tutto il Sistema Paese, con un effetto moltiplicatore sulle potenzialità di sviluppo economico di entrambi.

Nel contesto sopra richiamato, nel 2017 Rete Ferroviaria Italiana SpA proseguirà il processo di rafforzamento della modalità di trasporto ferroviaria (cosiddetta "cura del ferro"), avviato nel 2016, sfruttando le potenzialità e le risorse finanziarie messe a disposizione dal Governo nella Legge di Stabilità 2016, mentre Trenitalia SpA continuerà il percorso di rinnovo della flotta – nel 2017 ci sarà il completamento delle consegne del nuovo materiale AV e, nel trasporto locale, il proseguimento delle consegne dei nuovi complessi elettrici e *diesel* – con il costante obiettivo, in generale, di migliorare la sicurezza, la puntualità, la *customer satisfaction* nonché la piena sostenibilità economica, patrimoniale e finanziaria dei propri *business*, avviando, in particolare per il trasporto locale, il processo che conduca nel tempo a un equilibrato *shift* modale tra gli spostamenti in auto e quelli su ferro e gomma.

Con riferimento alla *performance* economica si prevede che il Gruppo, nell'esercizio 2017, possa migliorare ulteriormente i margini della gestione ordinaria, sia attraverso la crescita organica dei *business*, tra i quali è attesa la *performance* di crescita e miglioramento del settore della logistica attraverso la gestione integrata del neo costituito gruppo Mercitalia, sia attraverso nuove acquisizioni (alcune delle quali realizzate a cavallo del 2016). Tutto in linea con la visione più ampia rappresentata dal citato Piano Industriale 2017-2026 che – sulla scorta di una nuova *mission* (diventare un'azienda di mobilità integrata globale) – prefigura il raddoppio in 10 anni del fatturato consolidato, in buona parte (più del 70%), attraverso la crescita, anche internazionale, del perimetro operativo attuale, grazie allo sviluppo dei cinque pilastri strategici alla base del Piano Industriale stesso.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Ferrovie dello Stato Italiane SpA – che chiude l'esercizio 2016 con risultati più che positivi – sarà impegnata a dirigere e coordinare i processi di indirizzo strategico del Gruppo precedentemente discussi, confermando le previsioni di un risultato positivo anche per il prossimo esercizio.

03

BILANCIO CONSOLIDATO
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
AL 31 DICEMBRE 2016



PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

ATTIVITÀ

	Note	31.12.2016	31.12.2015
Immobili, impianti e macchinari	8	44.590	44.692
Investimenti immobiliari	9	1.565	1.578
Attività immateriali	10	766	713
Attività per imposte anticipate	11	183	192
Partecipazioni (metodo del Patrimonio netto)	12	331	302
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	13	2.326	2.788
Crediti commerciali non correnti	16	8	94
Altre attività non correnti	14	1.995	1.866
Totale attività non correnti		51.764	52.225
Contratti di costruzione	15	53	46
Rimanenze	15	2.053	1.953
Crediti commerciali correnti	16	2.337	2.776
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	13	630	607
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	17	2.337	1.305
Crediti tributari	18	121	125
Altre attività correnti	14	3.392	4.069
Totale attività correnti		10.923	10.881
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione			
TOTALE ATTIVITÀ		62.687	63.106

Valori in milioni di euro

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

	Note	31.12.2016	31.12.2015
Capitale sociale	19	36.340	36.340
Riserve	19	10	(96)
Riserve di valutazione	19	(512)	(533)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	19	1.559	1.388
Utile/(Perdita) d'esercizio	19	758	448
Patrimonio netto del Gruppo	19	38.155	37.547
Utile/(Perdita) di Terzi	20	14	16
Capitale e Riserve di Terzi	20	243	273
Totale Patrimonio netto di Terzi	20	257	289
Patrimonio netto		38.412	37.836
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	21	8.652	8.571
TFR e altri benefici ai dipendenti	22	1.785	1.799
Fondi rischi e oneri	23	968	889
Passività per imposte differite	11	271	293
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	24	83	112
Debiti commerciali non correnti	26	15	18
Altre passività non correnti	25	142	344
Totale passività non correnti		11.916	12.026
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	21	3.210	2.572
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	23	44	30
Debiti commerciali correnti	26	4.097	3.952
Debiti per imposte sul reddito	27	4	10
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	24	119	244
Altre passività correnti	25	4.885	6.436
Totale passività correnti		12.359	13.244
Totale passività		24.275	25.270
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		62.687	63.106

Valori in milioni di euro

Conto economico consolidato

	Note	2016	2015
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	28	7.908	7.881
Altri proventi	29	1.020	704
Totale ricavi e proventi		8.928	8.585
Costi operativi			
Costo del personale	30	(3.951)	(3.934)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	31	(1.230)	(1.159)
Costi per servizi	32	(2.421)	(2.386)
Costi per godimento beni di terzi	33	(183)	(181)
Altri costi operativi	34	(199)	(165)
Costi per lavori interni capitalizzati	35	1.349	1.215
Totale costi operativi		(6.635)	(6.610)
Ammortamenti	36	(1.306)	(1.228)
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	37	(70)	(55)
Accantonamenti	38	(25)	(48)
Risultato operativo		892	644
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	39	62	116
Oneri finanziari	40	(170)	(231)
Totale proventi e oneri finanziari		(108)	(115)
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto	41	14	8
Risultato prima delle imposte		798	537
Imposte sul reddito	42	(26)	(73)
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		772	464
Risultato netto di Gruppo		758	448
Risultato netto di Terzi		14	16

Valori in milioni di euro

Conto economico complessivo consolidato

	Note	2016	2015
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		772	464
Altre componenti di Conto economico complessivo consolidato			
Componenti che non saranno riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo, al netto dell'effetto fiscale:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	19	(29)	72
di cui Gruppo		(29)	72
di cui Terzi			
Riclassifiche delle altre componenti del Conto economico complessivo nel Conto economico dell'esercizio	19	21	24
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo, al netto dell'effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	19	28	56
di cui Gruppo		26	55
di cui Terzi		2	1
Differenze di cambio	19	(1)	1
Totale altre componenti di Conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		19	153
Utile/(perdita) complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		791	617
Totale Conto economico complessivo attribuibile a:			
Soci della controllante		775	600
Partecipazioni dei terzi		16	17

Valori in milioni di euro

Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto consolidato

PATRIMONIO NETTO

	RISERVE										Utile/ (Perdite) portati a nuovo	Utile/ (Perdita) d'esercizio	Patrimonio netto di Gruppo	Patrimonio netto di Terzi	Totale Patrimonio netto
	Capitale sociale	RISERVE			RISERVE DI VALUTAZIONE										
	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utile/(Perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Riserva per var. FV su attività finanziarie- AFS								
Saldo al 1° gennaio 2015	38.790	25	28	255	3	(291)		(395)		(375)	(1.661)	292	37.046	272	37.318
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	(2.450)	(25)	(28)	(255)				2		(306)	2.756			9	9
Distribuzione dividendi														(8)	(8)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente											292	(292)			
Variazione area di consolidamento														1	1
Altri movimenti				(100)						(100)	1		(99)	(2)	(101)
Utile/(Perdita) complessivo rilevato					1	79		72		152		448	600	17	617
di cui:															
Utile/(Perdita) d'esercizio												448	448	16	464
Utile/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					1	79		72		152			152	1	153
Saldo al 31 dicembre 2015	36.340			(100)	4	(212)		(321)		(629)	1.388	448	37.547	289	37.836
Aumento di capitale (riduzione di capitale)														20	20
Distribuzione dividendi												(31)	(31)	(15)	(46)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		7		100						107	310	(417)			
Variazione area di consolidamento							3			3	(142)		(139)	(46)	(185)
Altri movimenti											3		3	(7)	(4)
Utile/(Perdita) complessivo rilevato					(1)	47		(29)		17		758	775	16	791
di cui:															
Utile/(Perdita) d'esercizio												758	758	14	772
Utile/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					(1)	47		(29)		17			17	2	19
Saldo al 31 dicembre 2016	36.340	7			3	(162)		(350)		(502)	1.559	758	38.155	257	38.412

Valori in milioni di euro

Rendiconto finanziario consolidato

	2016	2015
Utile/(Perdita) di esercizio	772	464
Ammortamenti	1.306	1.228
Utile/(Perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del PN	(14)	(8)
Accantonamenti e svalutazioni	116	267
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(36)	(52)
Variazione delle rimanenze	(54)	18
Variazione dei crediti commerciali	631	(368)
Variazione dei debiti commerciali	(175)	317
Variazioni imposte correnti e differite	(4)	15
Variazione delle altre passività	(1.826)	(1.139)
Variazione delle altre attività	896	1.005
Utilizzi fondi rischi e oneri	(121)	(153)
Pagamento benefici ai dipendenti	(95)	(126)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	1.395	1.468
Investimenti in Immobili, impianti e macchinari	(5.599)	(5.203)
Investimenti immobiliari	(12)	(5)
Investimenti in Attività immateriali	(135)	(167)
Investimenti in partecipazioni	(154)	(144)
Investimenti al lordo dei contributi	(5.899)	(5.519)
Contributi-Immobili, impianti e macchinari	4.280	2.884
Contributi-Investimenti immobiliari		
Contributi-Attività immateriali	6	161
Contributi-Partecipazioni	128	133
Contributi	4.414	3.178
Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	291	432
Disinvestimenti in Investimenti immobiliari	11	
Disinvestimenti in Attività immateriali	2	1
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	4	30
Disinvestimenti	308	463
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	(1.177)	(1.878)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine	(596)	(426)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	1.098	457
Variazione delle attività finanziarie	445	468
Variazione delle passività finanziarie	(107)	12
Dividendi	(46)	
Variazioni Patrimonio netto	20	(104)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria	815	407
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	1.032	(3)
Disponibilità liquide a inizio periodo	1.305	1.308
Disponibilità liquide a fine periodo	2.337	1.305

Valori in milioni di euro

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. 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 e 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 2015.

Infine, si fa presente che relativamente ai saldi al 31 dicembre 2015, presentati ai fini comparativi, per una più corretta esposizione dei saldi sono stati decrementati crediti e debiti tributari per 3 milioni di euro, nonché relativamente ai processi legati all'attività di *factoring* sono stati incrementati crediti e debiti commerciali per 126 milioni di euro.

Gli Amministratori, in data 21 aprile 2017, hanno approvato il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2016 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 codice civile. 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 codice civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente Bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 21 aprile 2017, 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.

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 e approvati dagli organi amministrativi delle singole entità, opportunamente rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane.

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 e 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.

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 Grup-

po 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 a 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, a 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

Nel mese di aprile 2016, nell'ambito del VII aumento di capitale fino a un massimo di 158 milioni di euro, sono state deliberate la prima e seconda *tranche* dell'aumento di capitale di Tunnel Ferroviario Brennero SpA per un importo complessivo di 108 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 a 87,16%, rispetto all'88,79% detenuto al 31 dicembre 2015.

L'11 maggio 2016, l'Assemblea dei Soci di FS Telco Srl, in forma totalitaria, ha deliberato la modifica della denominazione sociale in "Mercitalia Rail Srl", e l'oggetto sociale come di seguito riportato: "La società, che opera in Italia e all'estero, ha per oggetto la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci, anche pericolose e/o rifiuti".

Il 28 giugno 2016, è stato firmato l'atto di scissione parziale non proporzionale e asimmetrica della Grandi Stazioni SpA mediante assegnazione di parte del proprio patrimonio in favore di due società beneficiarie di nuova costituzione, in forma di società per azioni, denominate Grandi Stazioni Retail SpA e Grandi Stazioni Immobiliare SpA, mentre la società scissa ha assunto la denominazione di Grandi Stazioni Rail SpA; la scissione ha avuto effetto dal 1° luglio 2016.

Alla società scissa Grandi Stazioni SpA, ora Grandi Stazioni Rail SpA, interamente posseduta da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, sono rimasti elementi patrimoniali attivi e passivi pari a un Patrimonio netto di circa 34 milioni di euro.

Alla Grandi Stazioni Retail SpA, sono stati assegnati elementi patrimoniali attivi e passivi pari a un Patrimonio netto di circa 73 milioni di euro, mentre alla Grandi Stazioni Immobiliare SpA, sono stati assegnati elementi patrimoniali attivi e passivi pari a un Patrimonio netto di circa 31 milioni di euro.

La Grandi Stazioni Retail SpA in sigla Grandi Stazioni Retail SpA, partecipata per il 55% da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e per il 45% da Eurostazioni SpA, ha per oggetto sociale la gestione in qualunque forma e modalità, la riqualificazione e la valorizzazione – anche attraverso lo studio, la promozione, l'attuazione e la gestione di interventi destinati al miglioramento funzionale e la diversificazione – di complessi di stazione destinati all'attività commerciale, al deposito bagagli e alle sale d'attesa nonché ad aree collaterali. La Grandi Stazioni Immobiliare SpA, in sigla GS Immobiliare SpA, partecipata per il 60% da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e per il 40% da Eurostazioni SpA, ha per oggetto sociale l'acquisto, la costruzione, la permuta, la ristrutturazione ovvero l'alienazione di immobili o complessi immobiliari in genere e la gestione, la locazione e l'amministrazione degli immobili sociali nonché la prestazione di qualsiasi servizio inerente alla manutenzione e gestione di detti immobili. All'esito di tale operazio-

ne il capitale sociale della società scissa e delle società beneficiarie risultava così ripartito:

/ Grandi Stazioni Rail SpA (già Grandi Stazioni SpA)	100% Ferrovie dello Stato Italiane SpA
/ Grandi Stazioni Retail SpA	55% Ferrovie dello Stato Italiane SpA 45% Eurostazioni SpA
/ Grandi Stazioni Immobiliare SpA	60% Ferrovie dello Stato Italiane SpA 40% Eurostazioni SpA

Il 20 luglio 2016, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed Eurostazioni SpA hanno ceduto e trasferito alla società Alba Bidco SpA l'intera rispettiva quota di partecipazione nella società Grandi Stazioni Retail SpA e della sua società controllata Grandi Stazioni Česká Republika Sro (61% Grandi Stazioni Retail SpA), al prezzo di 762 milioni di euro.

Il 29 luglio 2016 è stata costituita la società Busitalia Campania SpA, partecipata al 100% da Busitalia - Sita Nord Srl, a seguito della partecipazione di Busitalia - Sita Nord Srl alla procedura di evidenza pubblica indetta da CSTP - Azienda della Mobilità SpA in Amministrazione Straordinaria, con la quale la stessa ha messo in vendita il ramo d'azienda operativo, mantenendo la gestione dei crediti e dei debiti maturati prima della cessione. Il 17 ottobre 2016 è stata formalizzata l'aggiudicazione definitiva. La società, operativa dal 1° gennaio 2017, ha per oggetto sociale il trasporto di passeggeri su gomma di competenza della Regione Campania.

Il 5 settembre 2016 Trenitalia ha acquisito la piena proprietà della controllata Thello SAS, rilevando la quota azionaria del 33,33% precedentemente posseduta dalla società francese Transdev Île-de-France al prezzo simbolico di 1 euro: si è concretizzato pertanto lo *share purchase agreement* con Transdev Ile De France conseguente all'esercizio della *put option* esercitata dalla stessa Transdev che ha provveduto al versamento di 4,7 milioni di euro in base a quanto previsto dagli accordi.

Il 20 ottobre 2016 è stata costituita la Società Trenitalia UK Limited partecipata interamente da Trenitalia SpA, iscritta presso il Registro delle Imprese di Londra. La società, con sede legale a Londra, ha per oggetto l'esercizio del trasporto ferroviario passeggeri.

Il 13 dicembre 2016, le Assemblee dei Soci di FS Logistica SpA, FS Jit Italia Srl e SGT SpA, nell'ambito del progetto "Polo Mercitalia", hanno deliberato rispettivamente, con efficacia dal 1° gennaio 2017, la modifica della propria denominazione sociale in Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Transport & Services Srl e Mercitalia Terminal SpA.

Sulla base di quanto stabilito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM del 4 agosto 2016, il 28 novembre 2016 (data di acquisizione del controllo e conseguente consolidamento) è stata trasferita a Ferrovie dello Stato Italiane SpA, senza corrispettivo, l'intera partecipazione della Società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl con capitale sociale di 10 milioni di euro. La società ha per oggetto principale l'esercizio dei servizi di trasporto di persone o di cose con qualsiasi modalità e in particolare a mezzo ferrovie, autolinee, tranvie, funivie e altri veicoli.

Il dettaglio delle attività nette IFRS *compliant* al 31 dicembre 2016 relative alla società, desunte dalla situazione contabile appositamente predisposta dall'Amministratore in conformità ai principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane, viene di seguito riportato; come già indicato nella nota 3 "Area di consolidamento", il trasferimento delle azioni relative al capitale sociale di FSE è stato trattato come una *business combination involving entities or businesses under common control* (IFRS 3), in quanto i soggetti protagonisti dell'operazione sono il MIT/MEF e FS, società controllata al 100% dal MEF e pertanto è stato applicato il metodo di contabilizzazione *book value accounting*.

Attivo

Immobili, impianti e macchinari	17
Attività immateriali	9
Attività per imposte anticipate	5
Partecipazioni	
Altre attività non correnti	58
Totale attività non correnti	89

Rimanenze	6
Crediti commerciali e Contratti di Servizio correnti	50
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2
Crediti tributari	1
Altre attività correnti	118
Totale attività correnti	177
Totale attività	266

Passivo

Finanziamenti a medio/lungo termine	15
TFR e altri benefici ai dipendenti	31
Fondi rischi e oneri	61
Altre passività non correnti	
Totale passività non correnti	107
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	103
Debiti commerciali correnti	158
Altre passività correnti	31
Totale passività correnti	292
Totale passività	398

ATTIVITÀ NETTE	(133)
-----------------------	--------------

Valori in milioni di euro

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	
	2016	2015	2016	2015
Franco Svizzero	1,09	1,07	1,07	1,08
Corona Ceca		27,28		27,02
Corona Danese	7,45	7,46	7,43	7,46
Corona Svedese	9,46	9,35	9,55	9,19
Dinaro Serbo	123,46	120,72	123,46	121,52
Lira Turca	3,34	3,02	3,71	3,17

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 adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze di 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 all'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 a 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; e 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 a usura o ripristino (appartenenti alle classi 1 e 2);
- / attività di *revamping* tesa prevalentemente a incrementare le prestazioni, l'efficienza o la vita utile del bene (classe 3).

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 a 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 e 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 e 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 2016 e nell'esercizio 2015 sono riportate nella tabella che segue:

DIRETTRICE

INDICATORE DI PRODUZIONE

	2016	2015
Rete AV/AC	2,02%	1,94%
Rete Convenzionale		
Trasversale padana e transiti internazionali	2,13%	2,17%
Tirrenica Nord e affluenze	2,10%	2,12%
Dorsale e affluenze	2,13%	1,98%
Tirrenica Sud	2,22%	1,98%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,21%	2,17%
Rete complementare	2,18%	2,16%

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

ALIUOTA 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 Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le Rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

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 (a 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 spesi nel momento in cui sono sostenuti.

b) Diritti di brevetto e utilizzo delle opere dell'ingegno

I brevetti e 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.

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.

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

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

Per le concessioni che rientrano in tali fattispecie, 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 anche conto, qualora significative, delle variazioni della produzione in treni-km previsti nel periodo di durata della concessione. I fondi per gli impegni da concessione accolgono gli accantonamenti afferenti agli specifici

obblighi di ripristino, adeguamento e sostituzione dell'infrastruttura al fine di renderla nel normale stato d'uso e sono stanziati solo qualora tali obblighi sono previsti nel contratto di concessione e contemporaneamente la concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.

Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali

/ Attività (immateriale 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. 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.

/ 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.

Strumenti finanziari

Attività finanziarie e Crediti commerciali

La Società classifica le Attività finanziarie 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.

Il *management* determina la classificazione delle stesse al momento della loro prima iscrizione.

Attività finanziarie al *fair value* con contropartita al Conto economico

Tale categoria include le Attività finanziarie acquisite a scopo di negoziazione a breve termine, gli strumenti derivati, per i quali si rimanda al paragrafo successivo, e le attività designate come tali al momento della loro iscrizione. Il *fair value* di tali strumenti viene determinato facendo riferimento al

valore di mercato (*bid price*) alla data di chiusura del periodo oggetto di rilevazione: nel caso di strumenti non quotati lo stesso viene determinato attraverso tecniche finanziarie di valutazione comunemente utilizzate. Le variazioni di *fair value* degli strumenti appartenenti a tale categoria vengono immediatamente rilevate a Conto economico.

La classificazione tra corrente e non corrente riflette le attese del *management* circa la loro negoziazione: sono incluse nelle attività correnti quelle il cui realizzo è atteso entro i 12 mesi o quelle identificate come detenute a scopo di negoziazione.

Crediti e finanziamenti

In tale categoria sono incluse le attività non rappresentate da strumenti derivati e non quotate in un mercato attivo, dalle quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. Tali attività sono inizialmente rilevate al *fair value* e, successivamente, valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso di interesse effettivo. Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso *impairment test* sono rilevate a Conto economico. Qualora nei periodi successivi vengano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stato effettuato l'*impairment*. Tali attività sono classificate come attività correnti, salvo che per le quote con scadenza superiore ai 12 mesi, che vengono incluse nelle attività non correnti.

Attività finanziarie detenute fino a scadenza

Tali attività, valutate al costo ammortizzato, sono quelle, diverse dagli strumenti derivati, a scadenza prefissata e per le quali si ha l'intenzione e la capacità di mantenerle in portafoglio sino alla scadenza stessa. Sono classificate tra le attività correnti quelle la cui scadenza contrattuale è prevista entro i 12 mesi successivi. Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso *impairment test* sono rilevate a Conto economico. Qualora nei periodi successivi vengano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato se non fosse stato effettuato l'*impairment*.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

In tale categoria sono 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 sono valutate al *fair value*, quest'ultimo 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 viene riversata a Conto economico solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni negative, quando si evidenzia che la riduzione di valore significativa e prolungata già rilevata a Patrimonio netto non potrà essere recuperata. La classificazione quale Attività corrente o non corrente dipende dalle intenzioni del *management* e dalla reale negoziabilità del titolo stesso: sono rilevate nelle attività correnti quelle il cui realizzo è atteso nei successivi 12 mesi.

Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le variazioni di valore negative precedentemente rilevate nella riserva di Patrimonio netto vengono riversate a Conto economico. La perdita di valore precedentemente contabilizzata è ripristinata nel caso in cui vengano meno le circostanze che ne avevano comportato la rilevazione applicabile solo a strumenti finanziari non rappresentativi di *equity*.

Derivati

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. 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.

Contratti di costruzione

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

Quando il risultato di una commessa non può essere stimato correttamente, il ricavo di commessa è riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti siano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa può essere stimato correttamente ed è probabile che il contratto genererà un profitto, il ricavo di commessa è riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando è probabile che il totale dei costi di commessa superi il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale è rilevata a Conto economico immediatamente e indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa. Le commesse sono 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 viene rilevato tra le attività nella voce in esame, mentre l'eventuale differenziale negativo viene rilevato tra le passività alla voce "Debiti commerciali".

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 e 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

I Ricavi sono rilevati nella misura in cui è probabile che al Gruppo FS Italiane affluiranno dei benefici economici e il loro ammontare può essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali e premi attinenti alla quantità.

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

I Ricavi da lavori in corso su ordinazione sono rilevati, coerentemente con quanto descritto in precedenza per i Contratti di costruzione, con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).

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

Gli Interessi attivi sono registrati nel Conto economico sulla base del tasso effettivo di rendimento.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che 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.

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.

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, a 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; o
- / 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 2016.

/ Emendamenti allo IAS 19 – Benefici ai dipendenti

In data 21 novembre 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 19 "Benefici ai dipendenti", intitolati "Piani a benefici definiti: i contributi dei dipendenti". I nuovi documenti sono stati adottati dall'Unione Europea con il Regolamento n. 2015/29 del 17 dicembre 2014, con l'obiettivo di semplificare la contabilizzazione dei contributi dei dipendenti o terzi collegati ai piani a benefici definiti che devono essere rilevati a riduzione del *service cost*.

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

/ Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2010-2012

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

- la modifica all'IFRS 2 ha chiarito la definizione di "condizione di maturazione" ("*vesting condition*") definendo separatamente i concetti di "condizione di conseguimento di risultati" ("*performance condition*") e di "condizione di permanenza" ("*service condition*");
- le modifiche all'IFRS 3 chiariscono come classificare un corrispettivo potenziale (*contingent consideration*) pattuito nell'ambito di una *business combination*. In particolare la modifica chiarisce che se il corrispettivo potenziale rappresenta uno strumento finanziario, deve essere classificato alternativamente come passività finanziaria o come strumento rappresentativo di capitale. Le modifiche all'IFRS 3 chiariscono inoltre che i cambiamenti di *fair value* di un corrispettivo potenziale, che non rappresenti un "*measurement period adjustment*" e non sia stato classificato come Patrimonio netto, devono essere rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio;
- le modifiche all'IFRS 8 richiedono all'entità di fornire un'ulteriore informativa che consiste in una breve descrizione dei criteri utilizzati dal *management* per aggregare i settori operativi, nonché di spiegare gli indicatori economici che sono stati oggetto di valutazione nello stabilire che i settori operativi aggregati avessero caratteristiche economiche similari. Le modifiche chiariscono inoltre che la riconciliazione tra il totale attivo dei settori e il totale attivo consolidato è dovuta solo qualora sia già fornita periodicamente al *management*;
- la modifica allo IAS 24 attiene alla definizione di "parte correlata" per includere la *management entity* cioè quell'entità che presta, all'entità che redige il bilancio, servizi resi per mezzo di dirigenti con responsabilità strategica. Tale *management entity* deve essere inclusa tra le parti correlate dell'entità che redige il bilancio e ne consegue che dovranno essere rispettati gli obblighi di informativa previsti dallo IAS 24 in tema di parti correlate indicando, oltre ai costi per servizi pagati o pagabili alla *management entity*, anche le altre transazioni effettuate con la stessa come per esempio i finanziamenti. La modifica chiarisce inoltre che se una società ottiene da altre entità servizi di dirigenza con responsabilità strategica, la stessa non sarà tenuta a esporre i compensi pagati o pagabili dalla *management entity* a tali dirigenti;
- le modifiche agli IAS 16 e 38 chiariscono che, in caso di applicazione del modello della rideterminazione del valore, le rettifiche sull'ammortamento accumulato non sono sempre proporzionali alla rettifica del valore contabile lordo. In particolare, alla data di rideterminazione del valore, l'adeguamento del valore contabile dell'attività al valore rivalutato può avvenire in uno dei seguenti modi: a) il valore contabile lordo dell'attività è rettificato in modo che sia coerente con la rivalutazione e l'ammortamento accumulato è rettificato in modo da risultare pari alla differenza tra il valore contabile lordo e il valore contabile dell'attività dopo aver considerato le perdite per riduzione di valore accumulate; b) l'ammortamento accumulato è eliminato a fronte del valore contabile lordo dell'attività.

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

L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio consolidato.

/ **Emendamenti all'IFRS 11 "Accordi a controllo congiunto"**

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

Le modifiche si applicano a partire dagli esercizi finanziari che iniziano il 1° gennaio 2016.

L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio consolidato.

/ **Emendamenti allo IAS 16 "Immobili impianti e macchinari" e allo IAS 38 "Attività immateriali"**

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

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2016 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio consolidato.

/ **Emendamenti allo IAS 27 "Bilancio separato"**

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

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2016 o successivamente.

Il Gruppo ha deciso di non valutare allo stato l'adozione di tale facoltà anche alla luce di alcune tematiche applicative legate all'utilizzo del metodo del Patrimonio netto, in particolare con riferimento alle entità controllate.

/ **Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2012-2014**

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

- la modifica all'IFRS 5 chiarisce che il cambiamento di classificazione di un'attività (o gruppo in dismissione) da posseduta per la vendita a posseduta per la distribuzione ai soci non deve essere considerato un nuovo piano di dismissione né pertanto deve modificarsi la data di classificazione;

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

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2016 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio consolidato.

/ **Emendamenti allo IAS 1 "Presentazione del bilancio"**

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

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2016 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio consolidato.

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

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato "Investment Entities: Applying the Consolidation Exception" (Amendments to IFRS 10, IFRS 12 and IAS 28). Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1703 del 22 settembre 2016. L'emendamento, che ha determinato alcune modifiche ai principi IFRS 10-12 e IAS 28, mira a precisare i requisiti per la contabilizzazione delle entità d'investimento e a prevedere esenzioni in situazioni particolari. Le modifiche si applicano a partire dal 1° gennaio 2016 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio consolidato.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI DI RECENTE OMOLOGAZIONE DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA

Alla data di redazione sul presente Bilancio consolidato annuale gli organi competenti dell'Unione Europea hanno concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei principi contabili ed emendamenti di cui nel seguito. Con riferimento ai principi applicabili per il Gruppo si è deciso di non esercitare l'opzione che prevede l'adozione anticipata ove prevista.

La valutazione degli eventuali impatti che tali principi, emendamenti e interpretazioni avranno sul Gruppo è in corso di analisi; in particolare per i nuovi IFRS 9 e 15 sono stati avviati gruppi di lavoro specifici.

/ **IFRS 15 "Revenue from Contracts with Customers" ed emendamenti**

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo standard IFRS 15 "Revenue from Contracts with Customers". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1905 del 22 settembre 2016. Il

principio rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (a eccezione dei contratti che rientrano nell'ambito degli *standard* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). L'IFRS 15 sostituisce i precedenti *standard* 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 nuovo modello per la rilevazione dei ricavi previsto dall'IFRS 15 (*five steps model*) prevede che i ricavi debbano essere rilevati al trasferimento del controllo di beni o servizi al cliente (e non più al trasferimento sostanziale dei rischi e benefici) e al corrispettivo cui l'entità ritiene di avere diritto (quindi non più al *fair value*). L'11 settembre 2015 lo IASB ha pubblicato l'*Amendment* all'IFRS 15 con cui ha posticipato l'entrata in vigore dello *standard*, fissandola al 1° gennaio 2018. È comunque consentita l'applicazione anticipata. Inoltre, il 12 aprile 2016 lo IASB ha pubblicato alcuni chiarimenti relativamente all'IFRS 15 "Revenue from Contracts with Customers". Il nuovo *standard* è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente.

/ IFRS 9 "Financial instruments"

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

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI NON ANCORA OMOLOGATI DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA

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

/ IFRS 14 "Regulatory Deferral Accounts"

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

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

L'11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato "Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture (*Amendments to IFRS 10 and IAS 28*)", con lo scopo di risolvere un conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10. Secondo lo IAS 28, l'utile o la perdita risultante dalla

cessione o conferimento di un *non-monetary asset* a una *joint venture* o collegata in cambio di una quota nel capitale di quest'ultima è limitata alla quota detenuta dagli altri investitori estranei alla transazione. Al contrario, il principio IFRS 10 prevede la rilevazione dell'intero utile o perdita nel caso di perdita del controllo, anche se l'entità continui a detenere una quota non di controllo nella società, includendo in tale fattispecie anche la cessione o conferimento di una società controllata a una *joint venture* o collegata. Le modifiche introdotte prevedono che in una cessione/conferimento di *asset* o società controllata a una *joint venture* o collegata, la misura dell'utile o della perdita da rilevare nel bilancio della cedente/conferente dipenda dal fatto che gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti costituiscano o meno un *business*, come definito dal principio IFRS 3. Nel caso in cui gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti rappresentino un *business*, l'entità deve rilevare l'utile o la perdita sull'intera quota in precedenza detenuta; mentre, in caso contrario, deve rilevare la quota di utile o perdita relativa alla quota ancora detenuta dall'entità che deve essere eliminata.

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

/ IFRS 16 "Leases"

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 "Leases", che sostituisce lo IAS 17. L'IFRS 16 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente. Il nuovo principio elimina di fatto la differenza nella contabilizzazione del *leasing* operativo e finanziario pur in presenza di elementi che consentono di semplificarne l'applicazione e 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". La conclusione del *due process* per l'emissione dell'*endorsement advice* è prevista per il 2017.

/ Emendamenti allo IAS 12 "Income tax"

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

/ Emendamenti allo IAS 7 "Statement of cash flows"

Il 29 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 7 "Statement of cash flows". Il documento "Disclosure initiative (*Amendments to IAS 7*)" ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e di risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori. Le modifiche introducono nuove *disclosure* per le variazioni di passività e attività derivanti da attività di finanziamento. Il principio si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2017 o successivamente. L'omologazione da parte della UE è prevista per il secondo trimestre del 2017.

/ Emendamenti all'IFRS 2 "Share-based payment"

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

/ Emendamenti all'IFRS 4 "Insurance Contracts"

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

/ Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2014-2016

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

/ IFRIC 22 "Foreign Currency Transaction and Advance Consideration"

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

/ Emendamenti allo IAS 40 "Investment Property"

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

Uso di stime e valutazioni

La redazione del Bilancio 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 circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a Conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri. Pertanto i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime, a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime. Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati.

/ Riduzione di valore delle attività

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. 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.

/ 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 a eccezione di RFI SpA che adotta il metodo dell'unità di prodotto. 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.

/ 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.

/ 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.

/ 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.



/ Valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura ferroviaria (che include gli Immobili, impianti e macchinari, le Attività immateriali e gli Investimenti immobiliari) è determinato detrando il loro valore residuo. Il valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La società controllata RFI SpA, Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, rivede periodicamente il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

7. Gestione dei rischi finanziari e 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 e 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 2016, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2015.

	31.12.2016	31.12.2015
Crediti commerciali correnti	2.848	3.286
Fondo svalutazione	(511)	(510)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	2.337	2.776
Altre attività correnti	3.039	3.518
Fondo svalutazione	(42)	(17)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	2.997	3.501
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.248	2.716
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	2.248	2.716
Altre attività non correnti	1.003	1.126
Fondo svalutazione	(2)	(2)
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	1.001	1.124
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.337	1.305
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	631	608
Fondo svalutazione	(1)	(1)
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	630	607
Crediti commerciali non correnti	8	112
Fondo svalutazione		(18)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	8	94
Contratti di costruzione	54	47
Fondo svalutazione	(1)	(1)
Contratti di costruzione al netto del fondo svalutazione	53	46
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione (*)	11.611	12.169

Valori in milioni di euro

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

Gli importi relativi all'esercizio 2015 riportati in tabella sono stati riclassificati, relativamente ai processi legati all'attività di *factoring*, per consentire la confrontabilità dei periodi. In particolare sono stati incrementati crediti e debiti commerciali per 126 milioni di euro.

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto e in valore percentuale, esposte escludendo le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

	31.12.2016	31.12.2015
Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni	7.660	9.291
Clienti ordinari	937	849
Istituti finanziari	35	34
Altri debitori	642	690
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	9.274	10.864

Valori in milioni di euro

	31.12.2016	31.12.2015
Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni	82,6%	85,5%
Clienti ordinari	10,1%	7,8%
Istituti finanziari	0,4%	0,3%
Altri debitori	6,9%	6,4%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

Valori in milioni di euro

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 2016 raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti.



31.12.2016	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni (lordo)	6.887	233	106	510	14	7.750
Fondo Svalutazione	(8)	(1)	(2)	(69)	(10)	(90)
Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni (netto)	6.879	232	104	441	4	7.660
Clienti ordinari (lordo)	608	281	31	193	291	1.404
Fondo svalutazione	(42)	(21)	(5)	(129)	(270)	(467)
Clienti ordinari (netto)	566	260	26	64	21	937
Istituti finanziari	34			1		35
Altri debitori (lordo)	479	69	13	54	59	674
Fondo svalutazione	1	(1)	(1)	(16)	(15)	(32)
Altri debitori (netto)	480	68	12	38	44	642
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	7.959	560	142	544	69	9.274

Valori in milioni di euro

	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
31.12.2015						
Pubblica amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	7.964	515	272	381	216	9.348
Fondo svalutazione	(13)		(2)	(9)	(33)	(57)
Pubblica amministrazione, Stato italiano, Regioni (netto)	7.951	515	270	372	183	9.291
Clienti ordinari (lordo)	531	259	61	198	260	1.309
Fondo svalutazione	(49)	(19)	(22)	(132)	(238)	(460)
Clienti ordinari (netto)	482	240	39	66	22	849
Istituti finanziari	32	2				34
Altri debitori (lordo)	541	66	29	33	53	722
Fondo svalutazione	1	(1)		(13)	(19)	(32)
Altri debitori (netto)	542	65	29	20	34	690
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	9.007	822	338	458	239	10.864

Valori in milioni di euro

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.

Inoltre il Gruppo ha linee di credito su base *committed* e *uncommitted* messe a disposizione dalla Capogruppo per far fronte a temporanee esigenze di liquidità e attraverso il sistema di *cash pooling* del Gruppo Ferrovie ottimizza la liquidità.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie e dei debiti commerciali al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015, indicate al lordo degli interessi da versare, sono espresse nelle tabelle seguenti:

31.12.2016	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	4.069	4.399	20	53	667	1.996	1.663
Finanziamenti da banche	6.076	6.495	2.320	438	631	1.922	1.184
Debiti verso altri finanziatori	1.717	1.952	296	142	283	844	387
Passività finanziarie	111	113	110		1	2	
Totale Passività finanziarie non derivate	11.973	12.959	2.746	633	1.582	4.764	3.234
Debiti commerciali	4.112	4.110	3.846	104	158	1	1
Passività finanziarie derivate	91	96	23	17	26	23	7

Valori in milioni di euro

31.12.2015	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	3.917	4.288	549	52	74	2.033	1.580
Finanziamenti da banche	5.419	5.958	1.128	498	738	1.858	1.736
Debiti verso altri finanziatori	1.807	2.096	395	132	262	788	519
Passività finanziarie	227	227	224		1	2	
Totale Passività finanziarie non derivate	11.370	12.569	2.296	682	1.075	4.681	3.835
Debiti commerciali	3.971	3.969	3.864	100	1	3	1
Passività finanziarie derivate	129	131	40	23	34	31	3

Valori in milioni di euro

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 5 anni.

31.12.2016

	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	4.069	36	2.449	1.584
Finanziamenti da banche	6.076	2.695	2.359	1.022
Debiti verso altri finanziatori	1.717	386	1.016	315
Passività finanziarie	111	110	1	
Totale Passività finanziarie non derivate	11.973	3.227	5.825	2.921
Debiti commerciali				
	4.112	3.912	199	1

Valori in milioni di euro

31.12.2015

	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	3.917	563	1.872	1.482
Finanziamenti da banche	5.419	1.553	2.321	1.545
Debiti verso altri finanziatori	1.807	470	903	434
Passività finanziarie	227	225	1	1
Totale Passività finanziarie non derivate	11.370	2.811	5.097	3.462
Debiti commerciali				
	3.971	3.966	4	1

Valori in milioni di euro

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 e in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

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 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/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 e 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 e, 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 c.d. "plain vanilla" quali *interest rate swap*, *interest rate collar* e *interest rate cap*.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso variabile	7.495	7.679	2.582	1.028	1.898	2.171
Tasso fisso	4.478	5.280	797	554	2.866	1.063
Saldo al 31 dicembre 2016	11.973	12.959	3.379	1.582	4.764	3.234
Tasso variabile	6.163	6.928	2.232	544	2.286	1.866
Tasso fisso	5.207	5.642	747	531	2.395	1.969
Saldo al 31 dicembre 2015	11.370	12.570	2.979	1.075	4.681	3.835

Valori in milioni di euro

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.

	31.12.2016	31.12.2015
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	63%	54%
Tasso fisso	37%	46%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	24%	16%
Tasso variabile protetto	13%	10%
Tasso fisso	64%	74%

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 point* dei tassi di interesse Euribor applicati alle passività finanziarie nel corso del 2016.

	Shift +50 bps	Shift -50 bps
Maggiori/(Minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	20	(13)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(22)	18
Totale	(2)	5

Valori in milioni di euro

Quest'ultima tabella riporta gli effetti patrimoniali che si registrerebbero sul valore dei derivati, rappresentato da una passività netta al 31 dicembre 2016, se si verificasse una variazione +/-50 *basis point* dei tassi di interesse Euribor.

	Shift +50 bps	Shift -50 bps
Fair value derivati di copertura	35	(31)
Totale	35	(31)

Valori in milioni di euro

Rischio di cambio

Il Gruppo FS Italiane è principalmente attivo nel mercato italiano, e comunque in Paesi dell'area euro ed è pertanto esposto solo molto limitatamente al rischio di cambio derivante dalle diverse valute in cui opera relative principalmente a contratti stipulati da Italferr SpA.

Inoltre, il Gruppo ha in essere finanziamenti denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 68,5 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.

31.12.2016

	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.248		1
Crediti commerciali non correnti	8		
Altre attività non correnti	1.001		
Contratti di costruzione	53		
Crediti commerciali correnti	2.337		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	630		
Disponibilità liquide	2.337		
Crediti tributari	121		
Altre attività correnti	2.997		
Finanziamenti a medio/lungo termine		8.652	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		83	81
Debiti commerciali non correnti		15	
Altre passività non correnti		142	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		3.210	
Debiti commerciali correnti		4.097	
Debiti tributari		4	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		119	10
Altre passività correnti		4.885	

Valori in milioni di euro

(* Non sono inclusi i crediti per IVA e le partecipazioni.)



31.12.2015

	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.716		
Crediti commerciali non correnti	94		
Altre attività non correnti	1.124		
Contratti di costruzione	46		
Crediti commerciali correnti	2.776		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	607		
Disponibilità liquide	1.305		
Crediti tributari	125		
Altre attività correnti	3.501		
Finanziamenti a medio/lungo termine		8.571	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		112	109
Debiti commerciali non correnti		18	
Altre passività non correnti		344	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		2.572	
Debiti commerciali correnti		3.952	
Debiti tributari		10	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		244	20
Altre passività correnti		6.436	

Valori in milioni di euro

(*) Non sono inclusi i crediti per IVA e le partecipazioni.

8. 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 2016 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	85.943	17.301	835	857	23.912	128.848
Ammortamenti e perdite di valore	(24.968)	(9.397)	(517)	(622)	(1.556)	(37.060)
Contributi	(29.363)	(638)	(135)	(55)	(17.595)	(47.786)
Consistenza al 1.1.2015	31.612	7.266	183	180	4.761	44.002
Investimenti	9	59	5	5	5.130	5.208
Passaggi in esercizio	2.842	1.866	14	23	(4.745)	
Ammortamenti	(114)	(974)	(16)	(31)		(1.135)
Perdite di valore		(3)			(2)	(5)
Operazioni straordinarie	(386)	13		1		(372)
Differenze di cambio						
Alienazioni e dismissioni	(13)	13		(2)	(2)	(4)
Altri movimenti						
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"						
Incrementi dei contributi nel periodo	(2.493)	(19)	(11)	(14)	(334)	(2.871)
Altre riclassifiche	(85)	(54)	3	70	(65)	(131)
Totale variazioni	(239)	901	(5)	53	(19)	690
Costo storico	87.449	19.082	858	1.075	24.165	132.629
Ammortamenti e perdite di valore	(24.646)	(10.242)	(535)	(748)	(1.558)	(37.729)
Contributi	(31.432)	(672)	(146)	(94)	(17.864)	(50.208)
Consistenza al 31.12.2015	31.371	8.168	177	233	4.743	44.692
Investimenti	56	71	8	4	5.529	5.668
Passaggi in esercizio	1.100	1.643	29	31	(2.803)	
Ammortamenti	(119)	(1.060)	(13)	(29)		(1.221)
Perdite di valore		(13)			(10)	(23)
Operazioni straordinarie (1)	(145)	(52)		(1)		(198)
Variazione area di consolidamento (2)		17				17

Valori in milioni di euro



(segue)

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Alienazioni e dismissioni (3)	(46)	(7)	(1)	(2)		(56)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita" (4)						
Incrementi dei contributi nel periodo	(897)	(33)	(26)	(17)	(3.314)	(4.287)
Altre riclassifiche (4)	(9)	(14)		(2)	23	(2)
Totale variazioni	(60)	552	(3)	(16)	(575)	(102)
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)
Consistenza al 31.12.2016	31.311	8.720	174	217	4.168	44.590

Valori in milioni di euro

I dettagli delle note (1), (2), (3) e (4) sono riportati nella tabella che segue.

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
(1) Operazioni straordinarie						
Costo storico	(165)	(32)		(2)		(199)
Ammortamenti	20	(6)		1		15
Svalutazioni						
Contributi		(14)				(14)
	(145)	(52)		(1)		(198)
(2) Variazione area di consolidamento						
Costo storico		72		2		74
Ammortamenti		(41)		(2)		(43)
Svalutazioni						
Contributi		(14)				(14)
		17				17

Valori in milioni di euro

(segue)

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
(3) Alienazioni e dismissioni						
Costo storico	(55)	(54)	(8)	(28)	(1)	(146)
Ammortamenti	3	48	6	24		81
Svalutazioni	5					5
Contributi	1	(1)	1	2	1	4
	(46)	(7)	(1)	(2)		(56)
(4) Altre riclassifiche e Ricl. da/ad "Attività possedute per la vendita"						
Costo storico	55	(99)	1	10	8	(25)
Ammortamenti	(11)	75	(1)	(10)		53
Svalutazioni	(40)	10				(30)
Contributi	(13)			(2)	15	
	(9)	(14)		(2)	23	(2)

Valori in milioni di euro

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce Immobilizzazioni in corso e acconti, pari a 5.529 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 sia per la Rete Tradizionale (3.930 milioni di euro);
- / ai costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile per 1.500 milioni di euro, in particolare il proseguimento del rinnovo delle flotte, sia per il servizio Alta Velocità con l'acquisto di nuovi elettrotreni ETR1000, sia per il servizio del Trasporto Regionale con l'acquisto di ulteriori "Vivalto", convogli elettrici "Jazz" e nuovi complessi diesel "Swing";
- / alla capitalizzazione di costi esterni e interni riguardanti le spese di progettazione e i lavori relativi agli interventi di riqualificazione in corso nelle principali stazioni, a cui si vanno ad aggiungere gli interventi di manutenzione straordinaria inerente la messa in sicurezza e l'adeguamento a norma degli impianti (63 milioni di euro);
- / ai costi sostenuti dalle società del gruppo Busitalia per attività di investimento o manutenzione straordinaria di nuovi autobus per circa 20 milioni di euro.

I passaggi in esercizio dei Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale sono principalmente legati all'infrastruttura ferroviaria di RFI SpA (per 982 milioni di euro), alle principali stazioni sul territorio (33 milioni di euro) e ai fabbricati industriali dedicati ai rotabili (28 milioni di euro), mentre quelli degli Impianti e macchinari si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e nuovi bus (1.626 milioni di euro) e a interventi per opere complementari ai complessi di stazione (16 milioni di euro).

Le operazioni straordinarie che afferiscono le voci Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale e Impianti e macchinari sono legate alla vendita a terzi delle società Grandi Stazioni Retail SpA e Grandi Stazioni Česká Republika Sro (decremento degli asset per 198 milioni di euro) e del trasferimento al Gruppo FS dell'attività relativa alle Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl (incremento degli asset pari a 17 milioni di euro), entrambe già descritte nell'apposito paragrafo "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie".

Al 31 dicembre 2016 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 a Eurofima SA a fronte dei finanziamenti a medio/lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo, per un valore di 3.410 milioni di euro.

Contributi governativi

Nel corso del 2016, 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 4.301 milioni di euro, sostanzialmente così dettagliati:

- / 43 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;
- / 3.320 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e 422 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e altri Enti destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale;
- / 6 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 - c.d. "Legge Obiettivo");
- / 59 milioni di euro relativi alla manutenzione/rinnovo del parco rotabile per il trasporto su rotaia e gomma;
- / altri contributi allocati, pari a 433 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.



9. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2016 sia al 31 dicembre 2015, degli Investimenti immobiliari.

	2016		2015	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
Saldo al 1° gennaio				
Costo	2.446	717	2.508	700
di cui:				
Costo storico	2.447	768	2.509	742
Contributi	(1)	(51)	(1)	(42)
Fondo Ammortamento		(357)		(351)
Fondo Svalutazione	(1.136)	(92)	(1.128)	(86)
Valore a bilancio	1.310	268	1.380	263
Variazioni del periodo				
Acquisizioni/Incrementi		12	1	4
Passaggi in esercizio				
Riclassifiche (1)	(24)	23	(49)	25
Contributi		(3)		(9)
Ammortamenti e svalutazioni	(5)	(5)	(22)	(14)
Operazioni straordinarie	(1)	(10)		
Totale variazioni	(30)	17	(70)	5
Saldo al 31 dicembre				
Costo	2.421	743	2.446	717
di cui:				
Costo storico	2.422	797	2.448	767
Contributi	(1)	(54)	(1)	(51)
Fondo Ammortamento		(354)		(357)
Fondo Svalutazione	(1.141)	(104)	(1.136)	(92)
Valore a bilancio	1.280	285	1.310	268
(1) Riclassifiche				
Costo	(24)	28	(62)	20
Fondo Ammortamento		8		6
Fondo Svalutazione		(13)	14	(4)
Contributi			(1)	4
Totale	(24)	23	(49)	25

Valori in milioni di euro

La voce Investimenti immobiliari accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate alla valorizzazione e 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 a una modifica di destinazione dell'uso delle aree interessate e a una migliore rappresentazione delle partite stesse tra gli Immobili, impianti e macchinari e le Rimanenze.

Le operazioni straordinarie che afferiscono le voci Terreni e Fabbricati sono legate alla vendita a terzi della società Grandi Stazioni Retail SpA (decremento degli asset per 11 milioni di euro).

10. Attività immateriali

	Costi di sviluppo	Dir. di brev. ind. e dir. ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Avviamento	Totale
Costo storico	118	11	1.034	199	77	112	1.550
Ammortamenti e perdite di valore	(90)	(10)	(686)	(3)	(50)		(838)
Contributi	(5)		(41)	(19)			(65)
Consistenza al 1.1.2015	23	1	307	177	27	112	647
Investimenti		1	5	159	2		167
Passaggi in esercizio			105	(105)			
Ammortamenti	(1)	(1)	(67)		(10)		(79)
Alienazioni e dismissioni				(1)			(1)
Operazioni straordinarie			1				1
Perdite di valore							
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"							
Incrementi dei contributi di periodo			(159)	(1)			(160)
Altre riclassifiche			137	1	1		139
Totale variazioni	(1)		20	54	(7)		66
Costo storico	118	12	1.282	254	80	112	1.858
Ammortamenti e perdite di valore	(91)	(11)	(755)	(3)	(60)		(919)
Contributi	(5)		(200)	(20)			(226)
Consistenza al 31.12.2015	22	1	327	231	20	112	713
Investimenti		1	4	137	2		144
Passaggi in esercizio	3		64	(67)			
Ammortamenti	(1)	(1)	(65)		(11)		(78)
Alienazioni e dismissioni (1)			(1)				(1)
Operazioni straordinarie (2)			1				1

(segue)

	Costi di sviluppo	Dir. di brev. ind. e dir. ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Avviamento	Totale
Perdite di valore				(5)			(5)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita" (3)							
Variazione area di consolidamento					9		9
Incrementi dei contributi di periodo	(2)		(8)	(1)			(11)
Altre riclassifiche (3)	1			(7)			(6)
Totale variazioni	1		(5)	57			53
Costo storico	122	13	1.368	317	93	112	2.025
Ammortamenti e perdite di valore	(92)	(12)	(838)	(8)	(73)		(1.023)
Contributi	(7)		(208)	(21)			(236)
Consistenza al 31.12.2016	23	1	322	288	20	112	766

Valori in milioni di euro

I dettagli delle note (1), (2) e (3) sono riportati nella tabella che segue.

	Costi di sviluppo	Dir. di brev. ind. e dir. ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Avviamento	Totale
(1) Alienazioni e dismissioni							
Costo storico			(1)				(1)
Ammortamenti							
Svalutazioni							
Contributi							
Totale			(1)				(1)
(2) Operazioni straordinarie							
Costo storico			20				20
Ammortamenti			(19)				(19)
Svalutazioni							
Contributi							
Totale			1				1
(3) Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita" e Altre riclassifiche							
Costo storico	2		(1)	(7)			(6)
Ammortamenti			7				7
Svalutazioni			(7)				(7)
Contributi	(1)		1				
Totale	1			(7)			(6)

Valori in milioni di euro

Gli investimenti nelle Immobilizzazioni in corso e 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.

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 2016 il *test di impairment* ha riguardato esclusivamente l'avviamento allocato al gruppo Netinera Deutschland GmbH, nonché gli avviamenti rivenienti da Mercitalia Logistics SpA (già FS Logistica SpA), Ataf Gestioni Srl e 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), ognuna delle quali rappresenta un'autonoma CGU.

In merito a tali CGU (con l'esclusione di Ataf Gestioni Srl), il *test* è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di *budget 2017* 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 stessa, per il periodo 2016-2028 (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 de-

terminato con riferimento al maggiore tra il *fair value* e 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 all'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	Avviamento (milioni di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth rate
Netinera Deutschland	78	5,21%	1,00%
Mercitalia Logistics (già FS Logistica)	7	6,60%	1,00%
Ataf Gestioni	9	5,19%	n.a.
Busitalia - CGU Umbria	18	5,19%	1,50%

Non sono emerse perdite di valore per le CGU del Gruppo FS Italiane sottoposte 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.

11. 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 imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2016 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

	31.12.2015	Incr. (Decr.) con impatto a Conto economico	Inc. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2016
Attività per imposte anticipate	192	(9)			183
Passività per imposte differite	293	(22)			271

Valori in milioni di euro

Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite si riferiscono al disallineamento tra valore contabile e valore fiscale, rispettivamente, degli Immobili, impianti e macchinari, degli Investimenti immobiliari e delle Rimanenze (in particolare, degli immobili di *trading*, rispetto alle rivalutazioni fiscalmente irrilevanti).

La movimentazione dell'anno relativa alle imposte anticipate e differite accoglie le nuove differenze temporanee generate dalle società del Gruppo nel corso dell'anno, gli effetti delle operazioni straordinarie che hanno caratterizzato il 2016, principalmente riconducibili alla vendita di Grandi Stazioni Retail (si rimanda alla Nota 4 per maggiori dettagli) nonché l'entrata nel perimetro di consolidamento di Ferrovie Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl.



12. 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 2016, 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 2015.

	Valore netto al 31.12.2016	Quota %	Valore netto al 31.12.2015	Quota %
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto				
Cisalpino SA	3,87	50,00	4,10	50,00
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	2,80	50,00	3,20	50,00
Trenord Srl	39,30	50,00	34,08	50,00
TELT SAS (già ITF SAS)	95,05	50,00	95,05	50,00
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH (*)	2,09	57,45	2,05	57,45
Altre (**)	9,77		7,83	
Partecipazioni in imprese collegate				
B.B.T. SE SpA	107,41	50,00	87,19	50,00
Ferrovie Nord Milano SpA	54,22	14,74	51,56	14,74
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7,34	50,00	7,51	50,00
Altre (**)	9,17		8,98	
Totale	331		302	

Valori in milioni di euro

(*) 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 nell'esercizio 2016 è sotto rappresentata:

	Valore finale al 31.12.2015	Diminuzione per dividendi	Aumenti (diminuzioni) di capitale	Impatto a Conto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2016
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	146	(3)		10		153
Partecipazioni in imprese collegate	156	(1)	20	4	(1)	178
Totale	302	(4)	20	14	(1)	331

Valori in milioni di euro

Gli aumenti di capitale nelle partecipazioni in imprese collegate si riferiscono alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore pari a 108 milioni di euro, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti riconosciuti dal MEF a RFI SpA e relativi al capitolo 7122 per gli investimenti finanziari (per un importo pari a 88 milioni di euro), che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa. Tra le partecipazioni in imprese a controllo congiunto, la società TELT SAS ha effettuato un aumento di capitale sociale pari a 40 milioni 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 principalmente ai risultati conseguiti nel corso del 2016. La voce Altro include le variazioni della Riserva per variazioni *fair value* su derivati - *Cash Flow Hedge*, della Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti e le differenze di cambio per le società che operano in valuta diversa dall'euro.

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.

TRENORD SRL

	31.12.2016	31.12.2015
Percentuale di possesso	50%	50%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	74	45
Attività finanziarie correnti		
Altre attività correnti	283	329
Attività finanziarie non correnti		
Altre attività non correnti	261	244
Passività finanziarie correnti	(99)	(95)
Altre passività correnti	(330)	(330)
Passività finanziarie non correnti	(10)	(17)
Altre passività non correnti	(91)	(98)
Patrimonio netto	88	78
Quota di Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	44	39
Eliminazione plusvalenza da conferimento ramo d'azienda	(9)	(9)
Altre rettifiche	4	4
Valore contabile della partecipazione	39	34
<hr/>		
Ricavi operativi	782	782
Costi operativi	(705)	(719)
Ammortamenti e svalutazioni	(55)	(51)
Accantonamenti		
Risultato operativo	22	12
Proventi finanziari	1	
Oneri finanziari	(2)	(3)
Risultato ante imposte	21	10
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(10)	(6)
Risultato netto	11	4
Altre componenti di Conto economico complessivo		
Totale Conto economico complessivo	11	4
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	6	2
Dividendi percepiti dalla società		

Valori in milioni di euro

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.

ODEG OSTDEUTSCHE EISENBAHNGESELLSCHAFT MBH

	31.12.2016	31.12.2015
Percentuale di possesso	50%	50%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	24	7
Attività finanziarie correnti		
Altre attività correnti	30	33
Attività finanziarie non correnti	4	5
Altre attività non correnti	4	6
Passività finanziarie correnti	(12)	(2)
Altre passività correnti	(30)	(17)
Passività finanziarie non correnti	(7)	(20)
Altre passività non correnti	(7)	(5)
Patrimonio netto	6	7
Quota di Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	3	3
Valore contabile della partecipazione	3	3
<hr/>		
Ricavi operativi	155	146
Costi operativi	(146)	(139)
Ammortamenti e svalutazioni	(1)	(1)
Accantonamenti		
Risultato operativo	8	6
Proventi finanziari	1	1
Oneri finanziari	(1)	(2)
Risultato ante imposte	8	5
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(4)	
Risultato netto	4	5
Altre componenti di Conto economico complessivo		
Totale Conto economico complessivo	4	5
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	2	2
Dividendi percepiti dalla società		

Valori in milioni di euro

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.

TELT SAS (GIÀ LTF SAS)

	31.12.2016	31.12.2015
Percentuale di possesso	50%	50%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	4	48
Attività finanziarie correnti		
Altre attività correnti	26	26
Attività finanziarie non correnti		
Altre attività non correnti	5	29
Passività finanziarie correnti		(75)
Altre passività correnti	(34)	(27)
Passività finanziarie non correnti		
Altre passività non correnti		
Patrimonio netto	1	1
Quota di Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		
Differenza derivante da diverso trattamento dei contributi in c/impianti (*)	95	95
Valore contabile della partecipazione	95	95
Ricavi operativi	160	89
Costi operativi	(160)	(89)
Risultato netto		
Totale Conto economico complessivo		
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		
Dividendi percepiti dalla società		

Valori in milioni di euro

(*) Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, paragrafo 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 delle 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.

B.B.T. SE

	31.12.2016	31.12.2015
Percentuale di possesso	50%	50%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	99	151
Attività finanziarie correnti		
Altre attività correnti	286	36
Attività finanziarie non correnti		
Altre attività non correnti	1.108	914
Passività finanziarie correnti		
Altre passività correnti	(81)	(47)
Passività finanziarie non correnti	(471)	(436)
Altre passività non correnti		
Patrimonio netto	941	618
Quota di Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	471	309
Effetto dei contributi sul valore consolidato della partecipazione (*)	(375)	(233)
Altre rettifiche	11	11
Valore contabile della partecipazione	107	87
Ricavi operativi	17	15
Costi operativi	(16)	(14)
Ammortamenti e svalutazioni	(1)	(1)
Risultato netto		
Totale Conto economico complessivo		
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		
Dividendi percepiti dalla società		

Valori in milioni di euro

(*) 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 e in quello immobiliare.

Il prezzo unitario per azione di FNM SpA, quotata nel mercato ristretto di Borsa Italiana, risulta pari a 0,494 euro al 30 dicembre 2016.

I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al Bilancio consolidato del gruppo FNM.

GRUPPO FERROVIE NORD MILANO

	31.12.2016	31.12.2015
Percentuale di possesso	14,74%	14,74%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	71	111
Attività finanziarie correnti	105	123
Altre attività correnti	105	116
Attività finanziarie non correnti	10	15
Altre attività non correnti	437	382
Passività finanziarie correnti	(25)	(23)
Altre passività correnti	(191)	(219)
Passività finanziarie non correnti	(82)	(83)
Altre passività non correnti	(62)	(72)
Patrimonio netto	368	350
Quota di Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	54	52
Valore contabile della partecipazione	54	52
Ricavi operativi	264	299
Costi operativi	(216)	(258)
Ammortamenti e svalutazioni	(27)	(22)
Accantonamenti		
Risultato operativo	21	20
Proventi finanziari	13	9
Oneri finanziari	(2)	(4)
Risultato ante imposte	32	26
Imposte sul reddito o proventi fiscali	(6)	(5)
Risultato netto	26	20
Altre componenti di Conto economico complessivo	2	
Totale Conto economico complessivo	24	20
Quota del Conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	4	3
Dividendi percepiti dalla società	1	1

Valori in milioni di euro

13. Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

	31.12.2016			31.12.2015			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	1		1				1		1
Altre partecipazioni	78		78	72		72	6		6
Titoli e Finanziamenti	10	24	34	11	23	34	(1)	1	
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	2.122	573	2.695	2.606	566	3.172	(484)	7	(477)
Crediti per finanziamenti	115	29	144	99	13	112	16	16	32
Altri crediti finanziari		4	4		5	5		(1)	(1)
Totale	2.326	630	2.956	2.788	607	3.395	(462)	23	(439)

Valori in milioni di euro

La diminuzione avvenuta nel corso dell'anno delle Attività finanziarie (inclusi i derivati) è imputabile essenzialmente al decremento dei Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere parzialmente compensato dell'incremento dei Crediti per finanziamenti.

I Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere, pari a 2.695 milioni di euro, sono relativi:

- / per 835 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 e autorizzato con apposito Decreto del MEF;

- / per 1.860 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.

La variazione in diminuzione dei crediti verso il MEF per 477 milioni di euro è ascrivibile:

- / per 167 milioni di euro alla riduzione dei contributi relativi alla "Legge Finanziaria 2006", correlata alla riduzione del corrispondente debito finanziario verso Cassa Depositi e Prestiti (Rete Convenzionale e Rete AV/AC); tale decremento deriva dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 37 milioni di euro relativo agli interessi maturati nel corso del 2016 e dell'incasso di 204 milioni di euro del contributo annuo di competenza del 2016;

- / per 310 milioni di euro alla riduzione netta dei contributi relativi alla "Legge Finanziaria 2007", derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 90 milioni di euro relativo agli interessi maturati nel corso del 2016 e dell'incasso di 400 milioni di euro del contributo annuo di competenza del 2016.

I maggiori Crediti per finanziamenti per 32 milioni di euro sono legati principalmente all'iscrizione di attività finanziarie per servizi concessori da parte del gruppo Netinera.

14. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2016			31.12.2015			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		19	19		15	15		4	4
Crediti per IVA	994	390	1.384	742	564	1.306	252	(174)	78
Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	967	2.629	3.596	1.030	3.155	4.185	(63)	(526)	(589)
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri		83	83		27	27		56	56
Altre Amministrazioni dello Stato		44	44		53	53		(9)	(9)
Debitori diversi e ratei/risconti	36	269	305	96	272	368	(60)	(3)	(63)
Totale	1.997	3.434	5.431	1.868	4.086	5.954	129	(652)	(523)
Fondo svalutazione	(2)	(42)	(44)	(2)	(17)	(19)		(25)	(25)
Totale netto fondo svalutazione	1.995	3.392	5.387	1.866	4.069	5.935	129	(677)	(548)

Valori in milioni di euro

I Crediti per IVA si incrementano di 78 milioni di euro principalmente per effetto dei rimborsi effettuati dall'Erario per l'IVA chiesta a rimborso relativa agli esercizi 2012, 2013 e 2015, in parte compensata dal credito IVA del corrente esercizio e dai crediti IVA vantati dalla società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl, trasferita al Gruppo alla fine del corrente esercizio (57 milioni di euro). Per i dettagli relativi all'operazione di acquisizione di tale società si rimanda all'apposito paragrafo "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie".

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) sono principalmente legati:

- / ai contributi stanziati a favore di FS SpA (611 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 a favore di RFI SpA (2.910 milioni di euro).

Nella tabella seguente sono indicati i dettagli relativi alla movimentazione degli stessi:

Trasferimenti a favore del Gruppo FS	Valori al 31.12.2015	Incrementi	Decrementi	Valori al 31.12.2016
In conto esercizio:				
- Somme dovute dal MEF e MIT		1.027	(976)	51
In conto impianti:				
dal MEF	2.663	1.841	(2.815)	1.689
dal MIT	1.522	582	(318)	1.786
Totale in conto impianti	4.185	2.423	(3.133)	3.475
In conto capitale:				
dal MIT		70		70
Totale trasferimenti a favore del Gruppo FS	4.185	3.520	(4.109)	3.596

Valori in milioni di euro



Nel corso del 2016 sono stati iscritti crediti MEF relativi alle Somme dovute in forza del Contratto di Programma in conto esercizio per 976 milioni di euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge 28 dicembre 2015, n. 208 "Legge di Stabilità 2016" ed è stata incassata la totalità dei crediti iscritti di competenza dell'anno 2016.

Nella stessa voce sono stati iscritti nell'esercizio contributi MIT per risorse stanziare dalla "Legge di Stabilità 2015" destinate alle imprese di trasporto ferroviario per il c.d. "Eco bonus", relative all'annualità 2015.

In merito al conto impianti, nell'anno 2016 sono stati iscritti crediti verso il MEF relativi principalmente alle somme relative al Contratto di Programma per un importo pari a 1.821 milioni di euro, destinati agli investimenti infrastrutturali e alla manutenzione straordinaria o agli interventi urgenti e indifferibili della rete ferroviaria, in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di Stabilità 2016" e a quanto rifinanziato dalla "Legge di Stabilità 2015". Inoltre sono stati iscritti crediti MEF pari a 20 milioni di euro in base a quanto stanziato dal DM 44T/2000 relativo allo sconto sul canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (Sconto K2).

Nel corso del 2016 si è registrato un incremento di 582 milioni di euro dei crediti verso il MIT conto impianti, legati al completamento di linee AV/AC, per interventi di miglioramento della rete ferroviaria, per la progettazione del *tunnel* Torino-Lione.

Sono stati inoltre stanziati da parte del MIT 70 milioni di euro di crediti in conto capitale per garantire la continuità operativa della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl.

Infine, nel corso dell'esercizio sono stati incassati 3.133 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.

Infine l'incremento dei Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri, delle Altre Amministrazioni dello Stato e del Fondo svalutazione si riferiscono ai contributi stanziati per investimenti cofinanziati con risorse comunitarie/nazionali in merito a lavori di manutenzione straordinaria a carico delle Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl.



La voce Debitori diversi e ratei/risconti è diminuita di 63 milioni di euro principalmente per effetto della vendita della società Grandi Stazioni Retail SpA (56 milioni di euro). Per i dettagli relativi all'operazione si rimanda all'apposito paragrafo "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie".

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

	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
Nazionali	5.376	5.897	(521)
Paesi dell'area euro	49	51	(2)
Regno Unito			
Altri Paesi europei (UE non euro)	2	1	1
Altri Paesi europei non UE	2	2	
Stati Uniti			
Altri Paesi	2	3	(1)
Totale	5.431	5.954	(523)

Valori in milioni di euro

15. Rimanenze e contratti di costruzione

La voce risulta così composta:

	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.343	1.272	71
Fondo svalutazione	(180)	(191)	11
Valore netto	1.163	1.081	82
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	3	2	1
Fondo svalutazione			
Valore netto	3	2	1
Cespiti radiati da alienare	23	23	
Fondo svalutazione	(12)	(11)	(1)
Valore netto	11	12	(1)
Immobili e terreni <i>trading</i>	1.177	1.212	(35)
Fondo svalutazione	(301)	(354)	53
Valore netto	876	858	18
Totale rimanenze	2.053	1.953	100
Contratti di costruzione	54	47	7
Fondo svalutazione	(1)	(1)	
Valore netto	53	46	7
Totale contratti di costruzione	53	46	7

Valori in milioni di euro

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 82 milioni di euro, è generata dai maggiori acquisti, e relativi consumi, di materiali per l'infrastruttura, per 2 milioni di euro, dall'aumento della produzione delle Officine Nazionali Armamento e Apparecchiature Elettriche (Bari, Pontassieve e Bologna) per 83 milioni di euro, e dall'entrata nel Gruppo della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl (11 milioni di euro), compensati dai minori acquisti complessivi per materiale di manutenzione, in particolare ricambi per rotabili, a seguito di una più efficace stima dei fabbisogni e dei piani di approvvigionamento (-26 milioni di euro). Il fondo svalutazione si riduce di 11 milioni di euro principalmente a seguito dell'utilizzo di circa 21 milioni di euro a copertura delle rottamazioni effettuate, in particolare sul materiale rotabile, compensato dall'accantonamento dell'anno per far fronte alla riduzione del valore dei materiali a lenta movimentazione (10 milioni di euro, di cui 5 milioni di euro relativi a Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl).

Il valore dei cespiti radiati da alienare, che accolgono la riclassifica dalle corrispondenti voci degli *asset* di beni non più recuperabili, rimasto sostanzialmente invariato rispetto al 2015, rappresenta il presumibile valore di realizzo stimato degli *asset* riclassificati.

Gli immobili e terreni *trading* si riferiscono al valore dei beni immobili del Gruppo destinato alla vendita; la variazione in aumento è stata determinata principalmente dalla riclassifica a rimanenze di alcuni compendi immobiliari destinati alla vendita (19 milioni di euro), iscritti lo scorso esercizio alla voce Investimenti immobiliari.

I crediti per contratti di costruzione, che rappresentano l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, più i margini rilevati (meno le perdite rilevate), eccedono la fatturazione di avanzamento lavori, sono pari a 53 milioni di euro e si sono incrementati di 7 milioni di euro rispetto al 2015 a seguito dell'avanzamento di lavori in corso verso i terzi.

16. Crediti commerciali non correnti e correnti

	31.12.2016			31.12.2015			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	6	1.345	1.351	11	1.250	1.261	(5)	95	90
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	2	218	220	101	229	330	(99)	(11)	(110)
Ferrovie estere		18	18		23	23		(5)	(5)
Ferrovie in concessione		23	23		18	18		5	5
Agenzie e altre aziende di trasporto		25	25		23	23		2	2
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni		794	794		1.103	1.103		(309)	(309)
- Contratto di Servizio verso lo Stato		289	289		478	478		(189)	(189)
Crediti verso società del Gruppo		136	136		162	162		(26)	(26)
Totale	8	2.848	2.856	112	3.286	3.398	(104)	(438)	(542)
Fondo svalutazione		(511)	(511)	(18)	(510)	(528)	18	(1)	17
Totale netto fondo svalutazione	8	2.337	2.345	94	2.776	2.870	(86)	(439)	(525)

Valori in milioni di euro

Il decremento dei crediti commerciali correnti al lordo del fondo svalutazione rispetto all'esercizio precedente, pari a 438 milioni di euro, è sostanzialmente riconducibile:

- / a un incremento dei crediti verso Clienti ordinari correnti per 95 milioni di euro, derivante principalmente da maggiori crediti verso il cliente Rete Srl, già S.EL.F. Srl (10 milioni di euro), e Grandi Stazioni Retail SpA (6 milioni di euro), precedentemente dichiarati verso la consociata Grandi Stazioni Rail SpA, dall'allungamento dei tempi di pagamento del *Public Investment Fund* saudita (10 milioni di euro), nonché dall'effetto dell'acquisizione nel Gruppo della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl (55 milioni di euro), come meglio dettagliato nell'apposito paragrafo "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie";
- / a una diminuzione dei crediti da Contratto di Servizio nei confronti delle Regioni (309 milioni

di euro) e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (189 milioni di euro), riconducibile a una migliore regolazione finanziaria degli stessi; questo positivo risultato è dovuto alle idonee procedure, anche legali, finalizzate alla riscossione dei crediti che in alcuni casi si sono concluse con la stipula di piani di rientro il cui rispetto è costantemente monitorato;

- / a minori crediti verso le Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche per 11 milioni di euro.

Il decremento dei crediti commerciali non correnti al lordo del fondo svalutazione rispetto all'esercizio precedente, pari a 104 milioni di euro, è sostanzialmente riconducibile alla regolazione dei crediti per servizi prestati in passato al Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania per la gestione dei rifiuti solidi urbani nel territorio della Regione stessa (100 milioni di euro). A tal riguardo, in data 31 dicembre 2009, terminato lo stato di emergenza rifiuti nella Regione Campania, è stata dapprima istituita una Unità di Stralcio per l'avvio delle procedure per l'accertamento della massa attiva e passiva derivante dalle attività compiute durante lo stato di emergenza, attività successivamente "passate/trasferite" all'Unità Tecnica Amministrativa (UTA). Nel mese di marzo 2016, concordemente con l'UTA e insieme alla Presidenza del Consiglio dei Ministri (PCM), è stato stipulato l'atto transattivo che ha previsto il riconoscimento a Mercitalia Logistics (già FS Logistica) dell'importo di 91 milioni di euro a saldo e stralcio del credito.

Il fondo svalutazione crediti subisce nel complesso un decremento di 17 milioni di euro ed è riconducibile essenzialmente all'utilizzo del fondo per la copertura della transazione sopracitata (18 milioni di euro).

Per una più corretta rappresentazione della voce e per consentire la confrontabilità dei periodi, relativamente ai processi legati all'attività di *factoring*, nel 2015 sono stati incrementati crediti e debiti commerciali per lo stesso importo (126 milioni di euro).

Di seguito la ripartizione dei Crediti commerciali non correnti e correnti per area geografica:

	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
Nazionali	2.688	3.200	(512)
Paesi dell'area euro	118	148	(30)
Regno Unito	1		1
Altri Paesi europei (UE non euro)	11	10	1
Altri Paesi europei non UE	19	30	(11)
Altri Paesi	19	10	9
Totale	2.856	3.398	(542)

Valori in milioni di euro

17. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
Depositi bancari e postali	1.060	333	727
Denaro e valori in cassa	38	33	5
Conti correnti di tesoreria	1.239	938	301
Totale	2.337	1.305	1.032

Valori in milioni di euro

L'incremento delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al 31 dicembre 2016 è attribuibile essenzialmente a:

- / Depositi bancari e postali, maggiormente impattati dall'operazione di vendita della società Grandi Stazioni Retail SpA alla società Alba Bidco SpA (424 milioni di euro), già commentata nell'apposito paragrafo "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie", e dai fabbisogni finanziari delle società del Gruppo;
- / Conti correnti di tesoreria, nei quali confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma e i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea (270 milioni di euro).

Per un maggior dettaglio relativo alla variazione del saldo, si rinvia al prospetto contabile del Rendiconto finanziario.

18. Crediti tributari

I crediti tributari, che ammontano nel 2016 a 121 milioni di euro con una variazione in diminuzione di 4 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2015 (125 milioni di euro), si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti.

19. Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2016 e 2015 per le principali voci del Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo sono riportate analiticamente nell'apposito prospetto contabile.

Capitale sociale

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2016, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta costituito da 36.340.432.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 36.340 milioni di euro.

Riserva legale

La riserva legale, pari a 7 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce.

Riserve diverse

Le riserve diverse, pari a un valore negativo di 100 milioni di euro nell'esercizio precedente, sono state azzerate a seguito della delibera dell'Assemblea tenutasi in data 4 luglio 2016, che ha approvato il Bilancio 2015 di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e ha stabilito la distribuzione di parte dell'utile 2015 (100 milioni di euro); la riserva era stata creata in seguito al versamento dei due acconti effettuato nel 2015 secondo quanto stabilito dall'art. 20 della Legge 23 giugno 2014, n. 89 (successivamente modificato dall'articolo 10, comma 12, del D.L. 192/2014, convertito in Legge n. 11 del 27 febbraio 2015).

Riserva di conversione bilanci in valuta estera

La riserva di conversione comprende tutte le differenze cambio derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere e ammonta a 3 milioni di euro, in diminuzione di 1 milione rispetto al 31 dicembre 2015.

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 2016 il saldo è negativo per 162 milioni di euro (-212 milioni di euro al 31 dicembre 2015), essenzialmente in virtù degli effetti legati alla valutazione al fair value degli strumenti di copertura alla data (con variazione positiva pari a 23 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 21 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 2016 il saldo della riserva è negativo per 350 milioni di euro (-321 milioni di euro al 31 dicembre 2015).

Utili (Perdite) portati a nuovo

Il valore, positivo per 1.559 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 delle già descritte operazioni di scissione parziale della Grandi Stazioni SpA e successiva vendita di Grandi Stazioni Retail SpA, e di acquisizione dell'intera partecipazione della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl. Infine, si rileva una variazione in diminuzione relativa al dividendo distribuito all'azionista il 19 ottobre 2016 (31 milioni di euro), in aggiunta agli acconti versati e indicati sopra.

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.

20. 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 infragrupo. 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.

	Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Centostazioni SpA	Ataf Gestioni Srl	Cemat SpA	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Netinera Deutschland Group	Altre entità controllate che individualmente sono irrilevanti	Eliminazioni/Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2016									
Non controlling interest (%)	40%	40%	30%	46,72%	12,84%	49%			
Attività correnti	6	32	38	90	31	170			
Attività non correnti	63	50	43	72	470	723			
Passività correnti	(7)	(39)	(33)	(94)		(202)			
Passività non correnti	(22)	(6)	(40)	(21)		(428)			
Attività nette	40	37	8	47	501	263			
Attività nette di pertinenza dei terzi	16	15	2	22	64	129	7	2	257
Ricavi	3	76	83	201		603			
Risultato del periodo		8	1			6			
Altre componenti del Conto economico complessivo									
Totale Conto economico complessivo		8	1			6			
Risultato attribuibile ai terzi		3				4	7		14
Altre componenti del Conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi									
Flusso di cassa netto da attività operativa	1	25	8	12		50			
Flusso di cassa netto da attività d'investimento		(2)	2	(14)	(150)	(15)			
Flusso di cassa netto da attività finanziaria	7	(17)	(8)	3	108	(26)			
Flusso di cassa netto complessivo del periodo	8	6	2	1	(42)	9			
Dividendi pagati ai terzi		(4)				(7)			

Valori in milioni di euro

	Grandi Stazioni Rail SpA (già Grandi Stazioni SpA)	Centostazioni SpA	Atraf Gestioni Srl	Cemat SpA	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Nefinera Deutschland Group	Altre entità controllate che individualmente sono irrelevanti	Eliminazioni/Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2015									
Non controlling interest (%)	40%	40%	30%	46,72%	11,21%	49%			
Attività correnti	137	37	42	88	72	148			
Attività non correnti	399	52	47	70	320	706			
Passività correnti	(228)	(39)	(35)	(84)		(198)			
Passività non correnti	(148)	(11)	(47)	(27)		(388)			
Attività nette	160	39	7	47	393	268			
Attività nette di pertinenza dei terzi	64	15	2	22	44	131	14	(3)	289
Ricavi	224	83	80	199		573			
Risultato del periodo	21	9	1	1		5			
Altre componenti del Conto economico complessivo	1								
Totale Conto economico complessivo	22	9	2	1		5			
Risultato attribuibile ai terzi	8	4		1		2	1		16
Altre componenti del Conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi	1								
Flusso di cassa netto da attività operativa	46	11		(5)		51			
Flusso di cassa netto da attività d'investimento	(63)	(2)	(11)	(8)	(113)	(19)			
Flusso di cassa netto da attività finanziaria	17	(8)	13	4	142	(6)			
Flusso di cassa netto complessivo del periodo			2	(10)	30	26			
Dividendi pagati ai terzi	(6)	(2)							

Valori in milioni di euro

Il valore al 31 dicembre 2016, positivo per 257 milioni di euro delle Attività nette di pertinenza dei terzi, include il decremento pari a 51 milioni di euro dovuto agli effetti della già illustrata operazione di scissione parziale della Grandi Stazioni Rail SpA (già Grandi Stazioni SpA) e vendita di Grandi Stazioni Retail SpA, l'incremento di 5 milioni di euro riconducibile all'acquisto da parte del Gruppo dell'ulteriore 33,33% delle azioni della società Thello SAS effettuato dal Gruppo il 5 settembre del 2016, che ha portato la percentuale di partecipazione al 100%, e il combinato effetto del già citato aumento della percentuale di pertinenza dei terzi del Patrimonio netto della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA e dell'aumento del suo capitale sociale (20 milioni di euro).

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

La voce ammonta a 11.862 milioni di euro ed è così dettagliata:

Finanziamenti a medio/lungo termine, al netto della quota corrente	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
Prestiti obbligazionari	4.031	3.354	677
Finanziamenti da banche	3.276	3.866	(590)
Debiti verso altri finanziatori	1.345	1.351	(6)
Totale	8.652	8.571	81

Valori in milioni di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	38	563	(525)
Finanziamenti da banche (breve termine)	2.800	1.553	1.247
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	372	456	(84)
Totale	3.210	2.572	638

Valori in milioni di euro

La voce Prestiti obbligazionari, è composta da:

- / diciotto prestiti obbligazionari, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società partecipata, di diritto svizzero, Eurofima SA (*private placement*). Il ricorso a detti prestiti è 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 sedici prestiti obbligazionari e annuale a tasso fisso per due prestiti obbligazionari. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario;
- / cinque *tranche*, per un totale di 2.050 milioni di euro, del prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes* collocate da FS SpA presso la Borsa Valori di Dublino nel corso del 2013, 2014, 2015 e 2016. 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* 6 mesi, 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* 6 mesi, 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.

Nel corso del 2016, l'ammontare dei prestiti obbligazionari (sia quota a medio/lungo termine sia quota a breve) si è incrementato di 152 milioni di euro essenzialmente per effetto delle 3 nuove *tranche* di prestiti obbligazionari per un totale di 700 milioni di euro, parzialmente compensato dal decremento per rimborso del prestito Eurofima per 548 milioni di euro.

I finanziamenti da banche (sia quota a medio/lungo sia quota a breve) registrano un incremento nel corso del 2016 pari a 657 milioni di euro dovuto principalmente:

- / all'incremento della provvista a breve termine per circa 1.200 milioni di euro e a maggiori prestiti per 300 milioni di euro, finanziati da Cassa Depositi e Prestiti e Intesa Sanpaolo destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale;
- / all'operazione di trasferimento della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl per 102 milioni di euro, già commentata nell'apposito paragrafo "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie";

parzialmente compensati

- / dal rimborso delle quote capitali in scadenza per 784 milioni di euro e
- / dall'operazione di vendita della società Grandi Stazioni Retail SpA (178 milioni di euro), già commentata nell'apposito paragrafo "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie".

I debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio/lungo sia quota a breve) comprendono i prestiti contratti verso Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e Alta Velocità), il cui rimborso è assicurato dai contributi quindicennali rimborsati nel corso del 2016 per 167 milioni di euro, da nuovi finanziamenti derivanti da operazioni di *funding* stipulate a copertura di operazioni di *factoring* e dai finanziamenti per *leasing* del gruppo Netinera Deutschland incrementati nel corso dell'anno per 27 milioni di euro legati a 12 nuovi treni *diesel* consegnati nel corso dell'anno. Alcune società del Gruppo sono soggette a vincoli patrimoniali finanziari ("*covenant*") 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 2016 confrontata con il 31 dicembre 2015:

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	353	884	(531)
Conti correnti di tesoreria	(1.239)	(938)	(301)
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(573)	(566)	(7)
Debiti verso altri finanziatori	372	456	(84)
Finanziamenti da banche	2.800	1.553	1.247
Prestiti obbligazionari	38	563	(525)
Altre passività finanziarie	109	224	(115)
Altro	(1.154)	(408)	(746)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	6.407	5.858	549
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(2.122)	(2.606)	484
Debiti verso altri finanziatori	1.345	1.351	(6)
Finanziamenti da banche	3.276	3.866	(590)
Prestiti obbligazionari	4.031	3.354	677
Altro	(123)	(107)	(16)
Totale complessivo	6.760	6.742	18

Valori in milioni di euro

22. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

	2016	2015
Valore attuale obbligazioni TFR	1.738	1.751
Valore attuale obbligazioni CLC	47	48
Totale valore attuale obbligazioni	1.785	1.799

Valori in milioni di euro

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

	2016	2015
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	1.799	1.964
Service Cost	1	1
Interest cost (*)	18	22
(Utili) perdite attuariali rilevati nel Patrimonio netto	30	(69)
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(68)	(119)
Totale obbligazioni a benefici definiti	1.785	1.799

Valori in milioni di euro

(*) Con rilevazione a Conto economico.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	2016	2015
Tasso di attualizzazione TFR	1,25%	1,38%
Tasso di attualizzazione CLC	1,31%	2,03%
Tasso annuo incremento TFR	2,63%	2,80%
Tasso di inflazione TFR	1,50%	1,74%
Tasso di inflazione CLC	1,50%	1,74%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti TFR	2,15%	3,45%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti CLC	3,59%	3,61%
Tasso atteso di anticipazioni	1,96%	1,96%

Probabilità di decesso

Inabilità

Età pensionamento

Tablelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato

Tavole INPS distinte per età e sesso

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.

	TFR	CLC	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione +0,25%	1.750	49.636	2
Tasso di inflazione -0,25%	1.715	43.906	2
Tasso di attualizzazione +0,25%	1.705	45.535	2
Tasso di attualizzazione -0,25%	1.761	47.927	2
Tasso di turnover +1%	1.725		2
Tasso di turnover -1%	1.741		2
<i>Duration</i> del piano	7	11	24
Erogazione 1° anno	186	3	0,2
Erogazione 2° anno	153	3	0,2
Erogazione 3° anno	88	3	0,2
Erogazione 4° anno	183	3	0,2
Erogazione 5° anno	162	3	0,2

Valori in milioni di euro

23. Fondo per rischi e oneri

Le tabelle seguenti riportano le consistenze a inizio e fine anno e le movimentazioni intervenute nell'esercizio 2016 dei fondi per rischi e oneri, con il dettaglio della quota a medio/lungo termine e della quota a breve.

Fondi rischi e oneri	31.12.2015	Acc.nfi	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2016
Fondo imposte	4	7	20		31
Altri fondi	885	143	(77)	(14)	937
Totale non corrente	889	150	(57)	(14)	968

Valori in milioni di euro

Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	31.12.2015	Acc.nfi	Utilizzi e altre variazioni	31.12.2016
Altri fondi	30	8	6	44
Totale corrente	30	8	6	44

Valori in milioni di euro

Il Fondo imposte, che comprende oneri di natura fiscale di prevedibile sostenimento futuro, è stato adeguato per 7 milioni di euro a seguito di avvisi di accertamento e liquidazione in materia di imposte sui fabbricati e di imposta di registro; tale fondo ha inoltre subito un aumento di 20 milioni di euro, evidenziato tra le altre variazioni, a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl.

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 87 milioni di euro, nel corso del 2016 è stato adeguato per 25 milioni di euro a fronte delle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni. Il fondo per incentivi all'esodo del personale ammonta a 40 milioni di euro; nel corso dell'esercizio è stato adeguato per circa 7 milioni di euro e utilizzato per 12 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 106 milioni di euro. Gli oneri accantonati nel corso del 2016 sono pari a 33 milioni di euro; il fondo è stato poi utilizzato, per complessivi 34 milioni di euro, a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale. Tale fondo si è infine incrementato, per 28 milioni di euro, a seguito del già citato ingresso nell'area di consolidamento di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl.

I fondi per contenzioso nei confronti dei terzi, che sono pari a 348 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 prudenziali 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. Il fondo è stato adeguato nel corso dell'esercizio, in contropartita di voci diverse di Conto economico, per circa 32 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 19 milioni di euro, mentre i rilasci a Conto economico, per minori esigenze complessive su alcuni contenziosi in essere, sono stati pari a circa 2 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 55 milioni di euro, nel corso del 2016 è stato utilizzato per circa 1 milione di euro.

Gli Altri fondi (pari a circa 345 milioni di euro) includono anche gli accantonamenti effettuati negli anni per manutenzione, oneri officine, oneri legati agli immobili di *trading* e contenziosi con agenti. Nel corso del 2016 sono stati effettuati accantonamenti per probabili rischi e oneri futuri per 27 milioni di euro; i fondi in questione sono inoltre stati utilizzati per 13 milioni di euro, di cui 6 milioni di euro a copertura degli oneri per rinnovo contrattuale e 5 milioni di euro a copertura degli oneri sostenuti per obblighi contrattuali su immobili di *trading*, riclassificati a debiti verso il personale per 8 milioni di euro e rilasciati a Conto economico per 12 milioni di euro per minori esigenze a fronte di controversie pendenti e rischi di natura contrattuale. Tali fondi si incrementano anche a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl (11 milioni di euro).

Infine, tra le variazioni dell'anno si evidenzia l'accantonamento, pari a 27 milioni di euro, relativo alla stima dei rischi connessi all'accordo di vendita di Grandi Stazioni Retail SpA.

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

	31.12.2016			31.12.2015			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	81	10	91	109	20	129	(28)	(10)	(38)
Altre passività finanziarie	2	109	111	3	224	227	(1)	(115)	(116)
Totale	83	119	202	112	244	356	(29)	(125)	(154)

Valori in milioni di euro

La voce Strumenti finanziari derivati di copertura riporta essenzialmente il valore complessivo delle operazioni di *Interest Rate Swap*, *Interest Rate Collar* 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. Il decremento della voce, pari a 38 milioni di euro, è dovuto principalmente alla variazione in diminuzione del *fair value* degli stessi e per 8 milioni all'operazione di vendita della società Grandi Stazioni Retail SpA.

La voce Altre passività finanziarie ha subito un decremento di 116 milioni di euro principalmente legato alle operazioni di *factoring* per le quali l'indebitamento bancario a breve termine diminuisce, fisiologicamente, in concomitanza degli incassi e della riduzione dei crediti commerciali correnti.

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*;
- / al calcolo del valore di mercato ricavato attraverso il modello *Black & Scholes* per le Opzioni (*Collar* e *Cap*).

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

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

25. Altre passività non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2016			31.12.2015			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		3.410	3.410		4.988	4.988		(1.578)	(1.578)
Acconti verso clienti		1	1					1	1
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	48	319	367	60	292	352	(12)	27	15
Debiti per IVA		17	17		28	28		(11)	(11)
Altri debiti verso società del Gruppo		4	4		5	5		(1)	(1)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	94	1.134	1.228	284	1.123	1.407	(190)	11	(179)
Totale	142	4.885	5.027	344	6.436	6.780	(202)	(1.551)	(1.753)

Valori in milioni di euro

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:

	31.12.2015	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2016
Acconti per contributi:					
- Ministero dell'Economia e Finanze (MEF)	3.009	1.982	(3.640)		1.351
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)	1.425	582	(422)		1.585
- FESR	119	168	(189)	(8)	89
- TEN	161	15	(20)	(1)	155
- Altri	274	174	(219)		229
Totale	4.988	2.921	(4.489)	(9)	3.410

Valori in milioni di euro

Gli incrementi degli acconti relativi al MEF e MIT includono i nuovi crediti per contributi stanziati nell'anno e 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, nelle Attività Immateriali, nelle Partecipazioni, cui si rimanda per un maggiore dettaglio, e per 111 milioni di euro si riferiscono a contributi iscritti a Conto economico a copertura di oneri finanziari. Le Altre variazioni sono relative al definanziamento dei contributi comunitari TEN e FESR per 9 milioni di euro.

La variazione negativa della voce Altri debiti e ratei/risconti passivi non correnti, pari a 179 milioni di euro, è dovuta principalmente all'azzeramento del Fondo di sostegno al reddito per prestazioni solidaristiche straordinarie (124 milioni di euro) in seguito all'estinzione della Fondazione a esso relativa e al trasferimento dell'intero suo patrimonio all'INPS.

26. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2016			31.12.2015			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	14	3.985	3.999	17	3.799	3.816	(3)	186	183
Acconti commerciali	1	65	66	1	64	65		1	1
Deb. commerciali v/ società del Gruppo		33	33		77	77		(44)	(44)
Debiti per contratti di costruzione		14	14		12	12		2	2
Totale	15	4.097	4.112	18	3.952	3.970	(3)	145	142

Valori in milioni di euro

La variazione nell'esercizio 2016 dei debiti verso fornitori ordinari parte corrente, pari a 186 milioni di euro, è dovuta principalmente a minori pagamenti effettuati nel corso dell'esercizio, nonché all'effetto dell'acquisizione nel Gruppo della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl (158 milioni di euro), come meglio dettagliato nell'apposito paragrafo "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie".

Gli acconti commerciali sono relativi ad anticipi ricevuti e sono rimasti sostanzialmente invariati, mentre i debiti per contratti di costruzione rappresentano l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, al netto dei margini rilevati, eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. Tali debiti sono correlati alla voce dell'attivo Contratti di costruzione e non hanno subito variazioni significative nel corso dell'anno.

I debiti correnti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto pari a 44 milioni di euro dovuto essenzialmente alla regolazione finanziaria nei confronti di Trenord Srl.

Per una più corretta rappresentazione della voce e per consentire la confrontabilità dei periodi, rela-

tivamente ai processi legati all'attività di *factoring*, nel 2015 sono stati incrementati crediti e debiti commerciali per lo stesso importo (126 milioni di euro).

27. Debiti per imposte sul reddito

Il saldo dell'esercizio 2016, pari a 4 milioni di euro (10 milioni di euro a fine 2015), accoglie principalmente le imposte sul reddito delle società estere.

28. 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.

	2016	2015	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	6.385	6.383	2
Prodotti del traffico viaggiatori	3.164	3.207	(43)
Prodotti del traffico merci	860	878	(18)
Ricavi da Mercato	4.024	4.084	(60)
Contratti di Servizio Pub. e altri Contr.	248	247	1
Ricavi da Regioni	2.113	2.052	61
Ricavi da Contratti di Servizio	2.361	2.299	62
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.282	1.256	26
Altri ricavi da servizi	193	197	(4)
Patrim.ne lav. su imm. trading e altre var. rimanenze prodotti	5	5	
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	43	40	3
Totale	7.908	7.881	27

Valori in milioni di euro

La variazione in diminuzione dei Prodotti del traffico viaggiatori, pari a 43 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, è il risultato di andamenti diversi legati ai vari settori del servizio passeggeri. Infatti, mentre nel settore della media e lunga percorrenza si è registrata una diminuzione dei ricavi di 90 milioni di euro nel mercato interno e di 9 milioni di euro nel mercato internazionale, nel settore del trasporto regionale si evidenzia un incremento di 27 milioni di euro nel mercato interno e di 22 milioni di euro nel mercato internazionale e in quello del trasporto su gomma si registra un aumento dei ricavi per 7 milioni di euro.

La variazione negativa nel settore della media e lunga percorrenza è stata sostanzialmente determinata dal mutamento dello scenario competitivo, che ha visto il concorrente sul mercato AV concentrarsi sulla strategia della riduzione dei prezzi, e da fenomeni di riduzione della domanda (ulteriormente acuita dai recenti attentati terroristici), a seguito del forte calo del prezzo del petrolio che ha restituito competitività all'auto e all'aereo; inoltre nel confronto con l'anno precedente, non può non essere considerato che nel 2015 i volumi di trasporto di passeggeri avevano beneficiato

fortemente dell'aumento generato dalla manifestazione Expo 2015.

In particolare nei servizi "a Mercato" del traffico nazionale il decremento complessivo (-107 milioni di euro) è dovuto principalmente alla riduzione dei ricavi dei prodotti "Freccia", pur avendo fatto registrare il brand *Frecciarossa* un incremento dei volumi a scapito dei restanti servizi "Freccia", dei prodotti *charter* e internazionali, correlata alla dinamica sopracitata; il segmento del servizio "Universale" ha invece evidenziato un lieve miglioramento nei ricavi del traffico interno (17 milioni di euro), a fronte di un peggioramento dei ricavi del traffico internazionale verso la Francia (-9 milioni di euro). L'incremento dei ricavi da traffico nel settore del trasporto regionale interno è il risultato dei maggiori volumi di produzione, in particolare nelle Regioni Lazio, Calabria e Sicilia, e del potenziamento dell'attività di controllo, mentre l'aumento dei ricavi del trasporto regionale internazionale, in particolare quello tedesco, è dovuto soprattutto alle nuove gare vinte alla fine del 2015 dal gruppo Netinera Deutschland.

I Prodotti del traffico merci hanno evidenziato un decremento complessivo pari a circa 18 milioni di euro, generato da risultati diversi ottenuti sul mercato domestico e su quello internazionale. Le imprese che operano nel mercato domestico hanno infatti registrato un lieve incremento dei ricavi di circa 2 milioni di euro, legato a un aumento dei ricavi nel settore del *Business Combinato*, e a una riduzione dei ricavi del *Business Convenzionale*, che registra ancora un andamento negativo dei settori del chimico e delle materie prime e mostra invece un miglioramento nei settori siderurgico e automobilistico; le imprese che operano nei mercati esteri, in particolare in quello tedesco, hanno invece subito una generale variazione in diminuzione (-20 milioni di euro).

I corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico sono rimasti sostanzialmente invariati, mentre i corrispettivi per Ricavi da Regioni hanno evidenziato un miglioramento di 61 milioni di euro dovuto a un aumento dei corrispettivi ricevuti dal gruppo Netinera Deutschland (13 milioni di euro) e dalle società del gruppo Busitalia (10 milioni di euro), dall'ingresso nell'area di consolidamento, a partire dal 29 novembre 2016, di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl (7 milioni di euro), oltre che ai maggiori corrispettivi dalla Regione Lazio connessi all'incremento dei servizi correlati al Giubileo e alla rilevazione nello scorso esercizio di rettifiche correlate alla negoziazione delle chiusure dei vecchi contratti (31 milioni di euro).

Nella tabella seguente sono dettagliati i corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

	2016	2015	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio: per il trasporto viaggiatori	246,9	246,6	0,3
Totale	246,9	246,6	0,3

Valori in milioni di euro

I Ricavi da Servizi di Infrastruttura comprendono:

- / i ricavi dallo Stato per contributi in conto esercizio, che si sono incrementati di 5 milioni di euro a seguito del già citato ingresso nell'area di consolidamento di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl, mentre quelli riconosciuti a RFI SpA sulla base della "Legge di Stabilità 2016" sono rimasti invariati rispetto al 2015;
- / i ricavi da vendita trazione elettrica, aumentati di 2 milioni di euro, a seguito dell'effetto compensativo di maggiori ricavi derivanti dalla rimodulazione del sistema tariffario elettrico ferroviario stabilita dalla legge 116/2014 (pari a 10 milioni di euro) e da minori ricavi derivanti dalla cessione di S.EL.F. Srl (-8 milioni di euro);
- / i ricavi per il servizio di pedaggio, con aumento di 20 milioni di euro principalmente dovuto ai maggiori volumi di produzione registrati dalle imprese ferroviarie non appartenenti al Gruppo e
- / i ricavi per i servizi di traghettamento, invariati rispetto allo scorso esercizio.

Negli Altri ricavi da servizi sono compresi i servizi accessori alla circolazione e i servizi resi alle imprese ferroviarie. La variazione in diminuzione è stata determinata soprattutto dalla riduzione dei servizi per la manutenzione del materiale rotabile, in particolare verso Trenord SpA (-8 milioni di euro), e dei servizi di manovra (-2 milioni di euro), nonché dai maggiori accantonamenti per circa 5 milioni di euro per contenziosi verso clienti, parzialmente compensata dall'incremento dei ricavi delle prestazioni per il noleggio (10 milioni di euro) e degli altri servizi collegati al trasporto (1 milione di euro).

I ricavi per patrimonializzazione lavori su immobili di *trading* e altre variazioni rimanenze prodotti e quelli per lavori in corso su ordinazione non subiscono variazioni significative rispetto al 2015.

29. Altri proventi

Il dettaglio degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2016	2015	Variazione
Canoni di locazione	180	193	(13)
Riaddebito oneri condominiali e IRES	18	20	(2)
Vendita immobili e terreni <i>trading</i>	11	22	(11)
Vendita spazi pubblicitari	15	29	(14)
Ricavi da gestione immobiliare	224	264	(40)
Proventi diversi	796	440	356
Totale	1.020	704	316

Valori in milioni di euro

La variazione in diminuzione, pari a 40 milioni di euro, dei Ricavi da gestione immobiliare deriva principalmente:

- / dalle minori vendite realizzate nell'esercizio di alcuni immobili e terreni di *trading* (-11 milioni di euro);
- / dai minori ricavi per canoni di locazione, riaddebito oneri condominiali e vendita di spazi pubblicitari, pari a 28 milioni di euro, derivanti dalla cessione del ramo "Retail" della Grandi Stazioni Rail SpA (già Grandi Stazioni SpA) a seguito dell'operazione di scissione parziale non proporzionale e asimmetrica, dettagliata nella Nota 4 "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie".

La voce Proventi diversi, che include ricavi per multe e penalità attive, risarcimenti e indennizzi assicurativi, provvigioni sulla vendita di biglietti, prestazioni sanitarie rese a terzi, lavori per conto di terzi e plusvalenze da alienazione cespiti e materiali, evidenzia un notevole incremento, rispetto al 2015, legato principalmente alla sopracitata operazione di cessione della Grandi Stazioni Retail SpA, che ha generato una plusvalenza di Gruppo pari a 365 milioni di euro; tale plusvalenza, come evidenziato nei commenti alle voci componenti il fondo per rischi e oneri del passivo (Nota 23), tiene conto della stima degli eventuali oneri connessi ai rischi dell'operazione. Nel corso dell'anno, inoltre, sono stati registrati maggiori rilasci per cause concluse con esito favorevole per il Gruppo per 8 milioni di euro. Tali maggiori proventi sono stati compensati dal fatto che nel 2015 era stata iscritta la plusvalenza sulla vendita degli asset elettrici a Terna (18 milioni di euro).

30. Costo del personale

La composizione del Costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

	2016	2015	Variazione
Salari e stipendi	2.854	2.835	19
Oneri sociali	769	787	(18)
Altri costi del personale a ruolo	17	6	11
Trattamento di fine rapporto	179	180	(1)
Service Cost TFR/CLC			
Accantonamenti e rilasci	29	25	4
Personale a ruolo	3.848	3.833	15
Salari e stipendi	6	9	(3)
Oneri sociali		1	(1)
Altri costi del personale autonomo e collaborazioni			
Personale autonomo e collaborazioni	6	10	(4)
Altri costi	97	92	5
Totale	3.951	3.934	17

Valori in milioni di euro

Nel suo complesso il Costo del personale presenta una lieve variazione in aumento di 17 milioni di euro rispetto al 2015.

Nel dettaglio, nel corso del 2016, con la sottoscrizione del nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità Area contrattuale Attività Ferroviarie, è stata data piena applicazione al contenuto economico previsto dal contratto stesso; questo ha determinato un aumento del costo del Personale a ruolo che è stato quasi completamente assorbito dal processo di efficientamento dell'organizzazione del lavoro e dalla diminuzione delle consistenze medie (da 69.276 del 2015 a 69.056 del 2016, come da tabella sotto riportata), dagli sgravi contributivi riconosciuti sui premi di produzione e dai minori oneri per risoluzioni incentivate. All'aumento del costo del personale a ruolo hanno contribuito anche i maggiori costi del gruppo Netinera Deutschland, per le assunzioni di personale a seguito dell'acquisizione di nuove tratte (9 milioni di euro), e l'ingresso nell'area di consolidamento di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl (5 milioni di euro).

Nella tabella seguente è appunto riportato l'organico medio del Gruppo FS Italiane suddiviso per categoria:

PERSONALE

	2016	2015	Variazione
Dirigenti	719	712	7
Quadri	10.954	10.835	119
Altro personale	57.383	57.729	(346)
Totale	69.056	69.276	(220)

31. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2016	2015	Variazione
Materiali e materie di consumo	834	748	86
Energia elettrica e combustibili per la trazione	333	319	14
Illuminazione e forza motrice	49	55	(6)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	7	37	(30)
Accantonamenti e rilasci	7		7
Totale	1.230	1.159	71

Valori in milioni di euro

Gli acquisti di Materiali e materie di consumo hanno subito una variazione in aumento pari a 86 milioni di euro, legata ai maggiori consumi di materiali dal magazzino e di materiale d'esercizio, soprattutto per gli investimenti nel settore dell'infrastruttura (121 milioni di euro), compensati da minori costi relativi al materiale rotabile e minori costi di rottamazione dei ricambi e dei componenti (-35 milioni di euro).

L'aumento della voce Energia elettrica e combustibili per la trazione (14 milioni di euro) è stato principalmente generato dall'effetto compensativo di maggiori costi per energia elettrica (33 milioni di euro), a seguito della modifica delle condizioni del mercato elettrico come già commentato alla Nota 28 "Ricavi delle vendite e delle prestazioni", e minori costi per combustibili legati al calo generalizzato del prezzo dei carburanti (-7 milioni di euro).

La variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading* è dovuta a una diminuzione del costo del venduto (-5 milioni di euro) e alle minori svalutazioni effettuate nell'esercizio rispetto al 2015 (-25 milioni di euro).

Inoltre nel corso del 2016 sono stati effettuati maggiori accantonamenti a seguito di analisi sui materiali obsoleti da avviare alla rottamazione pari a 7 milioni di euro.



32. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2016	2015	Variazione
Altre prestazioni collegate al trasporto	78	71	7
Pedaggio	268	241	27
Servizi di manovra	27	27	
Servizi trasporto merci	325	319	6
Prestazioni per il trasporto accantonamenti e rilasci		(2)	2
Prestazioni per il trasporto	698	656	42
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	28	29	(1)
Servizi pulizia e altri servizi appaltati	379	364	15
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	584	609	(25)
Manutenzione accantonamenti e rilasci	(2)	8	(10)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	989	1.010	(21)
Servizi immobiliari e utenze	78	82	(4)
Servizi amministrativi e informatici	160	150	10
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	28	30	(2)
Prestazioni professionali e consulenze	46	41	5
Concorsi e compensi ad altre aziende ferroviarie	5	13	(8)
Assicurazioni	63	68	(5)
Carrozze letto e ristorazione	106	98	8
Provigioni alle agenzie	67	71	(4)
Servizi di ingegneria	37	35	2
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	24	(20)	44
Altro	120	152	(32)
Diversi	468	458	10
Totale	2.421	2.386	35

Valori in milioni di euro

L'incremento della voce Prestazioni per il trasporto è dovuto in particolare ai maggiori costi per pedaggio, principalmente a seguito delle maggiori prestazioni effettuate dal gruppo Netinera Deutschland per l'acquisizione di nuove tratte nel mercato tedesco (20 milioni di euro) e all'aumento generalizzato della produzione e delle tariffe del mercato interno (7 milioni di euro); l'aumento della produzione ha generato anche maggiori costi relativi ai servizi per trasporto di merci (6 milioni di euro) e alle altre prestazioni accessorie quali servizi accessori alla circolazione e autoservizi sostitutivi (7 milioni di euro).

La riduzione dei costi per Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati (-21 milioni di euro) è principalmente legata ai minori costi di manutenzione (-25 milioni di euro), in particolare per i nuovi ingressi in esercizio di materiale rotabile, e ai rilasci del fondo bonifiche sulle aree di proprietà (-10 milioni di euro); tali minori costi sono stati in parte compensati da un incremento dei costi per la fornitura di servizi di pulizia e di servizi appaltati in genere (15 milioni di euro).

L'aumento dei costi per servizi Diversi (10 milioni di euro) è dovuto principalmente a:

- / maggiori costi per accantonamenti e rilasci (44 milioni di euro), legati alle maggiori esigenze di accantonamenti per oneri legati a contenzioso civile e immobiliare (16 milioni di euro) e al mancato rilascio, rispetto al 2015, di un fondo per oneri su immobili di *trading* (28 milioni di euro);
- / maggiori costi per Carrozze letto e ristorazione (8 milioni di euro), soprattutto a seguito dell'estensione del nuovo modello di ristorazione sull'intera flotta AV, compensati da
- / minori costi per provvigioni alle agenzie, premi assicurativi e servizi e prestazioni diverse (-47 milioni di euro).

33. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei Costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella.

	2016	2015	Variazione
Canoni di <i>leasing</i> operativo	1	2	(1)
Canoni di locazione, oneri condominiali e imposta di registro	72	66	6
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	109	112	(3)
Accantonamenti e rilasci	1	1	
Totale	183	181	2

Valori in milioni di euro

La voce Costi per godimento beni di terzi è rimasta sostanzialmente invariata rispetto al 2015. La variazione più rilevante è stata registrata nei costi per Canoni di locazione, oneri condominiali e imposta di registro, che sono aumentati di 6 milioni di euro a seguito di un incremento generalizzato dei costi sul mercato e di un maggior ricorso ai contratti di noleggio per le auto di servizio.

34. Altri costi operativi

Il dettaglio degli Altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	2016	2015	Variazione
Altri costi	171	148	23
Minusvalenze	5	5	
Accantonamenti e rilasci	23	12	11
Totale	199	165	34

Valori in milioni di euro

L'incremento complessivo della voce Altri costi operativi, pari a 34 milioni di euro rispetto all'esercizio 2015, è dovuto a un aumento degli oneri per quote associative e contributi a Enti vari, penalità passive e indennizzi, IVA non deducibile e altre imposte e tasse, e ai maggiori accantonamenti effettuati nell'esercizio soprattutto per imposte e tasse diverse afferenti le aree edificabili.

35. Capitalizzazione costi per lavori interni

I costi per lavori interni capitalizzati si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali e alle spese di personale e di trasporto capitalizzati nell'esercizio 2016 a fronte dei lavori effettuati sull'infrastruttura e degli interventi di manutenzione incrementativa effettuati sui rotabili presso le officine di proprietà del Gruppo FS.

La posta ammonta a 1.349 milioni di euro (1.215 milioni di euro a fine 2015). Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso dell'esercizio, pari a 134 milioni di euro, sono essenzialmente dovute a un incremento degli investimenti realizzati nel settore dell'infrastruttura, in particolare per le attività di *upgrading* tecnologico e per il rinnovo della sicurezza, e ai maggiori interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili.



36. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2016	2015	Variazione
Ammortamento attività immateriali	76	79	(3)
Ammortamento attività materiali	1.230	1.149	81
Totale	1.306	1.228	78

Valori in milioni di euro

La variazione in aumento di 81 milioni di euro della voce Ammortamento attività materiali è principalmente legata alle attività di manutenzione incrementativa e agli investimenti effettuati nel corso del 2016 sul materiale rotabile.

37. Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2016	2015	Variazione
Svalutazione delle attività immateriali	5	2	3
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	42	35	7
Rettifiche e riprese di valore su crediti	23	18	5
Totale	70	55	15

Valori in milioni di euro

La voce Svalutazioni di immobili, impianti e macchinari evidenzia un aumento degli oneri generato principalmente dall'effetto compensativo di maggiori svalutazioni effettuate nel 2016 sul materiale rotabile destinato alla demolizione (19 milioni di euro) e sugli asset del Gruppo (6 milioni di euro) e dai minori oneri per la svalutazione degli immobili di *trading* (-19 milioni di euro rispetto all'esercizio 2015).

L'incremento della voce Rettifiche e riprese di valore su crediti (5 milioni di euro) è legato alla normale dinamica annuale di adeguamento dei crediti al valore di mercato.

38. Accantonamenti

La voce Accantonamenti, pari a 25 milioni di euro (48 milioni di euro nel 2015), accoglie gli oneri previsti dalle società del Gruppo FS per la parte straordinaria del Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito, come già illustrato nella Nota 23 Fondi per rischi e oneri.

39. Proventi finanziari

Il dettaglio dei Proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2016	2015	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	1	1	
Proventi finanziari su derivati	4		4
Proventi finanziari diversi	55	112	(57)
Utili su cambi	2	3	(1)
Totale	62	116	(54)

Valori in milioni di euro

I proventi finanziari registrano una variazione in diminuzione pari a 54 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

La voce Proventi finanziari diversi evidenzia un decremento di 57 milioni di euro legato alla mancata iscrizione, dell'esercizio 2016, del provento finanziario relativo alla partecipata Eurofima SA (-75 milioni di euro), parzialmente compensato dall'incasso degli oneri finanziari e delle spese sostenute e dallo sconto sugli interessi di dilazione addebitati (circa 8 milioni di euro), relativi al già citato atto transattivo tra Mercitalia Logistics SpA e l'UTA, insieme alla Presidenza del Consiglio, in merito ai crediti per servizi prestati in passato al Commissario di Governo per l'emergenza rifiuti Regione Campania per la Gestione dei rifiuti solidi urbani; è stato inoltre rilasciato il fondo precedentemente accantonato per interessi di mora da riaddebitare al Commissario di Governo (6 milioni di euro). I Proventi finanziari su derivati, infine, si incrementano di 4 milioni di euro per effetto della variazione del *time value* relativamente ai contratti *Collar*.

40. Oneri finanziari

Il dettaglio degli Oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2016	2015	Variazione
Oneri finanziari su debiti	143	184	(41)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	23	26	(3)
Oneri finanziari su derivati	2	1	1
Svalutazioni di attività finanziarie		10	(10)
Perdita su cambi	1	9	(8)
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	1	1	
Totale	170	231	(61)

Valori in milioni di euro

Gli oneri finanziari, che ammontano a 170 milioni di euro, evidenziano una variazione in diminuzione di 61 milioni di euro.

La voce Oneri finanziari su debiti, che include oneri per interessi sui prestiti obbligazionari, per interessi sui finanziamenti a medio/lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori e per interessi e commissioni vari, registra un decremento di 41 milioni di euro legato principalmente alla riduzione del relativo tasso medio di indebitamento, nonché alla variazione della composizione del debito, con un maggior ricorso alla componente a breve termine, meno onerosa.

La voce Oneri finanziari per benefici ai dipendenti, che accoglie la valutazione finanziaria dei fondi TFR e CLC, registra una riduzione di 3 milioni di euro a seguito della variazione del tasso di attualizzazione del TFR e delle uscite di personale.

Il decremento di 8 milioni di euro registrato nella voce Perdita su cambi è legato soprattutto alla variazione favorevole del franco svizzero, con il quale avvengono transazioni di alcune società del Gruppo.

I suddetti oneri finanziari sono esposti al netto di contributi dello Stato, che ammontano a 111 milioni di euro (si veda anche commento alla Nota 24 "Altre passività non correnti e correnti").

41. 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 14 milioni di euro e registrano un incremento di 6 milioni di euro rispetto allo scorso esercizio.

Per i dettagli si rimanda alla Nota 12 "Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto)".

42. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	2016	2015	Variazione
IRAP	25	37	(12)
IRES	3	2	1
Imposte estere correnti	6	5	1
Imposte differite e anticipate	(6)	39	(45)
Imposte estere differite e anticipate	(2)	(4)	2
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti		(6)	6
Totale imposte sul reddito	26	73	(47)

Valori in milioni di euro

L'imposta IRES di Gruppo è pari a 3 milioni di euro ed è al netto dei Proventi da adesione consolidato fiscale, pari a 109 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. Per maggiori dettagli circa la movimentazione delle Imposte anticipate e differite, si rimanda alla Nota 11 "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

43. Passività e attività potenziali

Il Gruppo FS è parte in procedimenti civili e amministrativi e in azioni legali, in genere collegati al normale svolgimento delle sue attività. Oltre al fondo rischi stanziato in bilancio, è possibile che in futuro il Gruppo possa sostenere altre passività allo stato valutate come improbabili e/o non quantificabili. Nel seguito sono riportate le principali attività e passività potenziali.

Subtratta Novara - Milano: Impugnazione Lodo RFI - FIAT (oggi FCA - Fiat Chrysler Automobili NV)

All'esito del giudizio di impugnazione del Lodo, avente a 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 (l'udienza per la precisazione delle conclusioni è fissata al 7 giugno 2017).

RFI c/ANAS - SATAP: giudizio pendente presso il Tribunale Civile di Roma

Il contenzioso origina da una serie di accordi sottoscritti a suo tempo dall'allora TAV 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 a una soluzione condivisa tra TAV SpA, RFI SpA e ANAS SpA, SATAP SpA, poiché queste ultime 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. ANAS ha fatto istanza di chiamata in causa del MIT e il giudice, in accoglimento della richiesta, ha disposto il rinvio della prima udienza al 6 giugno 2017.

44. Compenso alla società di revisione

Si evidenzia che – ai sensi dell'art. 37, comma 16 del D.Lgs. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 del codice civile – l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione per l'esercizio 2016 è pari a 4.327 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (1.630 mila euro).

45. 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:

PERCIPIENTI

	2016	2015	Variazione
Amministratori	1.213	1.427	(214)
Sindaci	100	100	
Totale	1.313	1.527	(214)

Valori in migliaia di euro

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente e 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 20 mila euro per il 2016 (45 mila euro per il 2015). 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.

46. 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:

	2016	2015
Benefici a breve termine	12,2	12,6
Benefici successivi al rapporto di lavoro	0,8	0,8
Altri benefici a lungo termine		
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	0,6	
Totale	13,6	13,4

Valori in milioni di euro

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2016 erogati, pari a 12,2 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2017, per un importo indicativamente non superiore a 2,2 milioni di euro (2,6 milioni di euro nel 2015).

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 a 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

Descrizione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Ricavi	Costi
Gruppo Enel	1	22		24	1	74
Gruppo Eni	2	2			11	12
Gruppo Leonardo - Finmeccanica	(2)	71			5	9
Gruppo ANAS	2				5	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	15	145		376	29	87
Gruppo GSE	36	72		150		253
Gruppo Poste Italiane	1	1			1	3
Gruppo SO.G.I.N.	1				3	
Expo 2015 SpA	1					
EUROFER		(6)				3
Previdai		1				1
Altri fondi previdenziali		2				35
Totale	58	310		550	55	477

Valori in milioni di euro

RAPPORTI FINANZIARI

Descrizione	Crediti	Debiti	Proventi	Oneri
Gruppo Eni	2			
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		1.170		39
Gruppo Poste Italiane	7			
Totale	9	1.170		39

Valori in milioni di euro

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 servizi 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.

47. 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 2016 è pari a 2.014 milioni di euro);
- / garanzie emesse da FS SpA in favore della Banca Europea degli Investimenti nell'interesse di RFI SpA (250 milioni di euro) e Trenitalia SpA (76 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 11 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 1.678 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 48 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).

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 d'esercizio.

48. 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 2016 e 2015:

2016	Trasporto	Infrastruttura	Servizi immobiliari	Altri servizi	Rettifiche ed elisioni settori operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	6.668	1.425	532	21	22	8.668
Ricavi intersettoriali	269	1.202	170	245	(1.626)	260
Ricavi operativi	6.937	2.627	702	266	(1.604)	8.928
Costo del personale	(2.299)	(1.506)	(31)	(141)	26	(3.951)
Altri costi netti	(3.141)	(770)	(248)	(117)	1.593	(2.683)
Costi operativi	(5.440)	(2.276)	(279)	(258)	1.619	(6.634)
EBITDA	1.497	351	423	8	15	2.294
Ammortamenti	(1.174)	(94)	(26)	(13)		(1.306)
Svalutazioni e accantonamenti	(43)	(49)	(5)	2		(95)
EBIT (Risultato operativo)	280	208	392	(3)	15	893
Proventi e oneri finanziari	(85)	(35)	(3)	67	(39)	(95)
Imposte sul reddito	(31)	(1)	(17)	36	(13)	(26)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	164	174	372	100	(38)	772

Valori in milioni di euro

31.12.2016	Trasporto	Infrastruttura	Servizi immobiliari	Altri servizi	Rettifiche ed elisioni settori operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale investito netto	10.218	33.219	1.744	311	(235)	45.257

Valori in milioni di euro



2015	Trasporto	Infrastruttura	Servizi immobiliari	Altri servizi	Rettifiche ed elisioni settori operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	6.673	1.377	226	40		8.316
Ricavi intersettoriali	268	1.150	174	234	(1.557)	269
Ricavi operativi	6.941	2.527	400	274	(1.557)	8.585
Costo del personale	(2.290)	(1.502)	(33)	(135)	26	(3.934)
Altri costi netti	(3.106)	(754)	(262)	(85)	1.531	(2.676)
Costi operativi	(5.396)	(2.256)	(295)	(220)	1.557	(6.610)
EBITDA	1.546	271	105	54		1.975
Ammortamenti	(1.086)	(94)	(31)	(17)		(1.228)
Svalutazioni e accantonamenti	(43)	(26)	(25)	(9)		(103)
EBIT (Risultato operativo)	417	151	49	28		644
Proventi e oneri finanziari	(169)	(37)	(4)	92	11	(107)
Imposte sul reddito	(22)	(3)	(34)	66	(81)	(73)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	226	111	11	186	(70)	464

Valori in milioni di euro

31.12.2015	Trasporto	Infrastruttura	Servizi immobiliari	Altri servizi	Rettifiche ed elisioni settori operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale investito netto	9.898	32.880	2.000	160	(243)	44.695

Valori in milioni di euro

Per maggiori dettagli in merito all'andamento dei singoli settori operativi si rinvia alla Relazione sulla gestione.

49. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Scissione ramo d'azienda Cargo di Trenitalia

L'atto di scissione parziale di Trenitalia che prevede lo scorporo del ramo d'azienda "Cargo" in favore di Mercitalia Rail Srl è stato sottoscritto il 21 dicembre 2016, con efficacia dal 1° gennaio 2017. Il ramo di azienda oggetto di scissione include le partecipazioni già detenute da Trenitalia in società operanti nel settore del trasporto delle merci e/o della logistica. L'elenco delle partecipazioni transitate in Mercitalia Rail sono TX Logistik AG, Trenitalia Logistics France SAS, La Spezia Shunting Railways SpA, Pol-Rail Srl, Alpe Adria SpA, Logistica SA, Eurogateway Srl, Interporto Centro Italia-Orte SpA, ICF Intercontainer Interfrigo (in liquidazione), Interporto di Padova SpA, Interporto Toscano Amerigo Vespucci SpA, Interporto Bologna SpA, SIBEM SpA (in liquidazione) e Ralpin AG. L'operazione si inserisce nell'ambito del Piano Industriale 2017-2026 del Gruppo FS Italiane e si pone l'obiettivo di rilanciare il *business* del trasporto merci e della logistica.

In data 10 gennaio 2017, l'Assemblea straordinaria di Mercitalia Logistics SpA ha deliberato l'aumento del capitale sociale di 236,7 milioni di euro, che il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha interamente sottoscritto e liberato con il conferimento dell'intera partecipazione detenuta in Mercitalia Rail Srl. In forza di tale operazione straordinaria il capitale sociale di Mercitalia Logistics è pari a 379.797.524,00 euro, suddiviso in 759.595.048 azioni ordinarie del valore nominale di 0,5 euro.

Avvio lavori della nuova linea ferroviaria Torino-Lione

Il 5 gennaio 2017 è stata emanata la legge n. 1, la quale dispone la ratifica dell'Accordo tra il Governo italiano e quello francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. In particolare, viene autorizzata la ratifica degli ultimi tre atti necessari per l'avvio dei lavori: l'Accordo del 2015, concernente l'avvio dei lavori per la sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione; il Protocollo addizionale del 2016, che attualizza il costo dei lavori stabilito nel gennaio 2012; il Regolamento dei contratti, che estende le regole antimafia italiane all'aggiudicazione e all'esecuzione dei contratti di appalto per la Torino-Lione, regolati dal diritto francese in base all'accordo del 2012.

Trenitalia Regionale Campania: firmato il nuovo Contratto di Servizio

Il 17 gennaio 2017 è stato sottoscritto a Napoli il nuovo Contratto di Servizio tra Trenitalia e Regione Campania, valido fino al 2023. Il contratto, del valore complessivo di oltre 159 milioni di euro annui, prevede, a fronte del versamento dei corrispettivi, un aumento della produzione del 5%, un aumento dell'offerta commerciale, il miglioramento della flotta, il *revamping* dei treni Alta Frequenza, sui quali sono previsti interventi di ristrutturazione importanti, il miglioramento del *comfort* e della *security*: nuova illuminazione a LED, video sorveglianza *live*, *infotainment*, *people counter*.

FS Italiane acquisisce Trainose, la principale società greca di trasporto ferroviario

In data 18 gennaio 2017 ad Atene è stato firmato il documento per l'acquisizione da parte di FS Italiane di Trainose, la società greca di trasporto ferroviario. L'acquisizione della società, il principale operatore ferroviario in Grecia che fornisce servizi di trasporto merci e passeggeri a livello extraurbano, regionale, nazionale e internazionale, compresi servizi di logistica, è subordinata alla conclusione positiva o eventuale archiviazione del procedimento in merito agli asseriti aiuti di stato a beneficio di Trainose avviato dalla Commissione Europea nei confronti dello stato greco.

Firmato il nuovo Contratto di Servizio Intercity da MIT, MEF e Trenitalia

In data 19 gennaio 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e Finanza hanno definito con Trenitalia il nuovo contratto decennale per il servizio ferroviario "universale", *Intercity* Giorno e *Intercity* Notte.

La durata decennale del contratto, che costituisce una novità assoluta rispetto al precedente, e le particolari caratteristiche dello stesso, consentiranno un complessivo rilancio dei treni *Intercity* anche mediante la pianificazione di importanti investimenti in tecnologie, il rinnovamento dei treni e un costante adeguamento dell'offerta alle reali esigenze della domanda.

Trenitalia e Hitachi Rail presentano "Rock", il nuovo treno regionale

In data 20 gennaio 2017 è stata avviata la produzione dei nuovi treni "Rock", il nuovo treno regionale a doppio piano che Hitachi Rail Italy sta realizzando per Trenitalia.

L'accordo quadro siglato fra Hitachi Rail Italy e Trenitalia prevede possibilità di fornitura fino a 300 treni per un importo complessivo di circa 2,6 miliardi di euro. Il nuovo treno rappresenta un salto generazionale rispetto agli attuali rotabili doppio piano in servizio in Italia, grazie all'innovazione tecnologica dei suoi componenti, all'ottimizzazione e alla collocazione dei componenti di trazione sull'"imperiale" (la parte superiore della cassa), così da rendere gli spazi interni completamente fruibili dai passeggeri, che otterranno il massimo del *comfort* anche grazie alle poltrone ergonomiche in eco-pelle.

Delibera n. 11 Autorità di Regolazione dei Trasporti

Il 25 gennaio 2017, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 11, ha adottato il Regolamento concernente le procedure per lo svolgimento delle proprie attività ispettive.

FS Italiane torna proprietaria al 100% di Centostazioni

In data 30 gennaio 2017 FS Italiane torna proprietaria del 100% della società Centostazioni. È stato infatti concluso a Milano l'iter per il riacquisto del 40% delle azioni possedute da Archimede 1 (gruppo Save), con girata del titolo azionario e relativa consegna a FS Italiane. L'operazione, autorizzata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), è stata realizzata da FS Italiane con un esborso di 65,6 milioni di euro. Con tale operazione, la Capogruppo acquisisce il pieno controllo di Centostazioni SpA per consentire la realizzazione della gestione unitaria del network delle stazioni, che, con la completa gestione del Gruppo FS Italiane, diventeranno hub intermodali, dotati di utili servizi ancillari e di nuove funzioni, dai temporary office agli incubatori di start up.

FS Italiane: firmato accordo di cooperazione con le ferrovie indiane

Lo scorso 2 febbraio 2017 è stato siglato a New Delhi dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Italiane, alla presenza del Ministro delle Ferrovie indiano e del Presidente di Indian Railways il Memorandum of Understanding (MoU), il cui obiettivo è aumentare il livello di sicurezza delle ferrovie indiane attraverso la revisione dei processi di gestione e il controllo del sistema infrastrutturale e di trasporto, la certificazione di tecnologie basate sul sistema SIL4 (Safety Integrity Level 4) e la formazione del personale in tema sicurezza.

Alla presenza dell'Amministratore Delegato di Italferr, la società di ingegneria di FS, e del Presidente di Rites, società governativa indiana operante nel settore ingegneristico, è stato firmato anche un Memorandum of Understanding (MoU) per la cooperazione sul mercato indiano e asiatico delle due società.

Delibera n. 18 Autorità di Regolazione dei Trasporti

Il 10 febbraio 2017, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 18, ha approvato le Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria. Tali misure si applicano ai 13 comprensori ferroviari individuati in delibera.

Trenitalia completa l'acquisizione di C2C in Regno Unito

In data 10 febbraio 2017 Trenitalia ha completato a Londra l'acquisizione di NXET, gestore del franchise di C2C - City to Coast, impresa ferroviaria che opera tra Londra e Shoeburyness, sulla costa orientale del South Essex.

L'operazione è stata portata a termine dalla controllata Trenitalia UK, società di diritto inglese. Il closing, dal valore di 72,6 milioni di sterline, è stato formalizzato dal Dipartimento dei Trasporti (DfT) e prevede che il franchise di C2C prosegua fino al novembre 2029.

L'acquisizione rappresenta un ulteriore obiettivo raggiunto nell'ambito della strategia di internazionalizzazione, uno dei pilastri del Piano industriale 2017-2026 del Gruppo FS Italiane.

Nello stesso giorno, data di closing dell'operazione di acquisto, FS Italiane SpA ha inoltre concesso i seguenti finanziamenti e garanzie, a sua volta assistiti da controgaranzie di Trenitalia SpA:

- / prestito *intercompany* di 60 milioni di sterline (circa 70,6 milioni di euro), erogato direttamente da FS Holding a Trenitalia UK, al fine di finanziare quota parte dell'acquisizione, e correato da una garanzia di Trenitalia SpA in favore di FS;
- / al fine di soddisfare i requisiti finanziari richiesti dal Department for Transport (DfT) nell'ambito del *Funding Deed* sottoscritto tra FS, il DfT e NXET, FS ha inoltre concesso alla società operativa NXET una linea di credito subordinata per l'importo complessivo di 140 milioni di sterline – di cui 35 milioni di sterline effettivamente erogati alla data del closing – e un pacchetto di garanzie bancarie (manlevate da FS) e dirette pari a circa 82 milioni di sterline, per le quali sarà, anche in tal caso, emessa controgaranzia da parte di Trenitalia SpA.

Le operazioni di lending *intercompany* denominate in sterline inglesi sono state oggetto di specifiche coperture dal rischio cambio attraverso *Cross Currency Swap* ed *FX Swap*.

Emanazione Legge n. 19, proroga e definizione di termini

Il 27 febbraio 2017 è stata emanata la Legge n. 19, di conversione in legge del D.L. 244/2016, in materia di proroga e definizione di termini.

La Legge prevede, tra le altre disposizioni:

- / la proroga di un anno, al 7 ottobre 2017, dei termini per gli adempimenti in materia di normativa antincendi;
- / il differimento al 1° gennaio 2018 dell'entrata in vigore della riforma della struttura delle componenti tariffarie degli oneri di sistema elettrico applicate ai clienti diversi da quelli domestici;
- / la proroga del Contratto di Programma di Rete Ferroviaria Italiana SpA, Parte Servizi, 2012-2014 fino all'approvazione del nuovo Contratto 2016-2021, e comunque fino e non oltre il 30 settembre 2017;
- / relativamente al SISTRI, la proroga sino alla data del subentro nella gestione del servizio del nuovo concessionario, e comunque non oltre il 31 dicembre 2017, degli effetti del contratto stipulato con la società Selex SeMa in liquidazione e, conseguentemente, la conferma della vigenza degli adempimenti necessari per la tracciabilità dei rifiuti.

TPL Parma, a Busitalia e Autoguidovie l'aggiudicazione provvisoria del servizio

A marzo 2017 Busitalia, la società di trasporto su gomma, in *partnership* con Autoguidovie, ha ricevuto l'aggiudicazione provvisoria della gestione dei servizi di TPL nel bacino provinciale di Parma.

Trenitalia e First in shortlist per la gara East Midlands

Lo scorso 1° marzo 2017 First Trenitalia East Midlands Rail Limited, la *joint venture* tra First Group e Trenitalia UK, è stata inserita dal Dipartimento dei Trasporti inglese nella *shortlist* per la gara per la *franchise* ferroviario delle East Midlands.

La gestione del *franchise* nell'East Midlands inizierà nel 2018 e prevede forti miglioramenti sul fronte dell'infrastruttura. Le principali tratte sono London-Derby-Sheffield, London-Nottingham, London-Corby, Liverpool-Sheffield-Nottingham-Norwich, cui si aggiungono i servizi regionali.

Il *franchise* sulla *West Coast* comprende gli attuali servizi *Intercity* tra Londra, Manchester, Chester, Liverpool, Preston, Edinburgh e Glasgow e la nuova gestione inizierà nel 2019. Prevede inoltre lo sviluppo e l'introduzione dei nuovi servizi Alta Velocità (*High Speed 2*, da Londra a Birmingham, dal 2026).

Italcertifer: tre contratti per verifica sicurezza ferroviaria in India

Lo scorso 6 marzo 2017 Italcertifer, società di certificazione di FS Italiane, ha sottoscritto in India tre contratti dal valore complessivo di 1,7 milioni di euro aggiudicandosi gare internazionali per la verifica della sicurezza del sistema ferroviario.

La prima per la valutazione della sicurezza dei sistemi di segnalamento e controllo marcia treno del Corridoio Meridionale Orientale (Delhi-Kolkata) da Bhaupur a Khurja. La seconda di quello Occidentale (Delhi-Mumbai) da Rewari a Makarpura, complessivamente 1.258 km di linea elettrificata a doppio binario.

La terza gara riguarda la verifica del progetto e *audit* della Navi Mumbai Metro *Line - 1* nel primo tratto da Belapur a Pendhar (11 km circa).

Delibere ART 70-76/2014 e 96/2015: ricorsi pendenti innanzi al TAR Piemonte

Richiamando quanto diffusamente rappresentato nel paragrafo Procedimenti Civili ed Amministrativi della Relazione sulla gestione in esito all'udienza innanzi al TAR Piemonte tenutasi il 15 marzo 2017 si evidenzia che, in caso di annullamento della sola Delibera ART 70/2014 per il periodo disciplinato da tale Delibera (i.e. 6/11/2014 - 31/12/2015), troverebbe reviviscenza il precedente quadro regolatorio, con conseguente applicazione del valore di pedaggio previsto dal Decreto del MIT n. 330 del 10 settembre 2013.

Il Vertice di Italferr incontra il Ministro dei Trasporti iracheno per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie

Lo scorso 16 marzo 2017 si è tenuto un incontro a Roma tra l'Amministratore Delegato e il Presidente di Italferr, e il Ministro dei Trasporti dell'Iraq, accompagnato dall'Ambasciatore iracheno in Italia e da una folta delegazione, durante il quale è stata invitata Italferr a candidarsi come *partner* strategico nella realizzazione dei progetti infrastrutturali in Iraq.

Costituzione di Busitalia Simet SpA

In data 23 marzo 2017 è stato completato il processo di attivazione della società Busitalia Simet SpA attraverso la stipula dell'atto di conferimento con la società Simet SpA.

La società è stata costituita in data 22 febbraio 2017 allo scopo di assumere la titolarità dei servizi di trasporto su base privata e pubblica su strada di persone e cose, per conto e nell'interesse dei privati, con l'impiego e l'utilizzo di mezzi di trasporto di proprietà sociale o di terzi, finora svolti dalla società conferente.

L'atto di conferimento ha efficacia operativa dal 1° aprile 2017. Tale data ha valenza a tutti gli effetti (civilistici, contabili e fiscali).

Linea AV/AC Napoli-Bari: aggiudicata la gara per il lotto Canello-Frasso Telesino

Il 24 marzo 2017 la gara per la progettazione esecutiva e lo svolgimento dei lavori di raddoppio e velocizzazione della linea Canello-Frasso Telesino, parte integrante del nuovo collegamento Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari, è stata assegnata da Italferr, società di ingegneria del Gruppo FS Italiane, per conto di Rete Ferroviaria Italiana, al Raggruppamento temporaneo di imprese (RTI) formato da Pizzarotti (capogruppo mandataria), Itinera e Ghella, per un valore complessivo di 312 milioni di euro.

L'aggiudicazione del lotto Canello-Frasso Telesino segue di pochi giorni quella già avvenuta per la variante Napoli-Canello, mentre tra pochi mesi sarà attivata la tratta Cervaro-Bovino, in fase di ultimazione sul versante pugliese. Questo conferma concretamente l'impegno di RFI nel completare l'opera secondo gli obiettivi e il cronoprogramma fissati dalla Legge "Sblocca Italia". I due lotti appena aggiudicati saranno attivati nel 2022.

Al termine di tutti gli interventi, saranno garantiti collegamenti veloci fra Napoli e Bari e più facili spostamenti su ferro tra i principali centri urbani di Campania e Puglia, realizzando così anche al Sud la "cura del ferro" voluta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La nuova linea AV/AC Napoli-Bari, dal costo complessivo stimato circa 6,2 miliardi di euro, è inserita nel Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia-Mediterraneo, che collega il Nord Europa con Germania e Sud Italia, passando per la Galleria di base del Brennero, in costruzione.

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 partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	Italia	36.340.432.802				

SETTORE OPERATIVO: TRASPORTO

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
IN ITALIA							
Ataf Gestioni Srl	Firenze	Italia	5.927.480	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	70,00 30,00	70,00	Integrale
Bluferries Srl	Messina	Italia	20.100.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	Italia	73.000.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	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
Cemat SpA	Milano	Italia	7.000.000	FS Logistica SpA Soci Terzi	53,28 46,72	53,28	Integrale
Firenze City Sightseeing Srl	Firenze	Italia	200.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	60,00 40,00	42,00	Integrale
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	Bari	Italia	10.012.750	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Logistics SpA (già FS Logistica SpA)	Roma	Italia	143.095.524	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Transport & Services Srl (già FS JIT Italia Srl)	Roma	Italia	500.000	FS Logistica SpA	100,00	100,00	Integrale

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
IMago SpA	Firenze	Italia	408.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	58,00 42,00	40,60	Integrale
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	Roma	Italia	20.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Savit Srl	Terni	Italia	1.000.000	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	72,25 27,75	72,25	Integrale
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	Italia	5.000.000	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Terminal SpA (già Società Gestione Terminali Ferro Stradali-SGT)	Pomezia-Roma	Italia	200.000	FS Logistica SpA Cemat SpA Soci Terzi	43,75 43,75 12,5	67,06	Integrale
Terminali Italia Srl	Roma	Italia	7.345.686	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Cemat SpA	89,00 11,00	94,86	Integrale
Trenitalia SpA	Roma	Italia	1.654.464.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
ALL'ESTERO							
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus (Germania)	Germania	50.000	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
erixx GmbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Kraftverkehr Osthannover GmbH	Celle (Germania)	Germania	256.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Metronom Eisenbahngesell- schaft mbH	Uelzen (Germania)	Germania	500.000	Niedersach- senBahn GmbH & Co. KG	69,90	37,18	Integrale
Neißeverkehr GmbH	Guben (Germania)	Germania	1.074.000	Prignitzer Eisenbahngesell- schaft mbH	80,00	40,80	Integrale
Netinera Bachstein GmbH	Celle (Germania)	Germania	150.000	Netinera Deut- schland GmbH	95,34	51,00	Integrale
Netinera Deut- schland GmbH	Berlino (Germania)	Germania	1.025.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	51,00 49,00	51,00	Integrale
Netinera Immo- bilien GmbH	Berlino (Germania)	Germania	240.000	Netinera Deut- schland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Netinera Werke GmbH	Neustrelitz (Germania)	Germania	25.000	Prignitzer Eisenbahngesell- schaft mbH	100,00	51,00	Integrale
Niedersach- senBahn GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	100.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	44,63	Integrale
Niedersach- senBahn Verwaltun- gs-gesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	26,78	Integrale

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
ALL'ESTERO							
OHE Cargo GmbH	Celle (Germania)	Germania	26.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle (Germania)	Germania	21.034.037	Netinera Bachstein GmbH	87,51	44,63	Integrale
Prignitzer Eisenbahngesell- schaft mbH	Berlino (Germania)	Germania	200.000	Netinera Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Regentalbahn AG	Viechtach (Germania)	Germania	2.444.152	Netinera Deut- schland GmbH	100,00	51,00	Integrale
sei mobil Verkeh- rgesellschaft mbH (già Lausitzer Nah- verkehrsgesellschaft mbH)	Senftenberg (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
Südbrandenbur- ger Nahverkehrs GmbH	Senftenberg (Germania)	Germania	1.022.584	Netinera Deut- schland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Thello SAS	Parigi (Francia)	Francia	1.500.000	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
Trenitalia Logistics France SAS	Parigi (Francia)	Francia	43.420	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AG	Troisdorf (Germania)	Germania	286.070	Trenitalia 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 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AB	Helsingborg (Svezia)	Germania	400.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik GmbH	Basel (Svizzera)	Germania	50.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Service Mana- gement GmbH	Troisdorf (Germania)	Germania	50.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
Uelzener Hafen- betriebs- und Um- schlaggesellschaft mbH	Uelzen (Germania)	Germania	102.258	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	74,00	33,02	Integrale
UNIKAI Hafen- betrieb Lüneburg GmbH	Lüneburg (Germania)	Germania	25.600	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Verkehrsbetriebe Bils GmbH	Sendenhorst (Germania)	Germania	25.000	Netinera Deut- schland GmbH	100,00	51,00	Integrale

(1) Dati espressi in valuta locale.

SETTORE OPERATIVO: ALTRI SERVIZI

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
ALL'ESTERO							
Vlexx GmbH	Mainz (Germania)	Germania	25.000	Regentalbahn AG	100,00	51,00	Integrale
Die Länderbahn GmbH DLB (già Vogtlandbahn-GmbH)	Viechtach (Germania)	Germania	1.022.584	Regentalbahn AG	100,00	51,00	Integrale

IN ITALIA

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

2. ELENCO DELLE JOINT VENTURE

SETTORE OPERATIVO: TRASPORTO

SETTORE OPERATIVO: INFRASTRUTTURA

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
IN ITALIA							
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	Italia	31.525.279.633	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Italferr SpA	Roma	Italia	14.186.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	Italia - Austria	498.790.910	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	87,16 12,84	87,16	Integrale
ALL'ESTERO							
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado (Serbia)	Serbia	39.626.684 (1)	Italferr SpA	100,00	100,00	Integrale

(1) Dati espressi in valuta locale.

IN ITALIA

Terminal Alptransit Srl	Milano	Italia	2.100.000	FS Logistica SpA 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

ALL'ESTERO

Cisalpino SA	Berna (Svizzera)	Svizzera	100.750 (1)	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing (Germania)	Germania	25.000	Die Länderbahn GmbH DLB	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	1.099.278	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	590.542	Osthannoversche Eisenbahnen AG	100,00	22,92	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale.

SETTORE OPERATIVO: SERVIZI IMMOBILIARI

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
IN ITALIA							
Centostazioni SpA	Roma	Italia	8.333.335	FS Italiane SpA Soci Terzi	59,99 40,01	59,99	Integrale
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	Italia	532.783.501	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Grandi Stazioni Rail SpA	Roma	Italia	4.304.201	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
Metropark SpA	Roma	Italia	3.016.463	FS Sistemi Urbani Srl	100,00	100,00	Integrale

SETTORE OPERATIVO: INFRASTRUTTURA

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
ALL'ESTERO							
Partenariato Italferr+Altinok	Istanbul	Turchia	1.000 (1)	Italferr SpA Altinok Müşavir Mühendislik Taahhüt San. Ve Tic. Ltd. Şti.	50,10 49,90	50,10	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 partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
IN ITALIA							
Alpe Adria SpA	Trieste	Italia	120.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	33,33 66,67	33,33	Equity
City Boat Srl	Firenze	Italia	1.300.000	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	25,00 75,00	25,00	Equity
Eurogateway Srl	Novara	Italia	99.000	Cemat SpA Trenitalia SpA Soci Terzi	37,00 11,00 52,00	30,71	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	Serfer Srl Trenitalia SpA 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
Pol Rail Srl	Roma	Italia	2.000.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	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
Terminal Tremestieri Srl	Messina	Italia	900.000	Blufferries Srl Soci Terzi	33,33 66,67	33,33	Equity
ALL'ESTERO							
Cesar Information Services - CIS Srl	Bruxelles (Belgio)	Belgio	100.000	Cemat SpA Soci Terzi	25,10 74,90	13,37	Equity

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
CeBus GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	34,50 1 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 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	60.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	33,33 66,66	17,00	Equity
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster (Germania)	Germania	25.500	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	33,33 66,66	17,00	Equity
GVB Gifhorner Verkehrsbetriebe GmbH	Gifhorn (Germania)	Germania	25.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100,00	5,78	Equity
Hafen Lüneburg GmbH	Lüneburg (Germania)	Germania	1.750.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG UNIKAI Hafbetrieb Lüneburg GmbH Soci Terzi	0,70 29,30 70,00	13,39	Equity
KVB Kraftverkehrsbetriebe GmbH	Isenbüttel (Germania)	Germania	50.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100,00	5,78	Equity
Logistica SA	Levallois (Francia)	Francia	37.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH	Wittingen (Germania)	Germania	153.600	Osthannoversche Eisenbahnen AG Soci Terzi	33,33 66,66	14,88	Equity
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	Gifhorn (Germania)	Germania	25.565	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	25,20 74,80	5,78	Equity

SETTORE OPERATIVO: INFRASTRUTTURA

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
IN ITALIA							
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	43,58	Equity

SETTORE OPERATIVO: ALTRI SERVIZI

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale sociale	Società partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
IN ITALIA							
Italiacamp Srl	Roma	Italia	114.500	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 partecipante	% Diritti di voto
Busitalia Campania SpA	Salerno	5.900.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00
TAV Srl	Roma	50.000	FS Italiane SpA	100,00
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	200.000	RFI SpA	51,00
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712.000	Serfer Srl	51,00
Sita SpA in liquidazione	Roma	200.000	FS Italiane SpA	55,00
Trenitalia UK	Londra	100 (1)	Trenitalia SpA	100,00

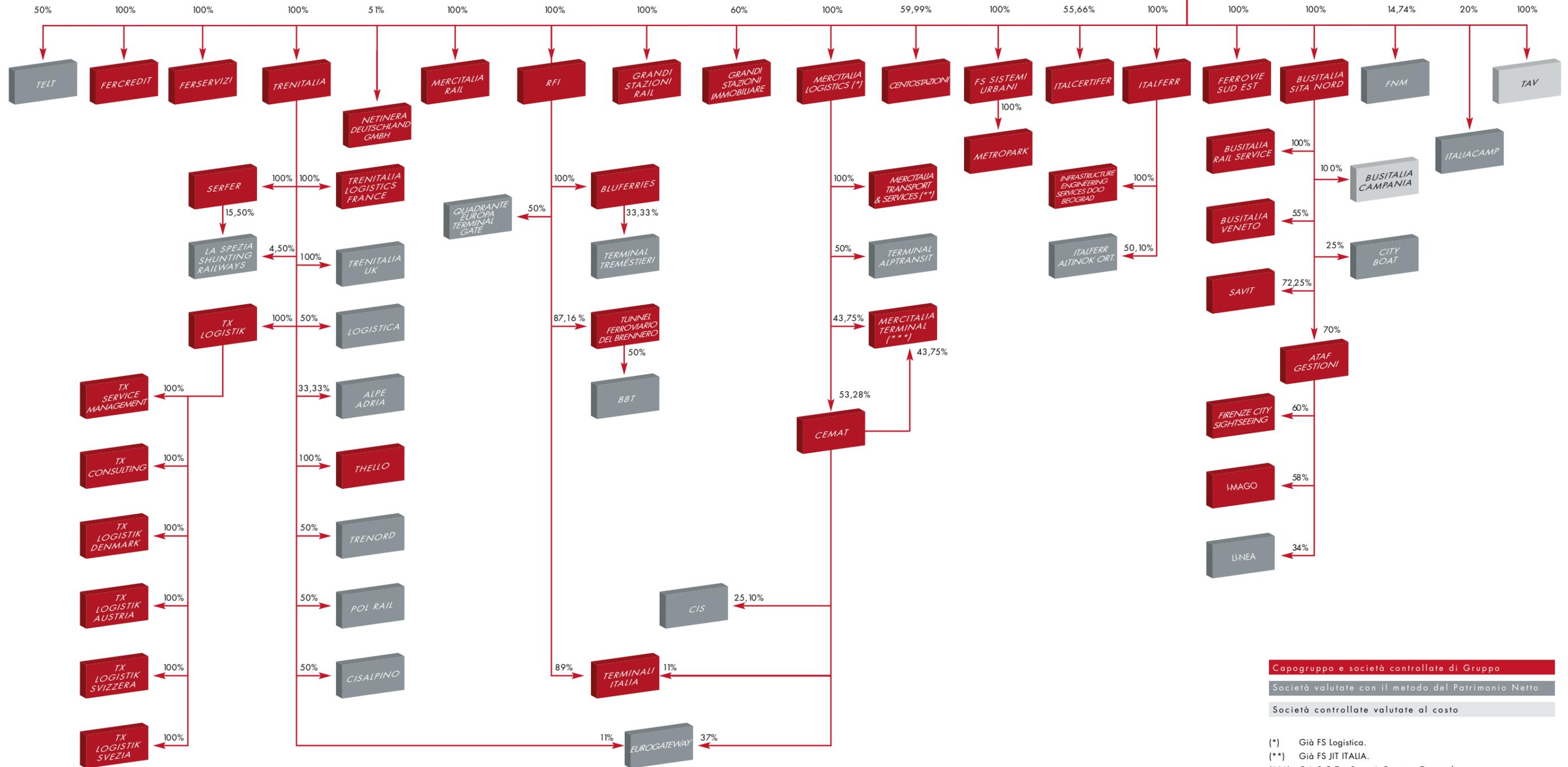
(1) Dati espressi in valuta locale.



MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

al 31 dicembre 2016

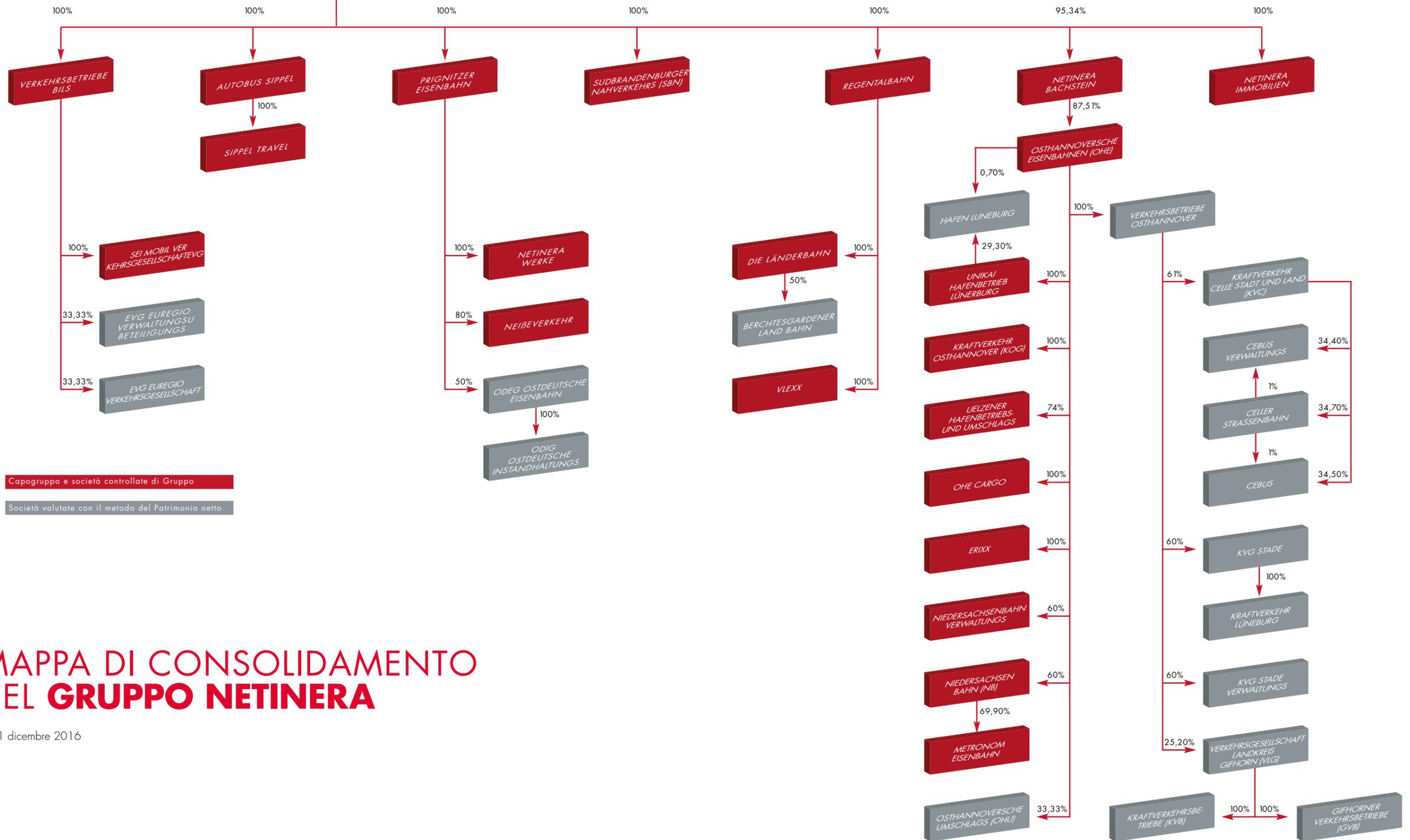
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA



Capogruppo e società controllate di Gruppo
 Società valutate con il metodo del Patrimonio Netto
 Società controllate valutate al costo

(*) Già FS Logistica.
 (**) Già FS JIT ITALIA.
 (***) Già S.G.T. - Società Gestione Terminali.

NETINERA DEUTSCHLAND GmbH



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 2016 ai sensi dell'art.154-bis, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Renato Mazzoncini 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 2016.
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.

21 aprile 2017

Renato Mazzoncini
Amministratore Delegato

Roberto Mannozi
Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari



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
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

All'Azionista Unico della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Relazione sul bilancio consolidato

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2016, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, da una sintesi dei principi contabili significativi e dalle altre note esplicative.

Responsabilità degli amministratori per il bilancio consolidato

Gli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. 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.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio consolidato sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11 del D.Lgs. n. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio consolidato dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio consolidato dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati,

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero.

Ancona Aosta Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.150.950,00 i.v.
Registro Imprese Milano e
Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2016

della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio consolidato nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Giudizio

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 2016, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari con il bilancio consolidato

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e delle informazioni della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. n. 58/98, limitatamente alle informazioni di cui al comma 2, lettera b), dell'art. 123-bis del D.Lgs. n. 58/98, la cui responsabilità compete agli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2016. A nostro giudizio la relazione sulla gestione e le informazioni della 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 2016.

Roma, 15 maggio 2017

KPMG S.p.A.

Stefano Bandini
Socio

04

BILANCIO D'ESERCIZIO
DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA
AL 31 DICEMBRE 2016



PROSPETTI CONTABILI

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

	Note	31.12.2016	31.12.2015
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	5	45.912.015	46.631.796
Investimenti immobiliari	6	496.581.439	495.697.316
Attività immateriali	7	36.567.865	40.751.376
Attività per imposte anticipate	8	209.764.905	216.513.175
Partecipazioni	9	35.131.499.060	35.061.749.047
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	10	5.675.844.687	4.955.020.659
Crediti commerciali non correnti	13	6.097.873	5.951.878
Altre attività non correnti	11	937.430.282	741.695.836
Totale attività non correnti		42.539.698.126	41.564.011.083
Rimanenze	12	489.140.792	489.746.963
Crediti commerciali correnti	13	125.646.941	129.455.018
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	10	2.594.210.723	2.701.009.924
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	14	984.494.166	257.675.108
Crediti tributari	15	86.430.873	82.388.664
Altre attività correnti	11	988.372.683	1.068.079.921
Totale attività correnti		5.268.296.178	4.728.355.598
Totale attività		47.807.994.304	46.292.366.681

Valori in euro

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA (segue)

	Note	31.12.2016	31.12.2015
Capitale sociale	16	36.340.432.802	36.340.432.802
Riserve	16	6.868.981	(100.000.000)
Riserve di valutazione	16	251.083	357.416
Utile (Perdite) d'esercizio	16	638.773.063	137.379.615
Totale Patrimonio netto		36.986.325.929	36.378.169.833
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	17	5.675.526.623	4.953.357.794
TFR e altri benefici ai dipendenti	18	11.160.014	11.878.392
Fondi rischi e oneri	19	171.147.753	146.844.806
Passività per imposte differite	8	428.103.401	497.569.561
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	20	372.822	1.331.993
Altre passività non correnti	21	1.013.665.270	958.185.773
Totale passività non correnti		7.299.975.883	6.569.168.319
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	17	2.096.878.874	1.416.336.462
Debiti commerciali correnti	22	79.601.131	89.034.700
Debiti per imposte sul reddito	15		4.094.971
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	20	275.049.399	458.263.790
Altre passività correnti	21	1.070.163.088	1.377.298.606
Totale passività correnti		3.521.692.492	3.345.028.529
Totale passività		10.821.668.375	9.914.196.848
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		47.807.994.304	46.292.366.681

Valori in euro

CONTO ECONOMICO

	Note	2016	2015
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	23	140.716.589	139.585.661
Altri proventi	24	15.974.879	7.375.619
Totale ricavi		156.691.468	146.961.280
Costo del personale	25	(53.887.166)	(43.578.423)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	26	(6.616.521)	(15.133.477)
Costi per servizi	27	(70.589.474)	(51.760.695)
Costi per godimento beni di terzi	28	(3.442.392)	(3.556.502)
Altri costi operativi	29	(32.906.271)	(31.375.939)
Costi per lavori interni capitalizzati	30	175.917	259.262
Totale costi		(167.265.907)	(145.145.774)
Ammortamenti	31	(19.994.276)	(23.672.488)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	32	(1.055.258)	(13.300.509)
Accantonamenti per rischi e oneri			(2.968.643)
Risultato operativo		(31.623.973)	(38.126.134)
Proventi da partecipazioni	33	130.901.228	85.693.134
Altri proventi finanziari	33	577.383.046	250.192.095
Oneri su partecipazioni	34	(326.791)	(11.431.788)
Altri oneri finanziari	34	(142.052.956)	(147.532.610)
Totale proventi e oneri finanziari		565.904.527	176.920.831
Risultato prima delle imposte		534.280.554	138.794.697
Imposte sul reddito	35	104.492.509	(1.415.082)
Risultato del periodo delle attività continuative		638.773.063	137.379.615
Risultato netto d'esercizio		638.773.063	137.379.615

Valori in euro

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

	Note	2016	2015
Risultato netto d'esercizio		638.773.063	137.379.615
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	16/18	(145.969)	491.879
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali	16/18	39.636	(134.463)
Altre componenti di Conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		(106.333)	357.416
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		638.666.730	137.737.031

Valori in euro



PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

	RISERVE						Totale riserve	Utile (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio netto
	Capitale sociale	Altre riserve			Riserve di valutazione					
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti					
Saldo al 1° gennaio 2015	38.790.425.485	25.106.231	27.896.982	254.599.169	(1.869.832)	305.732.551	(2.844.937.242)	89.212.009	36.340.432.802	
Riduzione di capitale	(2.449.992.683)	(25.106.231)	(27.896.982)	(254.599.169)	1.869.832	(305.732.551)	2.755.725.233			
Distribuzione dividendi										
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente								89.212.009	(89.212.009)	
Altri movimenti				(100.000.000)		(100.000.000)			(100.000.000)	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato										
di cui:										
Utile/(Perdita) d'esercizio									137.379.615	
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					357.416	357.416			357.416	
Saldo al 31 dicembre 2015	36.340.432.802			(100.000.000)	357.416	(99.642.584)		137.379.615	36.378.169.833	
Riduzione di capitale										
Distribuzione dividendi									(30.510.634)	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		6.868.981		100.000.000		106.868.981		(106.868.981)		
Altri movimenti										
Utile/(Perdite) complessivo rilevato										
di cui:										
Utile/(Perdita) d'esercizio									638.773.063	
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					(106.333)	(106.333)			(106.333)	
Saldo al 31 dicembre 2016	36.340.432.802	6.868.981			251.083	7.120.064		638.773.063	36.986.325.929	

Valori in euro

RENDICONTO FINANZIARIO

	2016	2015
Utile/(perdita) d'esercizio	638.773.063	137.379.615
Imposte sul reddito	(104.492.509)	1.415.081
Proventi/oneri finanziari	(10.605.622)	(85.207.821)
Ammortamenti	19.994.276	23.672.488
Accantonamenti e svalutazioni	34.339.454	80.558.643
Svalutazioni	26.791	13.732.217
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	124.411	152.160
Accantonamenti e svalutazioni	34.490.656	94.443.020
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(383.279.451)	(17.623.746)
Variazione delle rimanenze	1.605.534	1.620.896
Variazione dei crediti commerciali	3.662.081	(7.780.400)
Variazione dei debiti commerciali	(9.433.996)	13.011.585
Variazione delle altre attività	4.512.792	(434.913.133)
Variazione delle altre passività	(372.140.795)	687.768.596
Utilizzi fondi rischi e oneri	(10.091.732)	(11.664.608)
Pagamento benefici ai dipendenti	(988.758)	(1.687.540)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	10.605.622	9.712.606
Variazione dei crediti/debiti per imposte	33.677.074	58.209.163
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	(143.711.765)	468.355.802
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(361.277)	(553.402)
Investimenti immobiliari	(10.138.952)	(556.612)
Investimenti in attività immateriali	(12.746.353)	(16.442.193)
Investimenti in partecipazioni	(123.867.008)	(5.489.500)
Investimenti al lordo dei contributi	(147.113.590)	(23.041.707)
Contributi-immobili, impianti e macchinari	38.741	
Contributi-attività immateriali	5.022.361	
Contributi-partecipazioni	40.250.296	
Contributi	45.311.398	
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	19	18.417
Disinvestimenti immobiliari	114.540	43.396
Disinvestimenti in attività immateriali	1.096.882	
Disinvestimenti in partecipazioni	397.119.360	405.036.872
Disinvestimenti	398.330.801	405.098.685
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	296.528.609	382.056.978
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	207.689.888	(176.029.302)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	1.195.021.353	405.194.574
Variazione delle attività finanziarie	(1.415.548.898)	(223.636.279)
Variazione delle passività finanziarie	(879.715)	2.295.450
Dividendi	(30.510.634)	
Variazioni Patrimonio netto		(100.000.000)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria	(44.228.006)	(92.175.557)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	108.588.838	758.237.223
Disponibilità liquide a inizio periodo	1.046.135.280	287.898.057
Disponibilità liquide a fine periodo	1.154.724.118	1.046.135.280
di cui saldo del c/c intersocietario	170.229.952	788.460.175

Valori in euro

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 un Patrimonio netto di Gruppo di 38.155 milioni di euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo di 758 milioni di euro.

2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente Bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 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 sopra indicati 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".

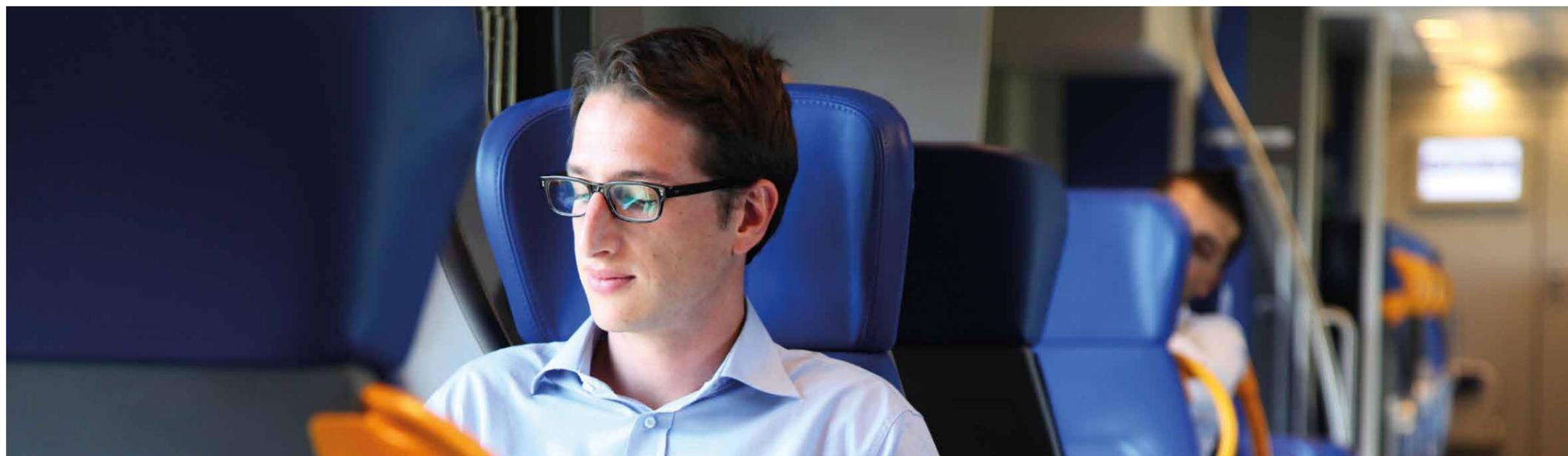
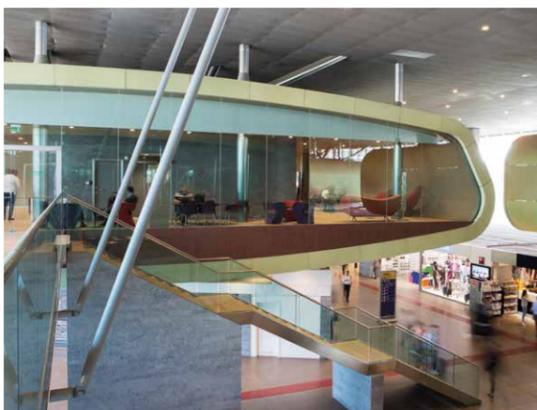
Il presente Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie 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 2015.

Gli Amministratori, in data 21 aprile 2017, hanno approvato il Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2016 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 del codice

civile. 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 del codice civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente Bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del Bilancio è il 21 aprile 2017, che corrisponde alla data 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 emissione

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 la espongono 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 della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente Bilancio include inoltre

ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica della Società 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 a 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 e i relativi limiti di concentrazione sia le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

La seguente tabella riporta la esposizione al rischio di credito della Società:

	31.12.2016	31.12.2015
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.675.845	4.955.021
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.675.845	4.955.021
Crediti commerciali non correnti	6.244	6.098
Fondo svalutazione	(146)	(146)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	6.098	5.952
Altre attività non correnti	1.291	1.251
Fondo svalutazione	(1.073)	(1.073)
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	218	178
Crediti commerciali correnti	153.009	154.485
Fondo svalutazione	(27.362)	(25.030)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	125.647	129.455
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.594.211	2.701.010
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.594.211	2.701.010
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	984.494	257.675
Altre attività correnti	660.717	597.296
Altre attività correnti	660.717	597.296
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione (*)	10.047.230	8.646.587

Valori in migliaia di euro

(*) 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, esposte escludendo le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

	31.12.2016	31.12.2015
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	615.266	534.696
Clienti ordinari	60.492	26.447
Altri debitori	5.512	6.082
Società del Gruppo	8.381.466	7.821.687
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	9.062.736	8.388.912

Valori in migliaia di euro

	31.12.2016	31.12.2015
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	6,8%	6,4%
Clienti ordinari	0,7%	0,3%
Istituti finanziari	0%	0%
Altri debitori	0,1%	0,1%
Società del Gruppo	92,5%	93,2%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2016 e 2015 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

31.12.2016	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	613.491	439	785	415	4.969	620.099
Fondo Svalutazione	(3.104)	(47)	(92)	(74)	(1.516)	(4.833)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	610.387	392	693	341	3.453	615.266
Clienti ordinari (lordo)	47.329	16.057	2.026	2.334	15.421	83.167
Fondo Svalutazione	(9.443)	(336)	(364)	(835)	(11.697)	(22.675)
Clienti ordinari (netto)	37.886	15.721	1.662	1.499	3.724	60.492
Altri debitori (lordo)	6.585					6.585
Fondo Svalutazione	(1.073)					(1.073)
Altri debitori (netto)	5.512					5.512
Società del Gruppo	8.323.011	33.842	1.941	9.502	13.170	8.381.466
Società del Gruppo (netto)	8.323.011	33.842	1.941	9.502	13.170	8.381.466
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	8.976.796	49.955	4.296	11.342	20.347	9.062.736

Valori in migliaia di euro

	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
31.12.2015						
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	534.042	179	367	1.381	3.124	539.093
Fondo Svalutazione	(2.864)	(26)	(46)	(66)	(1.395)	(4.397)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	531.178	153	321	1.315	1.729	534.696
Clienti ordinari (lordo)	18.359	10.801	1.508	2.229	14.329	47.226
Fondo Svalutazione	(8.181)	(334)	(535)	(788)	(10.940)	(20.779)
Clienti ordinari (netto)	10.178	10.467	973	1.441	3.389	26.447
Altri debitori (lordo)	7.155					7.155
Fondo Svalutazione	(1.073)					(1.073)
Altri debitori (netto)	6.082					6.082
Società del Gruppo	7.772.579	27.600	7.423	3.130	10.955	7.821.687
Società del Gruppo (netto)	7.772.579	27.600	7.423	3.130	10.955	7.821.687
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	8.320.017	38.220	8.717	5.886	16.073	8.388.912

Valori in migliaia di euro



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 del Gruppo FS Italiane. 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 e 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 2015 di una linea di credito (c.d. "Backup Credit Facility") dell'importo di 1.500.000 mila euro, con una finalità "general purpose" e concessa a FS su base rotativa (c.d. *revolving*) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (c.d. "committed") di durata pari a 3 anni. A valere sulla linea in questione e rispecchiandone sostanzialmente le condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti, FS ha concesso due linee di credito *intercompany* di durata pari a 3 anni, su base *revolving* e *committed* alle società controllate Trenitalia SpA (800.000 mila euro) ed RFI SpA (400.000 mila euro).

Inoltre, sempre ai fini di 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 espone nelle tabelle seguenti:

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
31.12.2016							
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	4.071.967	4.401.247	22.467	53.096	667.103	1.996.195	1.662.386
Finanziamenti da banche	2.735.285	2.806.484	1.800.276	110.925	111.281	784.002	
Debiti verso altri finanziatori	964.907	1.051.047	100.024	100.016	200.134	650.873	
Debiti finanziari verso società del Gruppo	275.422	275.422	275.422				
Totale passività finanziarie non derivate	8.047.581	8.534.200	2.198.189	264.037	978.518	3.431.070	1.662.386
Debiti commerciali	79.601	79.601	79.601				

Valori in migliaia di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
31.12.2015							
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	3.917.734	4.288.458	548.825	51.763	74.525	2.033.166	1.580.178
Finanziamenti da banche	1.474.781	1.576.611	605.727	111.367	111.894	636.793	110.830
Debiti verso altri finanziatori	977.169	1.100.000	100.000	100.000	200.000	600.000	100.000
Debiti finanziari verso società del Gruppo	459.596	459.596	459.596				
Totale passività finanziarie non derivate	6.829.279	7.424.664	1.714.148	263.129	386.420	3.269.959	1.791.008
Debiti commerciali	89.035	89.035	89.035				

Valori in migliaia di euro

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.

31.12.2016	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	4.071.967	38.348	2.449.718	1.583.901
Finanziamenti da banche	2.735.285	1.889.395	845.890	
Debiti verso altri finanziatori	964.907	168.889	796.018	
Debiti finanziari verso società del Gruppo	275.422	275.422		
Totale passività finanziarie non derivate	8.047.581	2.372.054	4.091.626	1.583.901
Debiti commerciali	79.601	79.601		

Valori in migliaia di euro

31.12.2015	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	3.917.734	563.311	1.872.196	1.482.226
Finanziamenti da banche	1.474.781	690.738	678.173	105.870
Debiti verso altri finanziatori	977.169	162.276	717.833	97.060
Debiti finanziari verso società del Gruppo	459.596	459.596		
Totale passività finanziarie non derivate	6.829.279	1.875.921	3.268.202	1.685.155
Debiti commerciali	89.035	89.035		

Valori in migliaia di euro

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.

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	5.277.863	5.374.430	2.076.230	614.777	1.079.287	1.604.136
Tasso fisso	2.769.965	3.160.017	386.242	363.742	2.351.783	58.250
Saldo al 31 dicembre 2016	8.047.828	8.534.447	2.462.472	978.519	3.431.070	1.662.386
Tasso variabile	3.849.338	3.949.997	1.599.645	1.212	1.389.962	959.178
Tasso fisso	2.979.952	3.474.678	377.643	385.208	1.879.997	831.830
Saldo al 31 dicembre 2015	6.829.290	7.424.675	1.977.288	386.420	3.269.959	1.791.008

Valori in migliaia di euro

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 point* dei tassi di interesse *Euribor* applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2016 con evidenza della sostanziale compensazione derivante dalla contestuale variazione dei proventi dei finanziamenti attivi a fronte di una medesima variazione nei tassi di interesse.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	14.886	(13.175)
Interessi attivi da operazioni di finanziamento	(14.886)	13.175
Totale		

Rischio di cambio

La Società attualmente è attiva nel mercato italiano e comunque in Paesi dell'area euro.

Si precisa che, con specifico riferimento ai prestiti obbligazionari accessi in franchi svizzeri, la Società non è esposta ad alcun rischio di cambio in quanto tali posizioni debitorie trovano speculare copertura nei corrispondenti finanziamenti *intercompany* erogati alla controllata Trenitalia SpA per pari importo e nella medesima valuta contrattuale.

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.

31.12.2016	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.675.845	
Crediti commerciali non correnti	6.098	
Altre attività non correnti	937.430	
Crediti commerciali correnti	125.647	
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.594.211	
Disponibilità liquide	984.494	
Crediti tributari	86.431	
Altre attività correnti	988.373	
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.675.527
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		373
Altre passività non correnti		1.013.665
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		2.096.879
Debiti commerciali correnti		79.601
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		275.049
Altre passività correnti		1.070.163

Valori in migliaia di euro

31.12.2015	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	4.955.021	
Crediti commerciali non correnti	5.952	
Altre attività non correnti	741.696	
Crediti commerciali correnti	129.455	
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.701.010	
Disponibilità liquide	257.675	
Crediti tributari	82.389	
Altre attività correnti	1.068.080	
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.953.358
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		1.332
Altre passività non correnti		958.186
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.416.336
Debiti commerciali correnti		89.035
Debiti tributari		4.095
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		458.264
Altre passività correnti		1.377.299

Valori in migliaia di euro

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 2016 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	58.098	523	13.316	770	72.707
Ammortamenti e perdite di valore	(14.788)	(523)	(12.595)		(27.906)
Consistenza al 1.1.2015	43.310		721	770	44.801
Investimenti				552	552
Passaggi in esercizio	62		55	(117)	
Ammortamenti	(857)		(217)		(1.074)
Alienazioni e dismissioni			(1)	(17)	(18)
Altre riclassifiche	2.455			(84)	2.371
Totale variazioni	1.660		(163)	334	1.831
Costo storico	61.453	523	13.189	1.104	76.269
Ammortamenti e perdite di valore	(16.483)	(523)	(12.631)		(29.637)
Consistenza al 31.12.2015	44.970		558	1.104	46.632
Investimenti				360	360
Passaggi in esercizio	151		206	(357)	
Ammortamenti	(857)		(191)		(1.048)
Incrementi dei contributi di periodo			(39)		(39)
Altre riclassifiche*	(10)			15	5
Totale variazioni	(716)		(24)	18	(722)
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)
Consistenza al 31.12.2016	44.254		534	1.124	45.912
Costo storico	(3.782)			15	(3.767)
Ammortamenti	3.772				3.772
*Totale riclassifiche	(10)			15	5

Valori in migliaia di euro

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 (722 mila euro) rispetto all'esercizio precedente è essenzialmente dovuta agli ammortamenti del periodo (1.048 mila euro) e alle manutenzioni straordinarie effettuate su Villa Patrizi (360 mila euro). Le altre riclassifiche, pari complessivamente a 5 mila euro, si riferiscono per 15 mila euro alla quota relativa al software e per 10 mila euro alla quota relativa agli investimenti immobiliari 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 a inizio e a fine esercizio con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2016 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	2016		2015	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
Saldo al 1° gennaio				
Costo	498.414	434.580	500.364	435.550
Fondo Ammortamento	(15.932)	(202.303)	(13.972)	(196.552)
Fondo Svalutazione	(185.533)	(33.529)	(173.677)	(32.440)
Valore a bilancio	296.949	198.748	312.715	206.558
Variazioni del periodo				
Incrementi		10.140		557
Riclassifiche*	(1.424)	434	(1.346)	(1.310)
Ammortamenti	(1.965)	(6.186)	(1.960)	(6.423)
Svalutazioni			(12.439)	(612)
Dismissioni**	(115)		(21)	(22)
Totale variazioni	(3.504)	4.388	(15.766)	(7.810)
Saldo al 31 dicembre				
Costo	486.167	429.213	498.414	434.580
Fondo Ammortamento	(36.874)	(205.948)	(15.932)	(202.303)
Fondo Svalutazione	(155.848)	(20.129)	(185.533)	(33.529)
Valore a bilancio	293.445	203.136	296.949	198.748
*Riclassifiche				
Costo	(12.132)	(15.507)	(1.888)	(1.372)
Fondo Ammortamento	(18.977)	2.541		638
Fondo Svalutazione	29.685	13.400	542	(576)
Totale	(1.424)	434	(1.346)	(1.310)
**Dismissioni				
Costo	(115)		(62)	(155)
Fondo Ammortamento				34
Fondo Svalutazione			41	99
Totale	(115)		(21)	(22)

Valori in migliaia di euro

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. Gli incrementi di periodo, pari complessivamente a 10.140 mila euro, sono riferiti principalmente agli interventi di ristrutturazione del Museo di Pietrarsa, in uso (locati) a Fondazione FS (8.627 mila euro) e alle manutenzioni straordinarie effettuate su Villa Patrizi (675 mila euro). La riduzione netta relativa alle riclassifiche è attribuibile, per 1.000 mila euro, al trasferimento alla voce Rimanenze di immobili rientranti in piani di vendita e per la restante parte, pari complessivamente a 10 mila euro, a trasferimenti dalla voce Immobili, impianti e macchinari di progetti di investimento aventi natura mista, come già commentato alla Nota 5.

Si segnala che nel corso dell'esercizio è stata effettuata un'attività di ricognizione puntuale delle diverse componenti di costo degli immobili iscritti tra le rimanenze, che ha comportato, a parità di valore netto contabile, una migliore attribuzione dei valori iscritti come costo e fondo svalutazione.

7. Attività immateriali

La voce è costituita esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del software relativo prevalentemente al sistema informativo di Gruppo.

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle attività immateriali.

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	140.897	3.437	144.334
Ammortamenti e perdite di valore	(100.469)		(100.469)
Contributi	(5.426)		(5.426)
Consistenza al 1.1.2015	35.002	3.437	38.439
Investimenti		16.443	16.443
Passaggi in esercizio	12.902	(12.902)	
Ammortamenti	(14.215)		(14.215)
Altre riclassifiche	84		84
Totale variazioni	(1.229)	3.541	2.312
Costo storico	153.882	6.978	160.860
Ammortamenti e perdite di valore	(114.683)		(114.683)
Contributi	(5.426)		(5.426)
Consistenza al 31.12.2015	33.773	6.978	40.751
Investimenti		12.745	12.745
Passaggi in esercizio	15.647	(15.647)	
Ammortamenti	(10.795)		(10.795)
Alienazioni e dismissioni	(1.096)		(1.096)
Incrementi dei contributi di periodo	(5.022)		(5.022)
Altre riclassifiche		(15)	(15)
Totale variazioni	(1.266)	(2.917)	(4.183)
Costo storico	168.433	4.061	172.494
Ammortamenti e perdite di valore	(125.478)		(125.478)
Contributi	(10.448)		(10.448)
Consistenza al 31.12.2016	32.507	4.061	36.568

Valori in migliaia di euro

Si rileva che nel corso dell'esercizio, nell'ambito del Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità 2007-2013, la società ha ricevuto contributi in conto impianti per 5.061 mila euro, di cui 5.022 afferenti al software e 39 mila euro ad altri beni iscritti nella voce Immobili, impianti e macchinari.

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 intercorsi della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili e i corrispondenti valori fiscali.

	31.12.2015	Incr. (decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2016
Attività per imposte anticipate				
Differenze di valore su imm. materiali e immateriali	94.211	(8.445)		85.766
Accantonamenti per rischi e oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	46.226	6.715		52.941
Differenze di valore su immobili di <i>trading</i> - rimanenze	75.808	(4.966)		70.842
Altro	268	(12)	(40)	216
Totale attività per imposte anticipate	216.513	(6.708)	(40)	209.765
Passività per imposte differite				
Fondo per imposte differite				
Differenze di valore su imm. materiali e immateriali	70.124	(8.546)		61.578
Differenze di valore su immobili di <i>trading</i> - rimanenze	29.076	(3.837)		25.239
Totale fondo imposte differite	99.200	(12.383)		86.817
- Fondo imposte da consolidato fiscale IRES	398.370	(53.450)	(3.634)	341.286
Totale passività per imposte differite	497.570	(65.833)	(3.634)	428.103

Valori in migliaia di euro

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 e alle Svalutazioni delle immobilizzazioni. La movimentazione relativa all'esercizio è dovuta essenzialmente all'effetto contrapposto dell'iscrizione di attività per imposte anticipate per 6.715 mila euro, a seguito degli accantonamenti netti per fondi rischi e oneri, e dei rilasci netti per effetto delle differenze tra il valore contabile e quello fiscale degli ammortamenti di periodo e delle plusvalenze realizzate sui cespiti venduti per 1.040 mila euro.

Il Fondo imposte da consolidato fiscale IRES rappresenta l'ammontare delle perdite fiscali trasferite dalle società e 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 2016 il fondo è stato utilizzato a tal fine per 53.450 mila euro, relativi essenzialmente alle società Trenitalia SpA, Busitalia - Sita Nord Srl e Mercitalia Logistics SpA.

9. Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze a inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2016 e 2015.

	Valore netto 31.12.2016	Valore netto 31.12.2015	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	34.998.547	34.928.797	32.794
Imprese collegate	23.084	23.084	
Imprese a controllo congiunto	95.120	95.120	
Altre imprese	14.748	14.748	
Totale	35.131.499	35.061.749	32.794

Valori in migliaia di euro



VARIAZIONI INTERVENUTE NEL 2016

	Valore netto 31.12.2015	Movimenti del periodo					Valore netto 31.12.2016	Fondo svaluta- zione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazio- ni/ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Partecipazioni in imprese controllate								
Centostazioni SpA	3.050					3.050		
Fercredit SpA	31.413					31.413		
Ferservizi SpA	8.378					8.378		
Mercitalia Logistics SpA	110.436					110.436	32.659	
FS Sistemi Urbani Srl	534.094					534.094		
Grandi Stazioni Rail SpA	17.601				(14.456)	3.145		
Grandi Stazioni Immobiliare SpA					616	616		
Grandi Stazioni Retail SpA			(13.840)		13.840			
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	144.355					144.355		
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	20					20	135	
Italcertifer SpA	738					738		
Italferr SpA	8.047					8.047		
RFI SpA	32.414.368					32.414.368		
S.E.L.F. Srl								
Sita SpA in liquidazione								
Trenitalia SpA	1.612.874			41.590		1.654.464		
Busitalia - Sita Nord Srl	43.373	42.000				85.373		
Tav Srl	50					50		
Ferrovie del Sud Est e Ser- vizi Automobilistici - FSE Srl								
Totale	34.928.797	42.000	(13.840)	41.590		34.998.547	32.794	
Partecipazioni in imprese collegate								
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061					23.061		
Italiacamp Srl	23					23		
Totale	23.084					23.084		
Partecipazioni in impre- se a controllo congiunto								
TELT SAS (già LTF SAS)	95.120	40.250			(40.250)	95.120		
Totale	95.120	40.250			(40.250)	95.120		
Altre imprese								
BCC Bureau Central de Clearing	6					6		
Eurofima SA	14.584					14.584		
Hilt Rail BV	97					97		
Isfort SpA	61					61		
Totale	14.748					14.748		
TOTALE	35.061.749	82.250	(13.840)	41.590	(40.250)	35.131.499	32.794	

Valori in migliaia di euro



Nel corso dell'esercizio si sono registrate le seguenti variazioni:

- / **Grandi Stazioni SpA:** come già menzionato in precedenza, in data 28 giugno 2016, è stato firmato l'atto di scissione parziale non proporzionale e asimmetrica della Grandi Stazioni SpA mediante assegnazione di parte del proprio patrimonio in favore di due società beneficiarie di nuova costituzione, in forma di società per azioni, denominate Grandi Stazioni Retail SpA e Grandi Stazioni Immobiliare SpA, mentre la società Scissa ha assunto la denominazione di Grandi Stazioni Rail SpA; la scissione ha avuto effetto dal 1° luglio 2016. Tale operazione ha comportato una riduzione del valore della partecipazione per 14.456 mila euro e un contestuale aumento della partecipazione in Grandi Stazioni Retail SpA per 13.840 mila euro e in Grandi Stazioni Immobiliare SpA per 616 mila euro. Inoltre, in data 20 luglio 2016 i soci, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed Eurostazioni SpA, hanno ceduto e trasferito alla società Alba Bidco SpA l'intera rispettiva quota di partecipazione nella società Grandi Stazioni Retail SpA e della sua società controllata Grandi Stazioni Česká Republika sro, al prezzo provvisorio di 761.532 mila euro. Tale cessione ha generato per FS SpA un flusso di cassa di 423.719 mila euro e il realizzo di una plusvalenza pari a 383.279 mila euro computata tenendo conto della stima degli oneri connessi alle garanzie previste dall'accordo di vendita, pari a 26.600 mila euro;
- / **Busitalia - Sita Nord Srl:** la partecipazione ha registrato un incremento di 42.000 mila euro per effetto del versamento in conto capitale sociale effettuato a seguito della delibera assembleare del 29 luglio 2016, con l'obiettivo di rafforzare la struttura patrimoniale della società, in linea con il Piano Industriale;
- / **Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl:** il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2016, in considerazione di quanto approvato dall'Assemblea dei soci della FSE Srl nella seduta del 29 luglio 2016, ha individuato Ferrovie dello Stato Italiane SpA quale soggetto a cui trasferire l'intera partecipazione societaria. In data 28 novembre 2016 è stata trasferita a Ferrovie dello Stato Italiane SpA, senza corrispettivo, l'intera partecipazione della Società;
- / **Trenitalia SpA:** il fondo svalutazione di Trenitalia SpA precedentemente accantonato è stato interamente rilasciato in quanto, tenuto conto dei positivi risultati della società degli ultimi anni, sono venute meno le ragioni dell'originaria svalutazione;
- / **TELT SAS:** la partecipazione ha registrato un incremento per 40.250 mila euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7122.

VARIAZIONI INTERVENUTE NEL 2015

	Valore netto 31.12.2014	Movimenti del periodo						Valore netto 31.12.2015	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Altri movimenti	Riclassifiche	Decrementi		
Partecipazioni in imprese controllate									
Centostazioni SpA	3.050							3.050	
Fercredit SpA	31.413							31.413	
Ferservizi SpA	8.378							8.378	
FS Logistica SpA	110.436							110.436	32.659
FS Sistemi Urbani Srl	534.094							534.094	
Grandi Stazioni SpA	17.601							17.601	
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	144.355							144.355	
FS Telco Srl	5			(120)				20	135
Italcertifer SpA	883		(145)					738	
Italferr SpA	8.047							8.047	
RFI SpA	32.896.721				(482.353)			32.414.368	
S.EL.F. Srl	35		(387.268)		387.233				
Sita SpA in liquidazione	562			(562)					
Trenitalia SpA	1.612.874							1.612.874	41.590
Busitalia - Sita Nord Srl	37.884	5.489						43.373	
Tav Srl	50							50	
Totale	35.406.388	5.489	(387.413)	(682)	(95.120)			34.928.797	74.384
Partecipazioni in imprese collegate									
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061							23.061	
Italiacamp Srl	23							23	
Totale	23.084							23.084	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto									
TELT SAS (già LTF SAS)						95.120		95.120	
Totale						95.120		95.120	
Altre Imprese									
BCC Bureau Central de Clearing	6							6	
Eurofima SA	133.325						(118.741)	14.584	
Hit Rail BV	97							97	
Isfort SpA	61							61	
Totale	133.489						(118.741)	14.748	
TOTALE	35.562.961	5.489	(387.413)	(682)	(95.120)	95.120	(118.606)	35.061.749	74.384

Valori in migliaia di euro

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.

	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2016	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2016 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	73.000	4.020	86.576	100,00%	86.576	85.374	(1.202)
Centostazioni SpA	Roma	8.333	7.757	37.140	59,99%	22.280	3.050	(19.230)
Fercredit SpA	Roma	32.500	10.390	95.844	100,00%	95.844	31.413	(64.431)
Ferservizi SpA	Roma	8.170	19.443	27.473	100,00%	27.473	8.378	(19.095)
Mercitalia Logitics SpA	Roma	143.096	19.571	135.470	100,00%	135.470	110.436	(25.034)
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.783	176	550.107	100,00%	550.107	534.094	(16.013)
Grandi Stazioni Rail SpA	Roma	4.304	240	34.723	100,00%	34.723	3.145	(31.578)
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	4.000	8.841	39.675	60,00%	23.805	616	(23.189)
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	Roma	20	(620)	(595)	100,00%	(595)	20	615
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	Berlino	1.025	3.304	254.344	51,00%	129.715	144.355	14.640
Italcertifier SpA	Firenze	480	944	4.452	55,66%	2.478	737	(1.741)
Italferr SpA	Roma	14.186	8.117	51.468	100,00%	51.468	8.047	(43.421)
RFI SpA	Roma	31.525.280	180.769	33.114.377	100,00%	33.114.377	32.414.368	(700.009)
Sita SpA in liquidazione (*)	Firenze	200	(8.353)	(16.860)	55,00%	(9.273)	9.273	9.273
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464	116.820	2.328.137	100,00%	2.328.136	1.654.464	(673.672)
TAV Srl	Roma	50	(14)	36	100,00%	36	50	14
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl (*)	Roma	10.013		(219.156)	100,00%	(219.156)		219.156
Totale						36.373.465	34.998.547	(1.374.918)
Partecipazioni in imprese collegate								
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	230.000	17.574	332.739	14,74%	49.046	23.061	(25.985)
Italiacamp Srl	Roma	10	161	271	20,00%	54	23	(31)
Totale						49.100	23.084	(26.016)
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
TELT SAS (**)	Le Bourget du Lac	1.000		987.231	50,00%	493.616	95.120	(398.496)
Totale						493.616	95.120	(398.496)
TOTALE						36.916.181	35.116.751	(1.799.430)

Valori in migliaia di euro

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2015.

(**) La differenza è dovuta al diverso trattamento dei contributi c/impianti erogati dallo Stato, per il tramite di RFI, a partire dal 2007, che la società, applicando i principi contabili francesi, espone nel Patrimonio netto anziché a diretto decremento del valore dell'asset.

Per la differenza tra il valore di carico della società Netinera Deutschland GmbH e la corrispondenti frazioni di Patrimonio netto non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto, alla luce del relativo andamento prospettico di piano e in considerazione dei risultati dell'impairment test effettuato, anche ai fini del bilancio consolidato, non si ritiene vi sia una perdita durevole di valore.

Per quanto attiene alla società FSE, il piano economico-finanziario, approvato il 14 dicembre 2016 dal CdA di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, anche a seguito della fairness opinion sulla metodologia di valutazione adottata e sul valore di FSE, effettuata da parte di una primaria società di consulenza, evidenzia la sussistenza dei presupposti per il ripristino dell'equilibrio economico-finanziario di FSE, garantendo al contempo alla Società la possibilità di recuperare integralmente gli investimenti da effettuarsi e il conseguimento di un adeguato margine di rendimento. Tali rendimenti sono confermati dal risultato positivo raggiunto da FSE già nel 2016.

Per le società TAV Srl e Mercitalia Rail SpA non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto, al 31 dicembre 2016, non sono operative.

Per quanto concerne la società Sita SpA in liquidazione, si evidenzia che al 31 dicembre 2015 è stato prudenzialmente azzerato il valore della partecipazione e si è provveduto ad accantonare tra i fondi il rischio 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.

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2016	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Partecipazione in imprese collegate											
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
Partecipazione a controllo congiunto											
TELT SAS (già LTF SAS)	50,00%	29.909	992.035		1.021.944	34.372	341	34.713	159.570	159.570	

Valori in migliaia di euro

(*) Il bilancio è stato redatto secondo i principi contabili italiani.

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2015	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Partecipazione in imprese collegate											
FNM SpA	14,74%	215.638	346.974	3.782	566.394	159.119	85.931	245.050	69.829	54.654	15.175
Italiacamp Srl (*)	20,00%	546	100		646	522	14	536	1.401	1.312	89
Partecipazione a controllo congiunto											
TELT SAS (già LTF SAS)	50,00%	73.934	855.678		929.612	101.596	271	101.867	89.424	89.424	

Valori in migliaia di euro

(*) 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.

	31.12.2016			31.12.2015			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Finanziamenti a medio/ lungo termine	5.675.409	298.955	5.974.364	4.953.262	812.012	5.765.274	722.147	(513.057)	209.090
Versamenti in conto futuro aumento di capitale									
Crediti per finanziamenti a breve		1.849.902	1.849.902		642.130	642.130		1.207.772	1.207.772
Altri crediti finanziari	436	445.354	445.790	1.759	1.246.868	1.248.627	(1.323)	(801.514)	(802.837)
Totale	5.675.845	2.594.211	8.270.056	4.955.021	2.701.010	7.656.031	720.824	(106.799)	614.025

Valori in migliaia di euro

Le Attività finanziarie, nel corso del 2016, hanno subito nel loro complesso un incremento pari a 614.025 mila euro.

I Finanziamenti a medio/ lungo termine al 31 dicembre 2016 sono relativi principalmente ai finanziamenti concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA per complessivi 5.973.296 mila euro, di cui 2.057.953 mila euro afferenti al Programma *Euro Medium Term Notes*. L'incremento della voce di 209.090 mila euro rispetto all'esercizio precedente è essenzialmente dovuto alla sottoscrizione di finanziamenti *intercompany* a favore della società Trenitalia SpA come dettagliato nel seguito:

- / titolo obbligazionario emesso da Ferrovie dello Stato Italiane SpA a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* dell'ammontare di 300.000 mila euro, tasso variabile e durata pari a 10 anni, sottoscritto in data 23 dicembre 2015 dalla Banca Europea degli Investimenti, il cui *settlement* è stato liquidato in data 12 gennaio 2016. A valere sui fondi di tale emissione, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso a Trenitalia SpA un prestito *intercompany* per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale in Lazio, Toscana, Veneto, Piemonte e Liguria;
- / titolo obbligazionario collocato da Ferrovie dello Stato Italiane SpA in data 18 luglio 2016 tramite *private placement* a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* dell'ammontare di 350.000 mila euro, tasso variabile e durata pari a 6 anni, quotato presso l'*Irish Stock Exchange*. A valere sui proventi di tale emissione, è stato stipulato un *intercompany loan* tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Trenitalia SpA per finanziare i progetti di acquisto di materiale rotabile per il trasporto regionale e la media e lunga percorrenza;
- / titolo obbligazionario collocato da Ferrovie dello Stato Italiane SpA in data 25 luglio 2016 tramite *private placement* a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* dell'ammontare di 50.000 mila euro, cedola fissa e durata pari a 15 anni. A valere sui proventi di tale emissione, curata da BNP Paribas in qualità di *Sole Manager*, è stato stipulato un *intercompany loan* tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Trenitalia SpA per finanziare i progetti di acquisto di materiale rotabile per il trasporto regionale e la media e lunga percorrenza;
- / due *loan agreement* sottoscritti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA nelle date del 15 e 20 settem-

bre 2016 con Cassa Depositi e Prestiti e Intesa Sanpaolo della durata di 4 anni e importo pari a 150.000 mila euro ciascuno. Anche i proventi di tale operazione sono destinati all'acquisto di materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale tramite stipulazione di due finanziamenti *intercompany* tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Trenitalia SpA di pari importo.

A tale incremento si contrappongono i rimborsi dei finanziamenti da parte delle società Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA avvenuti nel corso dell'esercizio per un totale di 794.336 mila euro compensati dai maggiori crediti per ratei maturati per 4.703 mila euro.

I Crediti per finanziamenti a breve sono relativi ai finanziamenti concessi alle controllate. L'incremento dell'esercizio pari a 1.207.772 mila euro è prevalentemente riconducibile ai maggiori finanziamenti concessi alle società Trenitalia SpA e Rete Ferroviaria SpA.

Il decremento della voce Altri crediti finanziari è dovuta essenzialmente alla minore disponibilità sui conti correnti intersocietari verso la società Trenitalia SpA.

11. Altre attività non correnti e correnti

	31.12.2016			31.12.2015			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		46.269	46.269		63.303	63.303		(17.034)	(17.034)
Crediti per IVA	937.212	327.614	1.264.826	741.518	470.745	1.212.263	195.694	(143.131)	52.563
Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		611.292	611.292		531.003	531.003		80.289	80.289
Altre Amministrazioni dello Stato		58	58		52	52		6	6
Debitori diversi e ratei/risconti	1.291	3.139	4.430	1.251	2.977	4.228	40	162	202
Totale	938.503	988.372	1.926.875	742.769	1.068.080	1.810.849	195.734	(79.708)	116.026
Fondo svalutazione	(1.073)		(1.073)	(1.073)		(1.073)			
Totale al netto del fondo svalutazione	937.430	988.372	1.925.802	741.696	1.068.080	1.809.776	195.734	(79.708)	116.026

Valori in migliaia di euro

Il decremento degli Altri crediti verso società del Gruppo è sostanzialmente dovuto alla diminuzione dei crediti non commerciali, in particolare verso la società Mercitalia Logistics SpA a seguito della regolazione degli *asset* del 2015 (2.618 mila euro), al decremento dei crediti IVA di Gruppo (4.705 mila euro) e al decremento dei crediti per consolidato fiscale (9.335 mila euro).

L'incremento della voce Crediti per IVA, per complessivi 52.563 mila euro, è attribuibile essenzialmente all'effetto differenziale dovuto ai rimborsi effettuati dall'Erario per 589.779 mila euro e dell'iscrizione del credito relativo al corrente esercizio per 642.342 mila euro. I rimborsi ricevuti sono riferiti alle seguenti annualità:

- / 2012: 242.308 mila euro (quota capitale), rimborsati il 25 gennaio 2016;
- / 2013: 190.671 mila euro (quota capitale) e 5.284 mila euro (quota interessi), rimborsati il 23 giugno 2016;

- / rimborso IVA infrannuale I trimestre 2015, 30.721 mila euro (quota capitale) e 648 mila euro (quota interessi), rimborsati il 15 luglio 2016;
- / rimborso IVA infrannuale II trimestre 2015, 44.084 mila euro (quota capitale) e 849 mila euro (quota interessi), rimborsati il 12 agosto 2016 e il 19 settembre 2016;
- / rimborso IVA infrannuale III trimestre 2015, 73.854 mila euro (quota capitale) e 1.360 mila euro (quota interessi), rimborsati il 18 novembre 2016.

L'incremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) si riferisce allo stanziamento 2016 a valere sul capitolo 7532 – Linea Torino-Lione – per 120.540 mila euro al netto dei trasferimenti effettuati a TELT SAS, per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, per 40.250 mila euro, a valere sul capitolo 7122.

La tabella seguente illustra la composizione dei crediti per area geografica:

	Valore netto 31.12.2016	Valore netto 31.12.2015	Variazioni
Nazionali	1.926.599	1.810.716	115.883
Paesi dell'area euro	108	84	24
Regno Unito	87	48	39
Altri Paesi europei non UE		1	(1)
Stati Uniti	81		81
Totale	1.926.875	1.810.849	116.026

Valori in migliaia di euro

12. Rimanenze

	Valore netto 31.12.2016	Valore netto 31.12.2015	Variazioni
Immobili e Terreni Trading	669.522	741.830	(72.308)
Fondo svalutazione	(180.381)	(252.083)	71.702
Valore netto	489.141	489.747	(606)
Totale rimanenze	489.141	489.747	(606)
Riclassifiche			
Costo	(60.454)	(32)	(60.422)
Fondo Svalutazione	68.428	233	68.195
Contributi	(6.974)		(6.974)
Totale riclassifiche	1.000	201	799

Valori in migliaia di euro

Le Rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento netto rispetto al 31 dicembre 2015 (606 mila euro) è attribuibile principalmente all'acquisto del complesso immobiliare di Trento-Scalo Mori (1.030 mila euro) da parte della controllata FS Logistica SpA, ai lavori di manutenzione straordinaria eseguiti sugli immobili (3.460 mila euro) compensati dalle dismissioni effettuate nell'esercizio (9.371 mila euro) al netto dell'utilizzo del relativo fondo svalutazione (3.275 mila euro). Come già commentato nella Nota 6 relativa agli Investimenti immobiliari, si segnala che nel corso dell'esercizio sono stati riclassificati dalla suddetta voce 1.000 mila euro, relativi a immobili rientranti in piani di vendita.

Si segnala che nel corso dell'esercizio è stata effettuata un'attività di ricognizione puntuale delle diverse componenti di costo degli immobili iscritti tra le rimanenze, che ha comportato, a parità di valore netto contabile, una migliore attribuzione dei valori iscritti come costo e fondo svalutazione.

13. Crediti commerciali non correnti e correnti

	31.12.2016			31.12.2015			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	6.245	76.923	83.168	6.099	41.127	47.226	146	35.796	35.942
Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche		8.749	8.749		8.038	8.038		711	711
Crediti verso società del Gruppo		67.337	67.337		105.319	105.319		(37.982)	(37.982)
Totale	6.245	153.009	159.254	6.099	154.484	160.583	146	(1.475)	(1.329)
Fondo svalutazione	(147)	(27.362)	(27.509)	(147)	(25.029)	(25.176)		(2.333)	(2.333)
Totale al netto del fondo svalutazione	6.098	125.647	131.745	5.952	129.455	135.407	146	(3.808)	(3.662)

Valori in migliaia di euro

I crediti commerciali nei confronti di clienti ordinari e delle società del Gruppo sono nel complesso invariati; si evidenzia una diversa composizione del saldo tra Gruppo e clienti ordinari a seguito dell'uscita dal Gruppo della società Grandi Stazioni Retail SpA, come meglio descritto alla Nota 9 "Partecipazioni".

L'incremento registrato nel fondo svalutazioni crediti di 2.333 mila euro è principalmente dovuto all'aumento delle sofferenze e insoluti registrati nell'esercizio, per effetto anche delle attività svolte dal Comitato Crediti finalizzate alla conclusione di pratiche giudiziali e stragiudiziali risalenti nel tempo.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
Nazionali	158.266	157.564	702
Paesi dell'area euro	988	1.739	(751)
Altri Paesi		1.280	(1.280)
Totale	159.254	160.583	(1.329)

Valori in migliaia di euro

14. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
Depositi bancari e postali	911.502	210.969	700.533
Denaro e valori in cassa	19	23	(4)
Conti correnti di tesoreria	72.973	46.683	26.290
Totale	984.494	257.675	726.819

Valori in migliaia di euro

La voce ha subito una variazione in aumento di 726.819 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuto essenzialmente all'incremento dei depositi bancari e postali. Tale incremento è stato determinato principalmente dalla vendita di Grandi Stazioni Retail SpA alla società Alba Bidco SpA.

15. Crediti tributari

I Crediti tributari ammontano nel 2016 a 86.431 mila euro con una variazione in aumento di 8.137 mila euro rispetto al saldo netto dei crediti e debiti tributari al 31 dicembre 2015 pari a 78.294 mila euro. Tale incremento è essenzialmente dovuto ai maggiori crediti maturati nell'esercizio per ritenute d'acconto sui redditi esteri e ai maggiori versamenti effettuati dell'IRAP in acconto al netto dell'imposta di periodo.

16. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2016 e 2015 per le principali voci del Patrimonio netto sono riportate analiticamente nel relativo prospetto che segue gli schemi di bilancio.

Capitale sociale

Il Capitale sociale della Società al 31 dicembre 2016, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta costituito da numero 36.340.432.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 36.340.432.802 euro.

Riserva legale

Al 31 dicembre 2016 ammonta a 6.869 mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile 2015.

Riserva ex D.L. 192/2014 (il c.d. "Milleproroghe 2015", convertito in Legge n. 11 del 27 febbraio 2015)

Nel corso dell'esercizio 2016, a seguito della delibera di distribuzione dell'utile 2015, è stata azzerata la riserva ex D.L. 192/2014, creata in seguito al versamento nell'esercizio 2015 dei due acconti dell'importo complessivo di 100.000 mila euro, e sono stati versati, in data 19 ottobre 2016, dividendi al MEF per 30.511 mila euro.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La Riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2016 si evidenzia un utile attuariale, al netto dell'effetto imposte, pari a 251 mila euro.

Risultato d'esercizio

L'utile dell'esercizio 2016 è pari a 638.773 mila euro. Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio.

Origine	Importi al 31.12.2016 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile (b)
Capitale Sociale	36.340.433	36.340.433		
Riserve di utili:				
Riserva legale	6.869	6.869	B	
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	251		A,B	251
Totale	36.347.553	36.347.302		251

Legenda:

A: per aumento di capitale

B: per copertura perdite



17. 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:

Finanziamento a medio/lungo termine al netto della quota corrente	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
Prestiti obbligazionari	4.033.619	3.354.422	679.197
Finanziamenti da banche	845.890	784.043	61.847
Debiti verso altri finanziatori	796.018	814.893	(18.875)
Totale	5.675.527	4.953.358	722.169

Valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	38.348	563.311	(524.963)
Finanziamenti da banche (breve termine)	1.889.395	690.738	1.198.657
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	168.889	162.276	6.613
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	247	11	236
Totale	2.096.879	1.416.336	680.543

Totale finanziamenti	7.772.406	6.369.694	1.402.712
----------------------	-----------	-----------	-----------

Valori in migliaia di euro

La voce ha subito una variazione in aumento di 1.402.712 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta principalmente all'incremento della provvista a breve termine per 1.195.000 mila euro, alla sottoscrizione di due *loan agreement* e al collocamento di emissioni obbligazionarie per un totale di 1.000.000 mila euro come descritto nella Nota 10 relativa alle Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati), a cui si contrappongono i rimborsi del prestito Cassa Depositi e Prestiti per 162.276 mila euro, del prestito BEI per 84.208 mila euro e del prestito obbligazionario Eurofima per 547.853 mila euro.

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere a medio/lungo termine, inclusa la quota a breve, sono i seguenti:



Creditore	Valuta	Tasso di interesse nominale	Anno di scadenza	31.12.2016		31.12.2015	
				Valore nominale	Valore contabile	Valore nominale	Valore contabile
Eurofima	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018	400.000	400.006	400.000	400.000
Eurofima	EUR	Euribor 6 m + Spread	2018	149.400	149.403	149.400	149.400
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2019	160.000	160.015	160.000	160.000
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2019	183.000	183.015	183.000	183.001
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2016			194.000	194.008
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2016			32.300	32.301
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2018	62.700	62.702	62.700	62.701
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2020	62.700	62.701	62.700	62.700
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2016			310.000	310.000
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	190.000	190.033	190.000	190.000
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	100.000	100.017	100.000	100.000
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	128.700	128.741	128.700	128.700
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	116.000	116.019	116.000	116.000
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2022	120.000	120.054	120.000	120.000
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2024	122.200	122.221	122.200	122.200
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	65.700	65.719	65.700	65.700
Eurofima	EUR	Euribor 6 m - Spread	2020	47.400	47.401	47.400	47.400
Eurofima	CHF	tasso fisso 2,57%	2020	41.903	42.188	41.532	41.814
Eurofima	CHF	tasso fisso 2,501%	2016			11.537	11.748
Eurofima	CHF	tasso fisso 2,795%	2017	21.883	22.338	21.689	22.140
Eurofima	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	42.500	42.529	42.500	42.579
EMTN PROGR. TR. 1	EUR	tasso fisso 4,00%	2020	745.047	758.444	743.775	757.136
EMTN PROGR. TR. 2	EUR	tasso fisso 3,50%	2021	597.568	598.661	597.126	598.216
EMTN PROGR. TR. 3	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	300.000	300.016		
EMTN PROGR. TR. 4	EUR	Euribor 6 m + Spread	2022	349.025	349.854		
EMTN PROGR. TR. 5	EUR	tasso fisso 1,65%	2031	49.775	50.137		
				4.055.501	4.072.214	3.902.259	3.917.744
BEI	EUR	tasso fisso 4,685%	2021	484.042	485.051	568.250	569.433
CASSA DD.PP.	EUR	tasso fisso 4,026%	2021	814.893	814.893	977.169	977.169
TLTRO I (RTI)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2019	300.000	300.017	300.000	300.152
TLTRO II 1° Tranche (CDP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2020	150.000	150.014		
TLTRO II 2° Tranche (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2020	150.000	150.000		
Totale finanziamenti (*)				5.954.436	5.972.189	5.747.678	5.764.498

Valori in migliaia di euro

(*) Il valore contabile dei finanziamenti non comprende la provvista a breve pari al 31 dicembre 2016 a 1.800.217 mila euro e al 31 dicembre 2015 a 605.196 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 2016, confrontata con il 31 dicembre 2015:

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	(1.206.777)	(1.084.085)	(122.692)
Conti correnti di tesoreria	(72.973)	(46.683)	(26.290)
Debiti verso altri finanziatori	168.889	162.276	6.613
Finanziamenti da banche	1.888.277	689.631	1.198.646
Prestiti obbligazionari	37.281	563.184	(525.903)
Conto corrente intersocietario	(170.230)	(788.460)	618.230
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(2.146.499)	(1.453.041)	(693.458)
Depositi bancari e postali	(911.502)	(210.969)	(700.533)
Altro	(20)	(23)	3
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	55	(331)	386
Debiti verso altri finanziatori	796.018	814.893	(18.875)
Finanziamenti da banche	845.454	782.512	62.942
Prestiti obbligazionari	4.033.619	3.354.422	679.197
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(5.675.036)	(4.951.929)	(723.107)
Altro		(229)	229
Totale complessivo	(1.206.722)	(1.084.416)	(122.306)

Valori in migliaia di euro

18. TFR e altri benefici ai dipendenti

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i finanziamenti della società valutate al costo ammortizzato:

	31.12.2016	31.12.2015
Valore attuale obbligazioni TFR	10.975	11.689
Valore attuale obbligazioni CLC	185	189
Totale valore attuale obbligazioni	11.160	11.878

Valori in migliaia di euro

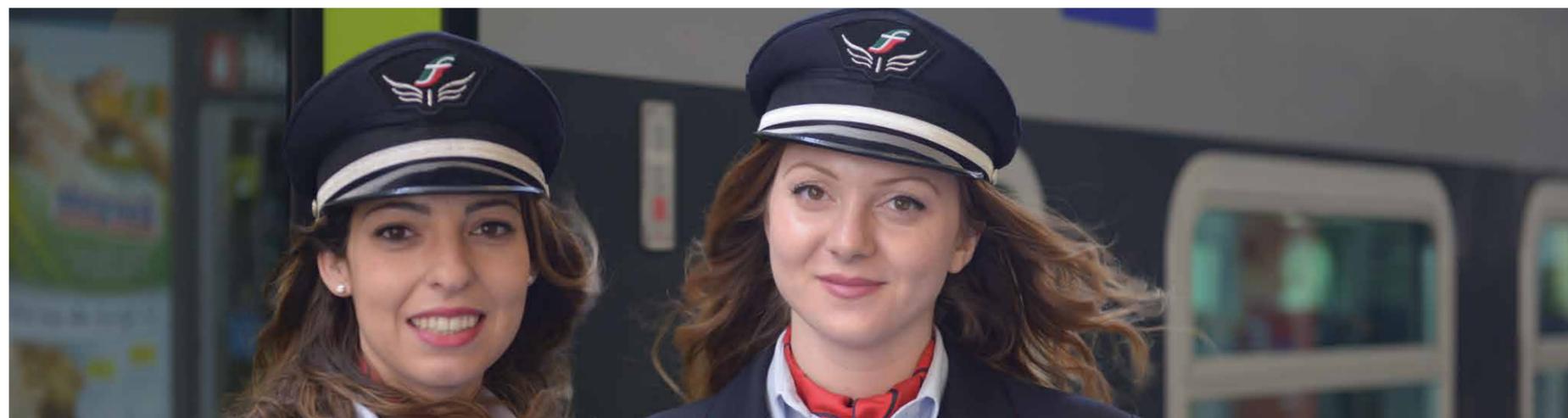
La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti per TFR e CLC (esclusi gli Altri benefici).

	2016	2015
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	11.878	13.906
Service Cost	3	3
Interest cost (*)	122	149
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel Patrimonio netto (**)	146	(492)
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(989)	(1.688)
Totale obbligazioni a benefici definiti	11.160	11.878

Valori in migliaia di euro

(*) Con rilevazione a Conto economico.

(**) Al netto degli effetti fiscali.



La variazione in diminuzione del fondo TFR e della CLC, pari a 718 mila euro, è imputabile principalmente:

- / alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio (1.204 mila euro) e ai trasferimenti di dipendenti da/preso altre società del Gruppo (215 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 una perdita attuariale per 146 mila euro rispetto all'utile registrato nel 2015, pari a 492 mila euro.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

	2016	2015
Tasso di attualizzazione TFR	0,86%	1,39%
Tasso di attualizzazione CLC	1,05%	2,03%
Tasso annuo incremento TFR (Anno x+1)	2,85%	2,63%
Tasso annuo incremento TFR (Anno x+2)	2,78%	2,85%
Tasso annuo incremento TFR (Anno x+3)	2,70%	2,78%
Tasso annuo incremento TFR (Anno x+4)	3,00%	2,70%
Tasso di inflazione TFR (Anno+1)	1,80%	1,50%
Tasso di inflazione TFR (Anno+2)	1,70%	1,80%
Tasso di inflazione TFR (Anno+3)	1,60%	1,70%
Tasso di inflazione TFR (Anno+4)	2,00%	1,60%
Tasso di inflazione CLC (Anno+1)	1,80%	1,50%
Tasso di inflazione CLC (Anno+2)	1,70%	1,80%
Tasso di inflazione CLC (Anno+3)	1,60%	1,70%
Tasso di inflazione CLC (Anno+4)	2,00%	1,60%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3,00%	3,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla RGS	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

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%	11.089	199
Tasso di inflazione -0,25%	10.863	172
Tasso di attualizzazione +0,25%	10.796	180
Tasso di attualizzazione -0,25%	11.159	190
Tasso di turnover + 1%	10.919	
Tasso di turnover - 1%	11.037	
Duration del piano	7	12
Erogazione 1° anno	1.792	12
Erogazione 2° anno	1.190	12
Erogazione 3° anno	500	12
Erogazione 4° anno	1.017	12
Erogazione 5° anno	817	12

19. Fondo per rischi e oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2016 dei Fondi per rischi e oneri.

Descrizione	31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2016
Fondo imposte	283					283
Contenzioso nei confronti del personale e di terzi	5.272	2.739	(945)			7.066
Altri rischi minori	141.290	31.600	(9.007)	56	(140)	163.799
Totale	146.845	34.339	(9.952)	56	(140)	171.148

Valori in migliaia di euro

Il Fondo Contenzioso nei confronti del personale e di terzi è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terzi 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, prelezioni ecc., nonché al contenzioso con il personale. Il fondo in questione è stato utilizzato nel corso dell'esercizio 2016 per 945 mila euro essenzialmente per il contenzioso del personale e immobiliare e accantonato per 2.739 mila euro a seguito del puntuale aggiornamento della valutazione dei rischi.

Il Fondo Altri rischi minori è posto principalmente a presidio dei probabili oneri stimati da sostenere per il personale, per gli oneri contrattualmente assunti dalla ex Ferrovie Real Estate SpA connessi a particolari vendite, c.d. "pacchetto a reddito e palazzi alti", agli oneri di bonifica di alcuni siti, a rischi di natura contrattuale, nonché a partite di natura fiscale.

Gli accantonamenti d'esercizio (31.600 mila euro) si riferiscono per 26.600 mila euro alla stima dei possibili oneri connessi alle garanzie previste dall'accordo di vendita della società Grandi Stazioni Retail SpA alla società Alba Bidco SpA e per 5.000 mila euro a oneri relativi a *change management*, mentre gli utilizzi per 4.803 mila euro sono relativi agli oneri sostenuti per gli obblighi contrattuali relativi alla ex Ferrovie Real Estate SpA e per 4.204 mila euro a oneri sostenuti per il personale dirigente coinvolto nel processo di *change management*.

20. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

Passività finanziarie	31.12.2016			31.12.2015			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altre passività finanziarie	373	275.049	275.422	1.332	458.264	459.596	(959)	(183.215)	(184.174)
Totale	373	275.049	275.422	1.332	458.264	459.596	(959)	(183.215)	(184.174)

Valori in migliaia di euro

Il decremento delle altre passività finanziarie è dovuto essenzialmente alla riduzione del debito sui conti correnti intersocietari verso le società Rete Ferroviaria Italiana SpA per 101.213 mila euro, Fercredit SpA per 68.776 mila euro, Grandi Stazioni Rail SpA per 16.546 mila euro, Mercitalia Logistics SpA per 13.364 mila euro e Ferservizi SpA per 8.515 mila euro, cui si contrappone l'incremento dello stesso verso le società Italferr SpA per 22.343 mila euro e Centostazioni SpA per 4.804 mila euro.



21. Altre passività non correnti e correnti

	31.12.2016			31.12.2015			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		611.292	611.292		531.003	531.003		80.289	80.289
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		4.454	4.454		4.621	4.621		(167)	(167)
Altri debiti verso società del Gruppo	1.011.411	373.124	1.384.535	830.349	775.325	1.605.674	181.062	(402.201)	(221.139)
Debiti per consolidato fiscale		21.481	21.481		3.781	3.781		17.700	17.700
Altri debiti e ratei/risconti passivi	2.254	59.812	62.066	127.837	62.569	190.406	(125.583)	(2.757)	(128.340)
Totale	1.013.665	1.070.163	2.083.828	958.186	1.377.299	2.335.485	55.479	(307.136)	(251.657)

Valori in migliaia di euro

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 degli Altri debiti verso società del Gruppo (221.139 mila euro) è ascrivibile principalmente all'incremento dei Debiti IVA di Gruppo (41.434 mila euro) – attribuibile essenzialmente all'effetto differenziale del trasferimento dei crediti netti IVA effettuato nel corso dell'esercizio da parte delle società partecipanti all'IVA di Pool (739.293 mila euro comprensivi degli interessi maturati nel periodo) e degli accrediti effettuati alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA (di cui 689.679 mila euro quota capitale e 8.179 mila euro quota interessi), a seguito dei rimborsi IVA ottenuti nell'esercizio – e alla liquidazione, avvenuta a maggio 2016, a favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'operazione di cessione degli asset elettrici del Gruppo FS al gestore del sistema di trasmissione nazionale dell'energia elettrica Terna SpA (272.125 mila euro).

Il decremento degli Altri debiti e ratei/risconti passivi (128.340 mila euro) è imputabile principalmente all'azzeramento del debito nei confronti del Fondo per il sostegno al reddito (124.420 mila euro) in seguito all'estinzione del Fondo stesso e al trasferimento dell'intero suo patrimonio all'INPS, che ne ha richiesto la liquidazione.



22. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2016	31.12.2015	Variazioni
Debiti verso fornitori	35.289	34.355	934
Acconti commerciali	7.239	8.666	(1.427)
Debiti commerciali verso società del Gruppo	37.073	46.014	(8.941)
Totale	79.601	89.035	(9.434)

Valori in migliaia di euro

I debiti commerciali riguardano essenzialmente debiti verso fornitori (35.289 mila euro) e debiti verso imprese controllate, principalmente Rete Ferroviaria Italiana SpA (6.803 mila euro), Ferservizi SpA (17.125 mila euro), Grandi Stazioni Rail SpA (8.233 mila euro), Fercredit SpA (2.578 mila euro), Trenitalia SpA (876 mila euro) e FS Sistemi Urbani Srl (533 mila euro).

La natura dei debiti verso parti correlate è indicata alla successiva Nota 40 "Rapporti con parti correlate".

Gli acconti e anticipi di 7.239 mila euro riguardano essenzialmente incassi ricevuti a fronte di espropri non ancora definiti.

La valutazione al *fair value* dei debiti commerciali non produce effetti significativi considerato il breve periodo di tempo intercorrente tra il sorgere del debito e la sua scadenza.

23. Ricavi delle vendite e prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i Ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

	2016	2015	Variazioni
Ricavi da gestione immobiliare	72.789	73.325	(536)
Canoni attivi per utilizzo marchi	26.112	25.969	143
Servizi	36.637	36.135	502
Patrimonializzazione lavori su immobili <i>trading</i>	3.356	2.550	806
Altre prestazioni di servizi	1.823	1.607	216
Totale	140.717	139.586	1.131

Valori in migliaia di euro

I Ricavi delle vendite e prestazioni evidenziano un incremento di 1.131 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- / lieve flessione dei ricavi da gestione immobiliare, che comprendono canoni di locazione, ricavi da sfruttamento commerciale delle stazioni di proprietà e vendite di immobili e terreni *trading*, essenzialmente ascrivibile all'andamento del mercato, parzialmente compensata da un incremento dei ricavi rivenienti dallo sfruttamento commerciale delle quattro grandi stazioni di proprietà;
- / maggiori ricavi relativi agli addebiti che Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha effettuato nei confronti delle società del Gruppo per 502 mila euro, principalmente ascrivibili alle attività di comunicazione interna finalizzate alla promozione del nuovo Piano Industriale 2017-2026;
- / incremento dei lavori di manutenzione straordinaria effettuati e capitalizzati sugli immobili di *trading* per 806 mila euro.

Nel corso dell'esercizio sono stati venduti immobili e terreni di *trading* per un importo complessivo di 10.065 mila euro, ed è stata realizzata una plusvalenza netta di 4.147 mila euro, inclusa nella voce Ricavi da gestione immobiliare.

24. Altri proventi

I dettagli degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2016	2015	Variazioni
Commissioni attive su fidejussioni	3.338	2.756	582
Rimborsi			
Cariche sociali di dirigenti presso società del Gruppo FS Italiane	614	1.034	(420)
<i>Facility</i>	7.447		7.447
Altri rimborsi	644	864	(220)
Totale rimborsi	8.705	1.898	6.807
Proventi diversi	3.932	2.722	1.210
Totale	15.975	7.376	8.599

Valori in migliaia di euro

L'incremento di 8.599 mila euro è riconducibile principalmente al riaddebito delle *facility* verso la società Grandi Stazioni Retail SpA per la gestione dei costi accessori degli spazi di stazione (manutenzione, pulizie ecc.), previste dalla nuova convenzione siglata con la stessa in data 4 luglio 2016 e all'incremento delle commissioni su fidejussioni nei confronti delle società del Gruppo per le maggiori garanzie stipulate nell'esercizio a loro favore.

25. Costo del personale

	2016	2015	Variazioni
Salari e stipendi	31.917	32.246	(329)
Oneri sociali	8.750	9.036	(286)
Altri costi del personale a ruolo	5.897	(1.915)	7.812
Treatmento di fine rapporto	2.117	2.089	28
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	729	(574)	1.303
Personale a ruolo	49.410	40.882	8.528
Salari e stipendi	611	431	180
Oneri sociali	102	116	(14)
Personale autonomo e collaborazioni	713	547	166
Lavoro interinale, personale distaccato e stage	987	1.349	(362)
Altri costi collegati al personale	2.777	800	1.977
Altri costi	3.764	2.149	1.615
Totale	53.887	43.578	10.309

Valori in migliaia di euro

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 53.887 mila euro, mostrano un incremento rispetto all'esercizio precedente di 10.309 mila euro.

Tale variazione è principalmente riconducibile a:

- / un incremento di 7.668 mila euro dei costi per il personale a ruolo per maggiori oneri di incentivazione all'esodo;
- / un incremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per 166 mila euro relativo a incarichi di collaborazione;
- / un incremento degli altri costi del personale per 1.615 mila euro, prevalentemente dovuto ai maggiori costi per la formazione finanziata (1.988 mila euro), cui si contrappongono minori costi per personale distaccato (267 mila euro) per l'assorbimento in capo alle società distaccatarie del relativo personale.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

PERSONALE

	2016	2015	Variazioni
Dirigenti	81	81	
Quadri	220	207	13
Altro personale	179	179	
Totale	480	467	13

26. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2016	2015	Variazioni
Materiali e materie di consumo	429	443	(14)
Illuminazione e forza motrice	92	116	(24)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	6.096	14.574	(8.478)
Totale	6.617	15.133	(8.516)

Valori in migliaia di euro

La variazione di tale voce è attribuibile essenzialmente alle minori svalutazioni operate nell'esercizio corrente rispetto al 2015 (8.371 mila euro).

27. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2016	2015	Variazioni
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	10.202	9.623	579
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	617	603	14
Servizi pulizia e altri servizi appaltati	298	323	(25)
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	9.287	8.697	590
Servizi immobiliari e utenze	23.362	22.715	647
Servizi amministrativi e informatici	7.693	7.157	536
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	4.230	4.173	57
Diversi	25.102	8.093	17.009
Prestazioni professionali	2.898	2.003	895
Assicurazioni	1.612	1.547	65
Consulenze	4.367	2.798	1.569
<i>Facility management</i>	11.491	4.624	6.867
Viaggi e soggiorno	607	596	11
Altri servizi amministrativi	328	701	(373)
Altri costi per servizi	3.799	5.153	(1.354)
Accantonamenti e rilasci		(9.329)	9.329
Totale	70.589	51.761	18.828

Valori in migliaia di euro

Per taluni dei servizi diversi, sopra indicati, i costi accentrati in Ferrovie dello Stato Italiane SpA trovano il correlativo ricavo nelle voci comprese negli Altri proventi per il raddobbo nei confronti delle società del Gruppo, limitatamente alle quote a esse riferibili.

La variazione complessiva della voce Costi per servizi è principalmente dovuta ai maggiori volumi di manutenzione svolti, sia ordinaria sia straordinaria, per il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare, ai maggiori oneri sostenuti verso la società Ferservizi SpA per la gestione del patrimonio immobiliare, ai maggiori servizi informatici, ai maggiori incarichi per prestazioni professionali e consulenze, ai maggiori oneri per *facility management* sostenuti verso Grandi Stazioni Rail SpA e ribaltati completamente a Grandi Stazioni Retail SpA, cui si contrappone il rilascio fondi per contenzioso civile e immobiliare effettuato nello scorso esercizio.

28. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei Costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella:

	2016	2015	Variazioni
Canoni di locazione e oneri condominiali	3.405	3.542	(137)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	37	15	22
Totale	3.442	3.557	(115)

Valori in migliaia di euro

La voce subisce una lieve diminuzione rispetto all'esercizio precedente sostanzialmente per i minori spazi locati.

29. Altri costi operativi

Il dettaglio degli Altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	2016	2015	Variazioni
Quote associative e contributi	8.924	7.750	1.174
IVA non deducibile (pro-rata)	4.204	7.351	(3.147)
Imposte e tasse	14.641	14.519	122
Altri oneri diversi	2.483	1.756	727
Altri costi operativi accantonamenti e rilasci	2.654		2.654
Totale	32.906	31.376	1.530

Valori in migliaia di euro

L'incremento della voce, pari a 1.530 mila euro, è essenzialmente riconducibile all'effetto combinato dei maggiori contributi erogati alla Fondazione FS Italiane (1.389 mila euro), della minore quota IVA non deducibile maturata nell'esercizio (3.147 mila euro) e dei maggiori accantonamenti per adeguamento del Fondo contenzioso con il personale e terzi (2.654 mila euro).

30. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 176 mila euro (259 mila euro nel 2015), si riferiscono ai costi di personale collegati alla realizzazione e sviluppo del software iscritto tra le immobilizzazioni immateriali.

31. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2016	2015	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	10.795	14.215	(3.420)
Ammortamento attività materiali	9.199	9.457	(258)
Totale	19.994	23.672	(3.678)

Valori in migliaia di euro

La variazione, in diminuzione di 3.678 mila euro rispetto al saldo dell'esercizio precedente, è dovuta principalmente al recupero, per l'importo complessivo di 755 mila euro, delle quote di ammortamento maturate negli anni passati a seguito dell'iscrizione di contributi conto impianti per 5.061 mila euro ricevuti dalla Società nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013, nonché al normale andamento del processo di ammortamento.

32. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2016	2015	Variazioni
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	114	13.051	(12.937)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	941	250	691
Totale	1.055	13.301	(12.246)

Valori in migliaia di euro

La voce si decrementa, rispetto all'esercizio 2015, di 12.246 mila euro per l'effetto combinato delle minori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sugli investimenti immobiliari (12.937 mila euro) e dei maggiori accantonamenti effettuati per l'adeguamento del fondo svalutazione crediti effettuato sulla base delle stime di realizzo previste (691 mila euro).

33. Proventi finanziari

Il dettaglio dei Proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2016	2015	Variazioni
Proventi da partecipazioni	130.901	85.693	45.208
Totale proventi da partecipazioni	130.901	85.693	45.208
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	126.184	135.265	(9.081)
Proventi finanziari diversi	409.424	114.899	294.525
Rivalutazioni di attività finanziarie	41.590		41.590
Utili su cambi	185	28	157
Totale altri proventi finanziari	577.383	250.192	327.191
Totale	708.284	335.885	372.399

Valori in migliaia di euro

Il saldo dei Proventi finanziari registra un incremento di 372.399 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale aumento è dovuto essenzialmente:

- / all'incremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate e collegate per complessivi 45.208 mila euro, principalmente dovuto ai maggiori dividendi percepiti da Trenitalia SpA (23.000 mila euro), da Italferr SpA (6.388 mila euro), da Ferservizi SpA (5.669 mila euro), da Netinera Deutschland GmbH (3.570 mila euro) e Grandi Stazioni Rail SpA (3.850 mila euro);
- / ai minori interessi principalmente maturati sui crediti per i finanziamenti a medio/lungo termine concessi alle società controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Fercredit SpA per un totale di 9.081 mila euro. Tale decremento è determinato quasi esclusivamente dalla riduzione degli interessi maturati verso la società Rete Ferroviaria Italiana SpA (10.056 mila euro), relativi ai finanziamenti BEI e Cassa Depositi e Prestiti, dovuta ai minori debiti residui e al livello molto basso dei tassi di riferimento (*Euribor 6 mesi*) che ha determinato di conseguenza un minor tasso applicabile ai prestiti;
- / ai maggiori proventi finanziari diversi per complessivi 294.525 mila euro a seguito, principalmente, delle maggiori plusvalenze da alienazioni conseguite (365.845 mila euro) derivanti dalla cessione della società Grandi Stazioni Retail SpA alla società Alba Bidco SpA di 383.279 mila euro, come descritto nella Nota 9 relativa alle "Partecipazioni", a cui si contrappone la riduzione degli stessi proventi rispetto all'esercizio precedente, dovuto alla rettifica positiva effettuata nell'esercizio 2015, pari a 75.496 mila euro, per la rideterminazione del valore della partecipazione in Eurofima SA;
- / alla rivalutazione del valore della partecipazione verso Trenitalia SpA per 41.590 mila euro.

34. Oneri finanziari

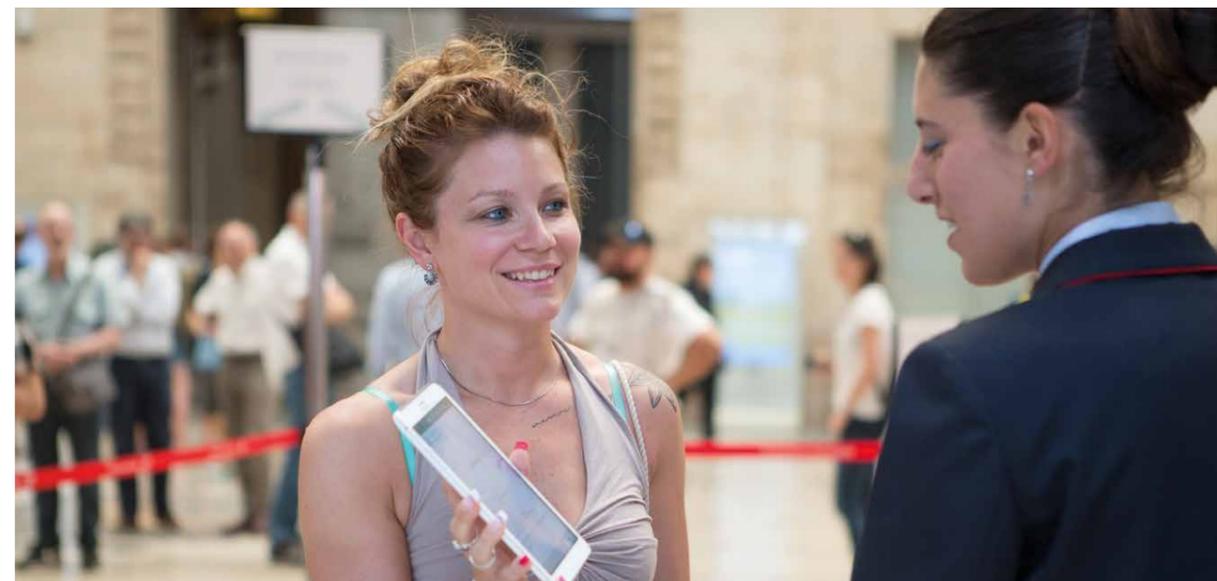
Il dettaglio degli Oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	2016	2015	Variazioni
Svalutazioni di attività finanziarie	327	11.432	(11.105)
Totale oneri su partecipazioni	327	11.432	(11.105)
Oneri finanziari su debiti	141.724	147.340	(5.616)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	152	178	(26)
Perdita su cambi	177	14	163
Totale altri oneri finanziari	142.053	147.532	(5.479)
Totale	142.380	158.964	(16.584)

Valori in migliaia di euro

Gli Oneri finanziari evidenziano una riduzione di 16.584 mila euro rispetto all'esercizio precedente riconducibile prevalentemente:

- / al decremento delle svalutazioni delle partecipazioni per complessivi 11.105 mila euro;
- / al decremento complessivo degli oneri sui finanziamenti a Cassa Depositi e Prestiti, BEI ed Eurofima per 12.394 mila euro, ai minori oneri relativi ai finanziamenti passivi a breve termine per 1.251 mila euro, cui si contrappongono i maggiori interessi maturati sul prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes* per 3.126 mila euro a seguito delle nuove emissioni avvenute nel corso dell'esercizio, l'incremento degli interessi sul credito IVA a rimborso per 775 mila euro, i maggiori oneri verso la società Trenitalia SpA per i finanziamenti Eurofima di 1.319 mila euro e i maggiori interessi e commissioni per mancato utilizzo della linea di credito *Backup Facility* per 1.632 mila euro.



35. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle Imposte sul reddito:

	2016	2015	Variazioni
IRAP	160	4.650	(4.490)
IRES	17.599	26.593	(8.994)
Proventi da adesione consolidato fiscale	(113.123)	(11.597)	(101.526)
Imposte differite e anticipate	(5.594)	(16.561)	10.967
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(3.534)	(1.651)	(1.883)
Accantonamenti e rilasci		(19)	19
Totale imposte sul reddito	(104.492)	1.415	(105.907)

Valori in migliaia di euro

Le imposte sul reddito presentano un decremento complessivo di 105.907 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- / decremento delle imposte correnti, di cui IRAP, per 4.490 mila euro, per i maggiori oneri dedotti connessi al personale in applicazione del cuneo fiscale, e IRES per 8.994 mila euro, per le maggiori deduzioni fiscali effettuate rispetto all'esercizio precedente;
- / iscrizione dei proventi da consolidato fiscale, per 113.123 mila euro, 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;
- / incremento delle imposte anticipate e differite per 10.967 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

	2016		2015	
	Euro	%	Euro	%
Utile dell'esercizio	638.773		137.380	
Totale imposta sul reddito	(104.492)		1.415	
Utile ante imposte	534.280		138.795	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		27,5%		27,5%
Minori imposte:				
Dividendi da partecipazione	(124.536)		(81.408)	
Utilizzi fondi	(10.437)		(11.676)	
Altre variazioni in diminuzione	(412.763)		(92.305)	
Maggiori imposte:				
Accantonamenti ai fondi	29.334		69.968	
Svalutazione partecipazioni	27		11.132	
Sopraavvenienze passive	1.150		447	
Differenza su cambi	163		3	
Ammortamenti	4.150		4.833	
Variazioni rimanenze			(2.989)	
Imposte indeducibili	11.805		10.059	
Altre variazioni in aumento	30.643		49.843	
Totale imponibile IRES	63.996		96.702	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	17.599	3,3%	26.593	19,2%
IRAP	160	5,57%	4.650	5,57%
Differenza su stima imposte anni precedenti	(3.534)		(1.670)	
Totale fiscalità differita	(5.595)		(16.561)	
Proventi da adesione consolidato fiscale	(113.122)		(11.597)	
Totale imposte sul reddito	(104.492)		1.415	



36. Passività e attività potenziali

Alla data del bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

37. Altre informazioni

Alla data di redazione della presente Relazione finanziaria si rileva che il capitale sociale di Eurifima 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 (261.477 mila euro al cambio alla data del 31 dicembre 2016), il cui eventuale versamento comporterebbe comunque un incremento del valore della partecipazione di pari importo.

38. Compenso alla società di revisione

Si evidenzia che ai sensi dell'art. 37, comma 16 del D.lgs. 39/2010 e della lettera 16 bis 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 714 mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (448 mila euro).

39. Compensi Amministratori e Sindaci

	2016	2015	Variazioni
Amministratori	1.203	1.267	(64)
Sindaci	100	100	
Totale	1.303	1.367	(64)

Valori in migliaia di euro

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente e 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 20 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.

40. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

	2016	2015
Benefici a breve termine	4.392	4.958
Benefici successivi al rapporto di lavoro	293	310
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	618	
Totale	5.303	5.268

Valori in migliaia di euro

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.

Ai benefici a breve termine erogati nel 2016, pari a 4.392 mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2017, per un importo indicativamente non superiore a 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 618 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 a 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

CONTROLLATE

RFI SpA

Servizi dell'area Finanza

Fiscale/Bilancio
Affari Societari
Legale Lavoro
Amministrazione del Personale Dirigente
Relazioni Industriali
Sviluppo Organizzazione
Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media*
Protezione Aziendale
Affari Istituzionali
Strategie
Legale
Organizzazione e Processi
Sistemi Informativi
Servizi per comunicazione

Vendita Immobili *Trading*
Cariche sociali
Prestazioni di personale
Rimborsi assicurazioni
Riaddebito Servizi Informatici
Riaddebito oneri condominiali
Assistenza tecnica per progetti di formazione
Utilizzo marchio
Locazione terreni locali uffici e officine
Riadd. oneri *service F.do gest. Bilaterale*
Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili
Riaddebito servizi informatici
Prestazioni di personale
Prestazioni sanitarie
Formazione
Canoni di locazione

Ferservizi SpA

Servizi dell'area Finanza

Fiscale/Bilancio
Affari Societari
Legale Lavoro
Amministrazione del Personale Dirigente
Protezione Aziendale
Relazioni Industriali
Sviluppo Organizzazione
Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media*
Affari Istituzionali
Strategie
Legale
Organizzazione e Processi
Sistemi Informativi
Servizi per comunicazione

Prestazioni di personale
Rimborsi assicurazioni
Riaddebito Servizi Informatici
Utilizzo marchio

Gestione immobiliare
Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio
Servizi informatici
Prestazioni di personale
Ferrotel
Fee acquisto titoli di viaggio
Fee valorizzazione patrimonio
Servizi di gestione tecnica amministrativa
Amministrazione del personale
Contabilità/tesoreria

Facility e building management
Servizi amministrativi
Formazione
Servizi *Asset Allocation*
Gestione Spazi stazione
Servizi Assistenza Preposto
Gestione contenzioso immobiliare
Fee manutenzione custodia e tutela
Servizi di traduzione
Servizi di ristorazione

RAPPORTI ATTIVI

RAPPORTI PASSIVI

CONTROLLATE

Locazione e sub-locazione locali uffici
Riaddebito oneri condominiali
Riaddebito oneri *service F.do Bilaterale*
Assistenza tecnica per progetti di formazione
Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

Fercredit SpA

Servizi dell'area Finanza
Fiscale/Bilancio
Affari Societari
Legale Lavoro
Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media*
Protezione Aziendale
Sviluppo Organizzazione
Strategie
Legale

Cariche sociali
Rimborsi assicurazioni
Riaddebito Servizi Informatici
Riaddebito oneri condominiali
Locazioni e sub-locazioni locali uffici
Utilizzo marchio
Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

Grandi Stazioni Rail SpA

Servizi dell'area Finanza
Fiscale/Bilancio
Affari Societari
Legale Lavoro
Amministrazione del Personale Dirigente
Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media*
Sviluppo Organizzazione
Strategie
Sistemi Informativi
Servizi per comunicazione

Cariche sociali
Prestazioni di personale
Canone di retrocessione
Rimborsi assicurazioni
Pubblicità
Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

Facility management
Canoni indennità di occupazione
Oneri condominiali

Centostazioni SpA

Servizi dell'area Finanza
Fiscale/Bilancio
Affari Societari
Amministrazione del Personale Dirigente
Comunicazione e Relazioni con i *Media*
Sviluppo Organizzazione
Audit
Strategie

Prestazioni di personale
Servizi di ristorazione

RAPPORTI ATTIVI

RAPPORTI PASSIVI

CONTROLLATE

Sistemi Informativi
 Servizi per comunicazione
 Cariche sociali
 Prestazioni di personale
 Rimborsi assicurazioni
 Riaddebito servizi informatici
 Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

FS Sistemi Urbani Srl

Servizi dell'area
 Finanza
 Fiscale/Bilancio
 Affari Societari
 Legale Lavoro
 Amministrazione del Personale Dirigente
 Relazioni Industriali
 Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media*
 Sviluppo Organizzazione
Audit
 Affari Istituzionali
 Strategie
 Legale
 Protezione Aziendale
 Organizzazione e Processi
 Sistemi Informativi
 Servizi per comunicazione

Fee valorizzazione patrimonio
 Fitto locali
 Finanziamento alla formazione

Cariche sociali
 Rimborsi assicurazioni
 Locazioni e sub-locazioni locali uffici
 Utilizzo marchio
 Riaddebito oneri condominiali
 Riadd. oneri *service* F.do gest. Bilaterale
 Riaddebito servizi informatici

Serfer Srl

Servizi dell'area
 Rimborsi assicurazioni
 Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

TX Logistik AG

Servizi dell'area
 Cariche sociali
 Rimborsi assicurazioni

Trenitalia SpA

Servizi dell'area
 Finanza
 Fiscale/Bilancio
 Affari Societari
 Legale Lavoro
 Amministrazione del Personale Dirigente

Prestazioni di personale
 Spese di trasporto viaggiatori
 Finanziamento alla formazione
 Pubblicità e *marketing*

RAPPORTI ATTIVI

RAPPORTI PASSIVI

CONTROLLATE

Relazioni Industriali
 Sviluppo Organizzazione
 Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media*
 Protezione Aziendale
 Affari Istituzionali
 Strategie
 Legale
 Organizzazione e Processi
 Sistemi Informativi
 Servizi per comunicazione

Prestazioni di personale
 Rimborsi assicurazioni
 Riaddebito servizi informatici
 Utilizzo marchio
 Locazione e sublocazione locali uffici e officine
 Affitti da terreni
 Riaddebito oneri condominiali
 Riaddebito oneri *service* F.do Bilaterale
 Assistenza tecnica per progetti di formazione
 Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

Italferr SpA

Servizi dell'area
 Finanza
 Fiscale/Bilancio
 Affari Societari
 Legale Lavoro
 Amministrazione del Personale Dirigente
 Relazioni Industriali
 Sviluppo Organizzazione
 Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media*
Audit
 Affari Istituzionali
 Strategie
 Legale
 Organizzazione e Processi
 Sistemi Informativi
 Servizi per comunicazione

Servizi di gestione tecnica
 Finanziamento alla formazione

Cariche sociali
 Prestazioni di personale
 Rimborsi assicurazioni
 Riaddebito servizi informatici
 Utilizzo marchio
 Riaddebito oneri *service* F.do Bilaterale
 Assistenza tecnica per progetti di formazione
 Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

RAPPORTI ATTIVI

RAPPORTI PASSIVI

CONTROLLATE

**Mercitalia
Logistics SpA**

Servizi dell'area
Finanza
Fiscale/Bilancio
Affari Societari
Relazioni Industriali
Legale lavoro
Amministrazione del Personale Dirigente
Comunicazione Esterna e Relazioni
con i *Media*
Sviluppo Organizzazione
Audit
Affari Istituzionali
Strategie
Legale
Organizzazione e Processi
Sistemi Informativi

Cariche sociali
Rimborsi assicurazioni
Riaddebito servizi informatici
Locazioni locali uffici
Utilizzo marchio
Riaddebito oneri condominiali

Acquisto immobili e terreni *trading*
Trasporti e spedizioni
Prestazioni di personale
Servizi di ristorazione
Finanziamento alla formazione

**Busitalia -
Sita Nord Srl**

Servizi dell'area
Finanza
Fiscale/Bilancio
Affari Societari
Legale lavoro
Amministrazione del Personale Dirigente
Comunicazione Esterna e Relazioni
con i *Media*
Sviluppo Organizzazione
Audit
Affari Istituzionali
Strategie
Legale
Organizzazione e Processi
Sistemi Informativi
Servizi per comunicazione
Cariche sociali
Prestazioni di personale
Rimborsi assicurazioni
Riaddebito servizi informatici
Locazioni locali uffici
Riaddebito oneri condominiali
Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

Trasporti e spedizioni

Italcertifer SpA

Servizi dell'area
Amministrazione del Personale Dirigente
Relazioni Industriali
Sviluppo Organizzazione
Legale

Prestazioni di personale
Rimborsi assicurazioni

RAPPORTI ATTIVI

RAPPORTI PASSIVI

CONTROLLATE

Riadd. oneri *service* F.do gest. Bilaterale

Cemat SpA

Fiscale/Bilancio
Affari Societari
Audit
Comunicazione Esterna e Relazioni
con i *Media*
Sviluppo Organizzazione
Sistemi Informativi
Servizi per comunicazione

Cariche sociali
Rimborsi assicurazioni
Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

Metropark SpA

Finanza
Fiscale/Bilancio
Affari Societari
Legale Lavoro
Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media*
Sviluppo Organizzazione

Strategie
Protezione Aziendale
Legale
Sistemi Informativi
Servizi per comunicazione
Rimborsi assicurazioni
Locazione e sublocazione locali
Riaddebito oneri condominiali
Riaddebito servizi informatici

**Netinera
Deutschland
GmbH**

Rimborsi assicurazioni
Riaddebito servizi informatici

Ataf Gestioni Srl

Contribuzioni alle spese sostenute AGCM

**Trenitalia Logistic
France SAS**

Affari Societari

Trenord Srl

Cariche sociali
Rimborsi assicurazioni
Locazione e sublocazione locali uffici e officine
Riaddebito oneri condominiali

**Terminali
Italia Srl**

Rimborsi assicurazioni
Locazioni locali uffici
Riaddebito oneri condominiali

RAPPORTI ATTIVI

RAPPORTI PASSIVI

CONTROLLATE

Thello SAS Rimborsi assicurazioni

Busitalia Rail Service Srl Rimborsi assicurazioni Trasporti e spedizioni
Pubblicità e *marketing*

Busitalia Veneto SpA Amministrazione del Personale Dirigente

Blufferies Srl Rimborsi assicurazioni

TELT SAS (già LTF SAS) Prestazioni di personale

Grandi Stazioni Immobiliare SpA Cariche sociali

City Boat Cariche sociali

Sita SpA in liquidazione Legale

Mercitalia Rail Srl (FS Telco) Prestazioni di personale

Mercitalia Transport & Service Trasporti e spedizioni

COLLEGATE DI CONTROLLATE

LI-NEA SpA Cariche sociali

Terminal Tremestieri Srl Cariche sociali

RAPPORTI ATTIVI

RAPPORTI PASSIVI

ALTRE PARTI CORRELATE (*)

Gruppo Cassa Depositi e Prestiti Attraversamenti Finanziamenti

Gruppo Enel Canoni per servitù sui terreni Utenze energia elettrica

Gruppo Eni Canoni per servitù sui terreni Fornitura gas

Gruppo Invitalia Attraversamenti

Gruppo Poste Italiane Canoni locazione fabbricati strumentali Spese postali
Canoni locazione terreni

Eurofer Rimborsi assicurazioni Contributi

Altri fondi previdenziali Polizze assicurative

Previndai Contributi

(*) Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato Italiane il medesimo soggetto controllante-MEF.

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
CONTROLLATE						
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	
Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA		Trenitalia 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	
Centostazioni SpA	Centostazioni SpA	Centostazioni SpA			Centostazioni SpA	
Blufferies Srl	Blufferies Srl	Blufferies 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					
Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	
Cemat SpA	Cemat SpA				Cemat SpA	
Ferport Genova Srl in liquidazione	Ferport Genova Srl in liquidazione					
Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Serv Srl					
Busitalia Veneto SpA						
Serfer Srl	Serfer Srl	Serfer Srl	Serfer Srl		Serfer Srl	
Terminali Italia Srl	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	
Nord Est Terminal SpA in liquidazione						
					TX Logistik AG	
					Netinera Deutschland GmbH	
Sita SpA in liquidazione					Sita SpA in liquidazione	
SGT SpA						
	Mercitalia Transport & Services					
					Cisalpino AG	
					Thello SAS	
Altre parti correlate						
				Cassa Depositi e Prestiti		
		Poste Italiane				
					Eurofer	
					Previdai	

Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 delle transazioni con parti correlate.

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI

DENOMINAZIONE	31.12.2016			2016	
	Crediti	Debiti	Garanzie e impegni	Costi	Ricavi
CONTROLLATE					
Ataf Gestioni Srl					2
Busitalia Rail Service Srl	259	3.593		5	
Busitalia Veneto SpA	572			(1)	2
Blufferies Srl	926			(2)	
Busitalia - Sita Nord Srl	6.825	481		(299)	975
Cemat SpA	415	319		(6)	104
Centostazioni SpA	5.177	1.260		(158)	342
Cisalpino AG	83				
Fercredit SpA	218	3.328		(12)	403
Ferport Genova Srl in liquidazione		28			
Ferservizi SpA	7.495	22.318	1	29.899	6.032
FS Sistemi Urbani Srl	1.312	811		666	877
Grandi Stazioni Rail SpA	5.683	9.274	8	8.991	18.124
Italcertifer SpA	1.852			(7)	31
Italferr SpA	17.873	3.388		(129)	1.808
Metropark SpA	958			(3)	456
Netinera Deutschland GmbH	551		35	(165)	89
Nord Est Terminal SpA in liquidazione		220			
Rete Ferroviaria Italiana SpA	23.972	1.068.643	1.585	(3.435)	38.576
TELT SAS (già LTF SAS)	609		7	(1.323)	13
Serfer Srl	2.929	819		(5)	2
Sita SpA in liquidazione	89	144			5
Terminali Italia Srl	1.655			(4)	27
Thello SAS	2		1	(3)	1
Trenitalia Logistic France SAS	6				3
Trenitalia SpA	22.585	326.044	249	(6.195)	43.430
Trenord Srl	1.052	18		(3)	208
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		46			
Mercitalia Transport & Services Srl	529	9		16	
TX Logistik AG	222			(8)	1
Mercitalia Logistics SpA	9.646	2.434	7	1.050	494
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	49	36		(41)	
Mercitalia Terminal SpA	47				
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	16				16
City Boat	1				1
Trenitalia UK Ltd			135		
Totale	113.608	1.443.213	1.893	28.828	112.022

Valori in migliaia di euro

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI - (segue)

DENOMINAZIONE	31.12.2016			2016	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
COLLEGATE DI CONTROLLATE					
BBT SE	14				1
LI-NEA SpA	5				10
Terminal Tremestieri Srl	9				9
Logistica SA	4			2	
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	4				4
Totale	36			2	24
TOTALE	113.644	1.443.213	1.893	28.830	112.046
ALTRE PARTI CORRELATE					
Gruppo ANAS	1				
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	197				40
Gruppo Enel	73	13		212	17
Gruppo Eni	36	165		296	1
Gruppo Leonardo - Finmeccanica	52			(102)	
Gruppo Invitalia	1	4			
Gruppo Poste Italiane	509	6		300	12
Gruppo Rai	1				
Eurofer	17	88		5	26
Altri fondi previdenziali		5		1.281	
Previdai		458		440	
Totale	887	739		2.432	96

Valori in migliaia di euro

RAPPORTI FINANZIARI

DENOMINAZIONE	31.12.2016			2016	
	Crediti	Debiti	Garanzie e impegni	Costi	Ricavi
IMPRESE CONTROLLATE					
Trenord Srl					(1)
Bluferries Srl		2.808			
Busitalia - Sita Nord Srl		169	6		534
Centostazioni SpA		4.870	1	1	5.488
Cisalpino AG			14		83
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco)	201				1
Fercredit SpA		2.052		1	10.000
Ferservizi SpA		77.877		9	23.988
FS Sistemi Urbani Srl		26.101	1	3	504
Grandi Stazioni Rail SpA	36.061	870		2	12.426
Grandi Stazioni Immobiliare SpA		3			
Italcertifer SpA	110	235			6
Italferr SpA		22.343	31	20	10.250
Metropark SpA		2.805			
Netinera Deutschland GmbH			215		4.430
Rete Ferroviaria Italiana SpA	563.675	128.675	311	7.162	125.078
Mercitalia Terminal SpA					1
Serfer Srl	4.376				84
Terminali Italia Srl		4			9
Trenitalia SpA	1.978.762	1.462	755	4.898	117.076
TX Logistik AG			15		94
Mercitalia Logistics SpA	1	4.986	2	4	4
Mercitalia Transport & Services Srl		408			
FSE Trasporto Ferro	8.839		2		
Totale	2.592.025	275.668	1.353	12.100	310.055
IMPRESE COLLEGATE					
Ferrovie Nord Milano SpA					898
Totale					898
TOTALE	2.592.025	275.668	1.353	12.100	310.953
ALTRE PARTI CORRELATE					
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		964.907		37.738	
Gruppo Poste Italiane	2.087				
Gruppo Eni				2	
Totale	2.087	964.907		37.740	

Valori in migliaia di euro

41. 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.

Rilasciate nell'interesse di	Finanziarie	Non finanziarie
Rete Ferroviaria Italiana SpA	311.450	1.584.767
Trenitalia SpA	755.039	249.486
Netinera Deutschland GmbH	215.457	35.000
Busitalia - Sita Nord Srl	6.056	
Centostazioni SpA	1.260	30
Grandi Stazioni Rail SpA		7.694
FS Sistemi Urbani Srl	900	39
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		28
Italferr SpA	30.789	353
Ferservizi SpA		1.169
Mercitalia Logistics SpA	1.730	7.456
Sita SpA in liquidazione		234
TX Logistik AG	15.050	50
Italcertifer SpA	38	
Serfer Srl	8	10
Cemat SpA		24
Thello SAS	102	1.266
TELT SAS		6.925
Mercitalia Transport & Services Srl	164	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	1.774	
Trenitalia UK Ltd		135.294
Cisalpino AG	13.674	
Totale	1.353.491	2.029.825

Valori in migliaia di euro

Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente da garanzie e controgaranzie rilasciate agli istituti di credito rispettivamente per finanziamenti e garanzie concesse dagli istituti medesimi a terzi nell'interesse delle controllate.

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 e impegni a favore dell'Erario.

Le garanzie dirette (c.d. *parent company guarantees*) di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ammontano a 2.721.767 mila euro.

Le principali garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario (1.676.764 mila euro), a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Mercitalia Logistics SpA, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Sita SpA in liquidazione, Centostazioni SpA, Cemat SpA e Tunnel Ferroviario del Brennero SpA; 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 nel corso del 2014 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 pari a 22.400 mila euro e 1.800 mila euro).

Si riportano di seguito le garanzie finanziarie a favore di istituti di credito per i finanziamenti concessi:

- / dalla BEI alla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA (importo della garanzia pari a 250.000 mila euro);
- / dalla BEI alla controllata Trenitalia SpA (importo totale delle controgaranzie bancarie pari a 215.906 mila euro a cui si aggiunge una garanzia diretta Ferrovie dello Stato Italiane SpA, emessa nel 2014 in sostituzione di tre garanzie bancarie reputate non più idonee dalla BEI ai sensi del contratto, pari a 76.188 mila euro);
- / da BNP Paribas Fortis e da Unicredit AG a TX Logistik AG, controllata di Trenitalia SpA (importo totale delle due garanzie dirette pari a 15.050 mila euro);
- / da BNP Paribas alla controllata Centostazioni SpA (importo della garanzia diretta pari a 1.260 mila euro).

Si segnalano le garanzie dirette emesse nell'interesse delle società estere del Gruppo, quali Netinera Deutschland GmbH (per un importo pari a 250.457 mila euro) e Trenitalia UK Ltd (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.

Per quanto concerne le garanzie emesse 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) per un totale pari a 15.827 mila euro; tali garanzie sono state emesse principalmente nell'interesse di Italferr SpA (15.789 mila euro) e in misura residuale nell'interesse di Italcertifer SpA (38 mila euro). Dette garanzie sono costituite da *Bid Bond* per 2.774 mila euro, *Performance Bond* per 8.227 mila euro e *Advance Payment Bond* (Garanzie di rimborso di un anticipo) per 4.827 mila euro e sono emesse per assistere le società del Gruppo per la partecipazione a gare e la conclusione di contratti di appalto esteri.

42. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Finanziamenti e garanzie connesse all'acquisizione di NXET in Regno Unito

Ai fini dell'acquisizione da parte di Trenitalia UK della società NXET Trains Limited, in data 7 dicembre 2016 FS Italiane ha emesso una garanzia del valore massimo di 115 milioni di sterline nell'interesse di Trenitalia UK e in favore del venditore National Express Trains Limited, a garanzia delle obbligazioni di Trenitalia UK dalla firma del *Sale and Purchase Agreement* (SPA) fino alla data di perfezionamento dell'acquisto. Alla data di *closing* dell'operazione di acquisto, 10 febbraio 2017, FS Italiane ha inoltre concesso i seguenti finanziamenti e garanzie, a sua volta assistiti da controgaranzie di Trenitalia SpA:

- / prestito *intercompany* di 60 milioni di sterline (pari complessivamente a circa 70,6 milioni di euro), erogato direttamente da FS Holding a Trenitalia UK, al fine di finanziare quota parte dell'acquisizione, e correato da una garanzia di Trenitalia SpA in favore di FS;
- / al fine di soddisfare i requisiti finanziari richiesti dal *Department for Transport* (DfT) nell'ambito del *Funding Deed* sottoscritto tra FS, il DfT e NXET, la Società ha inoltre concesso alla società operati-

va NXET una linea di credito subordinata per l'importo complessivo di 140 milioni di sterline – di cui 35 milioni di sterline effettivamente erogati alla data del *closing* – e un pacchetto di garanzie bancarie (manlevate da FS) e dirette pari a circa 82 milioni di sterline, per le quali sarà anche in tal caso emessa controgaranzia da parte di Trenitalia SpA.

Le operazioni di *lending intercompany* denominate in sterline inglesi sono state oggetto di specifiche coperture dal rischio cambio attraverso *Cross Currency Swap* ed *FX Swap*.

Polo Mercitalia

In data 1° gennaio 2017 ha avuto effetto l'atto di scissione del ramo d'azienda denominato "Cargo" di Trenitalia SpA a beneficio di Mercitalia Rail Srl, in virtù del quale il capitale sociale della società Scissa e della società Beneficiaria risultano rispettivamente diminuito e aumentato di 236.682 mila euro. Inoltre il ramo di azienda oggetto di scissione include le partecipazioni già detenute da Trenitalia in società operanti nel settore del trasporto delle merci e/o della logistica.

In data 13 dicembre 2016, le Assemblee di FS Logistica SpA, SGT SpA e FS JIT SpA, nell'ambito del progetto "Polo Mercitalia" hanno deliberato, con efficacia dal 1° gennaio 2017, la modifica della propria denominazione sociale rispettivamente in Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Terminal SpA e Mercitalia Transport & Services Srl.



In data 10 gennaio 2017, l'Assemblea straordinaria di Mercitalia Logistics SpA ha deliberato l'aumento del capitale sociale di 236.702 mila euro, che il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha interamente sottoscritto e liberato con il conferimento dell'intera partecipazione detenuta in Mercitalia Rail Srl. In forza di tale operazione straordinaria il capitale sociale di Mercitalia Logistics è pari a 379.797.524,00 euro, suddiviso in 759.595.048 azioni ordinarie del valore nominale di 0,5 euro.

Centostazioni

In data 30 gennaio 2017, ottenuta l'autorizzazione da parte dell'Antitrust (AGCM), si è concluso l'iter per il riacquisto da parte della Società del 40% delle azioni di Centostazioni SpA, possedute da Archimede 1 SpA (gruppo Save) ed è stato versato alla controparte, in attuazione di quanto previsto all'art. 3.1 del Contratto di compravendita concluso tra le parti il 15 novembre 2016, il corrispettivo, pari a 65.600 mila euro. Con tale operazione, la Società torna ad avere il pieno controllo di Centostazioni SpA per consentire la realizzazione della gestione unitaria del *network* delle stazioni, che, con la completa gestione del Gruppo FS, diventeranno *hub* intermodali, come previsto dal Piano Industriale del Gruppo FS 2017-2026, dotati di utili servizi ancillari e di nuove funzioni, dai *temporary office* agli incubatori di *start up*.



PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Il Bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2016, evidenzia un utile netto di 638.773.062,97 euro.

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 31.938.653,15 euro, a Riserva Legale;
- / per 50.000.000,00 euro, a Riserva Straordinaria, quale riserva disponibile per un suo successivo utilizzo, anche parziale, al servizio di eventuali operazioni straordinarie;
- / per 300.000.012,02 euro a titolo di dividendo, consistente in 0,008255268 euro per ciascuna delle n. 36.340.432.802 azioni da 1 euro cadauna;
- / per la restante parte, pari a euro 256.834.397,80, a Utili a nuovo.

Roma, 21 aprile 2017

Il Consiglio di Amministrazione

La 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 2016 ai sensi dell'art.154-bis, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Renato Mazzoncini 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 2016.
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.

21 aprile 2017.

Renato Mazzoncini
Amministratore Delegato

Roberto Mannozi
Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari



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
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

All'Azionista Unico della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Relazione sul bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2016, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, da una sintesi dei principi contabili significativi e dalle altre note esplicative.

Responsabilità degli amministratori per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11 del D.Lgs. n. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio d'esercizio. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio d'esercizio dell'impresa che fornisce una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati,

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero.

Ancona Aosta Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecco Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.150.950,00 i.v.
Registro Imprese Milano e
Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2016

della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio d'esercizio nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Giudizio

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2016, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari con il bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e delle informazioni della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. n. 58/98, limitatamente alle informazioni di cui al comma 2, lettera b), dell'art. 123-bis del D.Lgs. n. 58/98, la cui responsabilità compete agli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2016. A nostro giudizio la relazione sulla gestione e le informazioni della 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 2016.

Roma, 15 maggio 2017

KPMG S.p.A.

Stefano Bandini
Socio

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

1



Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
SULLA RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2016
BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2016**

E

**BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2016
DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. CON SOCIO UNICO
AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, COD. CIV.**

All'Assemblea degli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2016

Signor Azionista,

premettiamo che l'Assemblea del 4 luglio 2016, in linea con la Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013 e nel rispetto della normativa in materia di equilibrio tra i generi, ha nominato, sino all'assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2018, quali sindaci effettivi, Carmine Di Nuzzo (Presidente), Francesco Notari e Susanna Masi; quali sindaci supplenti, Cinzia Simeone e Paolo Castaldi.

In data 13 luglio 2016, Francesco Notari ha comunicato di non poter accettare la carica di sindaco effettivo ed è, pertanto, allo stesso subentrato ai sensi di legge il sindaco supplente Paolo Castaldi; successivamente l'assemblea dei soci di FS Italiane S.p.A., nella seduta del 29 luglio 2016, ha nominato quale sindaco effettivo Roberto Ascoli, confermando Paolo Castaldi sindaco supplente.

Il Collegio Sindacale 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 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

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 36.340.432.802/90
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 0639501001 - R.E.A. 062895

2

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.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 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 21 aprile 2017.

Nel corso dell'esercizio 2016, 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:

1. 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;
2. 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;
3. 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;
4. il Collegio Sindacale non ha riscontrato, nel corso dell'esercizio 2016 e successivamente alla chiusura dello stesso, operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi e/o con parti correlate. Con riferimento alle 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, queste risultano congrue e rispondenti all'interesse della Società;
5. la Società incaricata della revisione legale dei conti KPMG S.p.A. ha rilasciato la Relazione di cui agli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2016 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 Relazione 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 2016 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 2016 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 comunicazione resa ai sensi dell'art. 17, comma 9, lett. a) del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, la KPMG S.p.A. ha confermato 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.;

6. Nel corso dell'esercizio 2016 e successivamente alla chiusura dello stesso, non sono state presentate denunce ex art. 2408 cod. civ. al Collegio Sindacale;
7. non si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c.;
8. non sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, co. 7, c.c.;
9. Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio 2016, 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. 3 Assemblee degli Azionisti;
 - (ii) n. 17 sessioni 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 cod. civ.;

10. 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 revisione interna.

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.

A livello organizzativo, il Collegio Sindacale ha preso atto delle seguenti evoluzioni intervenute nel corso del 2016: a) è stato individuato il nuovo responsabile della Direzione Centrale Audit e che è stata riorganizzata la funzione "Internal Audit"; b) è stata rafforzata la struttura organizzativa "Risk Management" già istituita nel dicembre 2015 alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato; c) sono proseguite le attività relative all'implementazione del "modello integrato di "Enterprise Risk Management"; d) è stato individuato un nuovo Responsabile di Struttura "Chief Risk Officer"; e) è stata istituita la Direzione Centrale Mercati Internazionali; f) è stata istituita la Direzione Centrale Innovazione e Sistemi Informativi;

11. 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. La Società di Revisione ha rilasciato la Relazione sulle questioni fondamentali e le carenze significative di cui all'art 19, comma 3, del D.Lgs. n. 39/2010 completa di allegato, dalla quale non si evidenziano carenze significative. Al riguardo il Collegio non ha osservazioni da formulare;
12. 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, che con 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 2016 e di non avere osservazioni al riguardo. Nel corso del 2016, la composizione dell'Organismo di Vigilanza della Società è stata aggiornata;
13. 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 21 aprile 2017; (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;

14. 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;

15. Tra le operazioni di maggior rilievo svolte nel corso dell'anno da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. si segnalano:

- *Operazione Grandi Stazioni*
- *Piano Industriale 2017-2026*

16. Dall'attività di vigilanza e controllo svolta dal Collegio Sindacale non sono emersi fatti significativi suscettibili di menzione nella presente Relazione.

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, 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 2016 chiude con un risultato positivo netto pari a € 638.773.062,97.

Si rinvia, per maggiori approfondimenti, alle note di accompagnamento al bilancio.

In conclusione, preso atto del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2016 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 2016, così come presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti e sulla proposta di destinazione dell'utile di esercizio.

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2016

Signor Azionista,

il bilancio consolidato al 31 dicembre 2016 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 2016 relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto, posti a confronto con i corrispondenti dati del bilancio al 31 dicembre 2015.



Il bilancio consolidato presenta un risultato netto d'esercizio di € 772 milioni, a fronte di un risultato per l'esercizio 2015 pari a € 464 milioni.

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:

- 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;
- il rispetto delle norme di legge inerenti la formazione, l'impostazione del bilancio e della Relazione sulla gestione;
- l'adeguatezza dell'organizzazione presso la Capogruppo, per quanto riguarda l'afflusso delle informazioni nelle procedure di consolidamento;
- 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;
- 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 2016.

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 31.12.2016.

La società di revisione ha rilasciato la relazione ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 39/2010 dalla quale risulta che il Bilancio consolidato di esercizio al 31 dicembre 2016 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 2016 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Roma, 17 maggio 2017

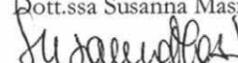
IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Carmine di Nuzzo



Presidente

Dott.ssa Susanna Masi



Sindaco effettivo

Dott. Roberto Ascoli



Sindaco effettivo



Direzione Centrale Amministrazione, Bilancio e Fiscale

Direzione Centrale Brand Strategy e Comunicazione

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
fsitaliane.it

Foto
Archivio Fotografico FS Italiane
Studio Almaphotos

Realizzazione e progetto grafico
Interno Otto
Piazza Istria, 2 - 00198 Roma

Finito nel mese di luglio 2017
Grafiche Nappa - Industria Poligrafica
Via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)



fsitaliane.it

