

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Doc. XV
n. 510

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

**sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259**

Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa

(Esercizi 2017, 2018 e 2019)

Comunicata alla Presidenza il 14 gennaio 2022

PAGINA BIANCA



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE DI RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI)

2017 - 2018 - 2019

Relatore: Consigliere Alfredo Grasselli

Ha collaborato per l'istruttoria

e l'elaborazione dei dati:

dott. Alessandro Ortolani

Determinazione n. 133/2021



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 9 dicembre 2021, tenutasi in videoconferenza, ai sensi dell'art. 85, comma 8 bis, del decreto- legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27,27, più volte modificato, da ultimo, dall'art. 6, comma 1, del decreto legge 23 luglio 2021, n. 105 convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 126 e secondo le "Regole tecniche e operative" adottate con i decreti del Presidente della Corte dei conti del 18 maggio 2020, n. 153 e del 27 ottobre 2020 n. 287;

visto l'art.100, secondo comma, della Costituzione;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con r.d. 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto l'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210;

visto il d.p.c.m. 7 marzo 2007, che dà atto della permanenza del controllo della Corte dei conti su Rete ferroviaria italiana (RFI) s.p.a., ai sensi dell'art. 19 della predetta legge n. 210 del 1985 e dell'art. 2 della richiamata legge n. 259 del 1958;

visti i bilanci di Rete ferroviaria italiana (RFI) s.p.a., relativi agli esercizi finanziari 2017, 2018 e 2019, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore cons. Alfredo Grasselli e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della predetta Società per gli esercizi 2017, 2018 e 2019;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicare alle dette Presidenze i bilanci, corredati dalle relazioni degli



CORTE DEI CONTI

organi amministrativi e di revisione, e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce quale parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci relativi agli esercizi 2017, 2018 e 2019 - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione di Rete ferroviaria italiana (RFI) s.p.a. - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società per i suddetti esercizi.

RELATORE
Alfredo Grasselli

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci

DIRIGENTE
Fabio Marani
depositata in segreteria

INDICE

Premessa.....	1
1. L'Assetto del sistema ferroviario italiano.	2
1.1 La gestione dell'infrastruttura ferroviaria e lo svolgimento del servizio	2
1.2. I contratti di programma con il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili	3
1.3. Le reti ferroviarie regionali.....	4
1.4. Profili gestionali	8
1.5. Le novità di maggior rilievo.....	9
2. L'ASSETTO SOCIETARIO	11
2.1 Gli organi	11
2.2 I compensi agli amministratori e ai sindaci	11
2.3 L'articolazione organizzativa.....	13
2.4 Strumenti di controllo	16
2.4.1 La funzione di <i>internal auditing</i>	16
2.4.2 L'Organismo di vigilanza (<i>ex d.lgs n. 231 del 2001</i>).....	18
2.4.3 Misure di prevenzione della corruzione, trasparenza, inconfirabilità e incompatibilità di incarichi	18
3. LE RISORSE UMANE	20
3.3 Il costo del personale	21
3.4 La formazione.....	22
3.5 Le consulenze e prestazioni professionali.....	22
4. GESTIONE DELLA RETE FERROVIARIA IN UN MERCATO LIBERALIZZATO	24
4.1 La sicurezza sul lavoro e del sistema ferroviario	28
5. IL PIANO INDUSTRIALE.....	31
6. IL PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE	33
7. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA.....	35
8. FINANZIAMENTI PER INVESTIMENTI.....	38
8.1 Stato degli impegni finanziari.....	38
8.2 Valutazione della <i>performance</i>	39

8.3 Ricorso al mercato per il finanziamento delle opere infrastrutturali.....	41
8.4 Investimenti in ricerca e sviluppo	42
9. attività negoziale.....	43
10. IL CONTENZIOSO.....	45
11. LA GESTIONE FINANZIARIA, PATRIMONIALE ED ECONOMICA.....	56
11.1 Bilancio d'esercizio	56
11.2 Situazione patrimoniale	58
11.3 Conto economico	62
11.4 Rendiconto finanziario.....	64
12. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	68

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Accordi quadro stipulati tra Regioni, Province autonome e RFI.....	6
Tabella 2 - Compensi agli amministratori e sindaci*	12
Tabella 3 - Organigramma RFI al 1° novembre 2019.....	15
Tabella 4 - Costo del personale.....	21
Tabella 5 - Incidenti ferroviari per tipologia *.....	30
Tabella 6 - Investimenti finanziati da Stato e UE a favore di RFI.....	38
Tabella 7 - Finanziamenti delle opere.....	41
Tabella 8 - Spese per ricerche e sviluppo.....	42
Tabella 9 - Valore del contenzioso	45
Tabella 10 - Dettaglio per tipologia del giudizio e per materia delle cause pendenti al 31.12.2019	46
Tabella 11 - Principali risultati della gestione	57
Tabella 12 - Stato patrimoniale - Attivo.....	58
Tabella 13 - Stato patrimoniale - Patrimonio netto e Passivo.....	59
Tabella 14 - Partecipazioni.....	60
Tabella 15 - Conto economico	64
Tabella 16 - Rendiconto finanziario 2017 -2018.....	66
Tabella 17 - Rendiconto finanziario 2018 - 2019.....	67

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, a norma dell'articolo 2 della medesima legge, sulla gestione finanziaria di Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.a. per gli esercizi 2017, 2018 e 2019 e sulle vicende di maggior rilievo, intervenute successivamente.

La relazione riguardante gli esercizi 2015-2016 approvata da questa Sezione con determinazione n. 79 del 17 luglio 2018, è inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVIII legislatura (Doc. XV n. 64).

1. L'ASSETTO DEL SISTEMA FERROVIARIO ITALIANO.

1.1 La gestione dell'infrastruttura ferroviaria e lo svolgimento del servizio

Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.a. è una società per azioni interamente partecipata dalla Ferrovie dello Stato italiane (FSI) S.p.a. *holding*.

L'assetto del sistema ferroviario italiano è, in coerenza con quanto previsto dall'ordinamento europeo, caratterizzato dalla separazione tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all'interno della *holding* Ferrovie dello Stato italiane S.p.a., tra Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI), società che è titolare della concessione sessantennale (ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T del 2000) della rete, e della Trenitalia, società che effettua il trasporto e che è affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci.

Ai sensi della direttiva UE 2016/2370 le due imprese sono considerate “integrate verticalmente”, e quindi assoggettate alle norme relative a garantire l'indipendenza e l'imparzialità del gestore introdotte da ultimo proprio dalla stessa direttiva. L'articolo 5 del decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112 aveva già introdotto l'obbligo della separazione contabile nei bilanci delle attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto da quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro e deve avere apposita evidenza contabile. I conti relativi ai diversi settori di attività sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici percepiti da un settore di attività ad un altro, sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

L'indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria è stata ulteriormente rafforzata dalle norme del decreto legislativo n. 139 del 2018, di recepimento delle disposizioni della direttiva UE 2016/2370 che introduce importanti novità, modificando il decreto legislativo n. 112 del 2015 (nuovi artt. 11 e 11-*bis*), con riguardo al rafforzamento dell'indipendenza e dell'imparzialità del gestore dell'infrastruttura con specifico riferimento alle imprese integrate verticalmente. Si consente, a determinate condizioni, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di delegare funzioni, sempre evitando la possibilità di conflitti di interesse (art. 11-*quater*). Specifiche norme riguardano la trasparenza finanziaria relativa alla gestione delle entrate

derivanti dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria comportanti fondi pubblici e relative al rapporto tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura (quali la gestione di prestiti e la contabilità). Il principio di imparzialità si riferisce anche alla gestione del traffico. Il gestore dell'infrastruttura deve mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, in maniera non discriminatoria, le informazioni relative sia all'interruzione del traffico che agli interventi di manutenzione e rinnovo dell'infrastruttura, la cui programmazione a lungo termine deve essere oggetto di consultazione (art. 11-ter). È previsto un meccanismo di coordinamento tra gestori dell'infrastruttura principale e imprese ferroviarie e l'istituzione di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura, di cui la Commissione europea è membro, per le attività necessarie al progressivo sviluppo integrato della rete ferroviaria comune (artt. 11-*sexies* e 11-*septies*).

Con riferimento al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), RFI è chiamata a svolgere un ruolo importante nell'attuazione degli interventi previsti dalla Missione 3 Infrastrutture. Gli obiettivi sono quelli della modernizzazione della rete ferroviaria nella prospettiva di una mobilità intelligente e sostenibile, con una particolare attenzione ai territori meno collegati. Gli investimenti saranno volti, quindi, anche a ridurre il divario fra Nord e Sud e tra le aree urbane e aree interne e rurali del Paese, uniformando la qualità dei servizi di trasporto su tutto il territorio nazionale.

Per gli interventi sono attualmente previste risorse per circa 25 miliardi. La realizzazione degli interventi in discorso sarà oggetto di specifica attenzione nel prossimo referto.

1.2. I contratti di programma con il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili

I rapporti tra concessionario della rete (RFI S.p.a.) e concedente (Ministero delle infrastrutture, Mit nel prosieguo della relazione, ora Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili) sono regolati da uno o più contratti di programma, in base all'articolo 15 del decreto legislativo n. 112 del 2015. I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni e sono sottoposti, sulla base della disciplina prevista dalla legge n. 238 del 1993, al parere parlamentare da rendersi entro 30 giorni dalla presentazione. Tali pareri erano originariamente resi dalle Camere sia sul testo dei contratti di programma che dei relativi aggiornamenti. Il decreto-legge n. 148 del 2017 (art. 15, comma 1-bis) ha però limitato il parere parlamentare ai

contratti di programma e ai soli aggiornamenti che contengano modifiche sostanziali. Per sostanziali si intendono le modifiche che superano del 15 per cento le previsioni riportate nei contratti di programma, con riferimento ai costi e ai fabbisogni sia complessivi che relativi al singolo programma o progetto di investimento.

1.3. Le reti ferroviarie regionali

Accanto alla Rete ferroviaria nazionale, assegnata in concessione a Rete ferroviaria italiana, sono presenti in Italia reti ferroviarie, sia interconnesse con la rete ferroviaria nazionale¹ che non interconnesse con la stessa, che sono gestite da soggetti diversi da RFI. Attualmente su 20.436 chilometri di infrastruttura ferroviaria, 16.781 km sono gestiti direttamente da Rete ferroviaria italiana (dati al 31 dicembre 2018) assicurando quotidianamente la circolazione di oltre 9.000 treni, garantendo la manutenzione e la circolazione ferroviaria in sicurezza, il mantenimento in efficienza dell'intera infrastruttura e le attività di *safety* e *security*². A questi devono essere aggiunti i 474 km di rete ferroviaria, interconnessa con la rete nazionale, facente capo alle Ferrovie del Sud Est, che non sono inseriti nella infrastruttura ferroviaria nazionale ancorché, dal 2016, le Ferrovie del Sud Est facciano parte del gruppo Ferrovie dello Stato. Le reti ferroviarie regionali sono oggetto di concessione da parte di ciascuna regione ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997, che all'art. 8, ha previsto il trasferimento alle regioni delle concessioni delle ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate per la ristrutturazione alla società Ferrovie dello Stato s.p.a., e delle ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato s.p.a., sulla base di appositi accordi di programma. Successivamente al perfezionamento degli accordi di programma, le regioni hanno affidato la gestione dei servizi ferroviari con appositi contratti di servizio e l'articolo 7, comma 3-ter, del decreto-legge n. 5 del 2009 ha previsto che i contratti di servizio di trasporto ferroviario regionale e locale abbiano una durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei.

¹ Con il decreto 5 agosto 2016 si è proceduto alla individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione, in particolare, attraverso i seguenti gestori dell'infrastruttura: Regione Piemonte - Gruppo torinese Trasporti s.p.a., Lombardia, Ferrovienord s.p.a., Friuli Venezia Giulia Società Ferrovie Udine Cividale srl, Veneto, Società Sistemi territoriali s.p.a., Emilia Romagna, FER Srl, Toscana RFT s.p.a., Umbria, Umbria Tpl e mobilità s.p.a., Abruzzo Società unica abruzzese di Trasporto s.p.a., Campania EAV srl, Puglia, Ferrovie del Gargani srl e Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici srl.

² Con il termine *safety* si intende l'insieme di misure e strumenti atti a prevenire o ridurre gli eventi accidentali che potrebbero causare danni a persone o cose. Con il termine *security*, invece, si fa riferimento al complesso di azioni e strumenti idonei a prevenire e/o fronteggiare una minaccia derivante da azione dolosa.

La disposizione prevede anche che lo Stato e le Regioni possano concludere, d'intesa tra loro, accordi di programma con le Ferrovie dello Stato s.p.a. per l'affidamento alle stesse della costruzione, ammodernamento, manutenzione e relativa gestione delle linee ferroviarie locali concesse e già in gestione commissariale governativa di rilevanza per il sistema ferroviario nazionale. Con il decreto legislativo n. 136 del 2018 si prevede l'obbligo per le società regionali che gestiscono contestualmente sia la rete ferroviaria che il servizio di trasporto ferroviario sulla medesima, di conformarsi ai principi previsti dalle disposizioni europee. In particolare, qualora i gestori delle stesse infrastrutture entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto non risultino entità giuridicamente distinte dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, i medesimi devono, entro i successivi novanta giorni, affidare le funzioni essenziali ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese ferroviarie. Tale affidamento è regolato da un accordo tra le parti. I gestori delle reti sono organizzati come divisione incaricata della gestione dell'infrastruttura, non dotata di personalità giuridica, distinta dalla divisione delegata della prestazione dei servizi ferroviari per le finalità di bilancio (coerentemente con quanto previsto dalla direttiva) e il rispetto dei requisiti è dimostrato nelle contabilità separate delle rispettive divisioni dell'impresa (articolo 11, comma 11 del decreto legislativo n. 112 del 2018).

Accanto alla concessione delle reti ferroviarie e all'affidamento dei relativi servizi ferroviari, spettano alle regioni (ai sensi dell'articolo 9 del medesimo decreto legislativo) le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione dei servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.a. di interesse regionale e locale. Tali servizi ricomprendono, comunque, i servizi interregionali di interesse locale.

RFI, ai sensi del comma 1 dell'art. 47 del decreto legge del 24 aprile 2017, n.50, come convertito in legge n. 96 del 21 giugno 2017, è stata chiamata a svolgere il ruolo di soggetto attuatore degli interventi tecnologici da svolgere sulle linee ferroviarie regionali ex-concesse dalle regioni Piemonte, per la linea Canavesana e Torino-Ceres, e Lazio, per la linea Roma-Lido di Ostia. In aggiunta, si evidenzia che RFI, dal 1° luglio 2019, assolve il ruolo di gestore dell'infrastruttura della linea regionale ex-concessa in Umbria (ex FCU), ai sensi del comma 4 del succitato articolo di legge e che, attualmente, tutte le Regioni e le Province Autonome (da ultimo, il 7 maggio 2020, la Regione Sardegna) hanno sottoscritto un Accordo Quadro con RFI per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura gestita da RFI.

La seguente tabella evidenzia le linee gestite da RFI a seguito della stipula di un accordo con la Regione con indicazione della data di stipula e la durata di ciascun Accordo Quadro.

Tabella 1 - Accordi quadro stipulati tra Regioni, Province autonome e RFI.

N.	REGIONE/PROVINCIA	Data accordo quadro	Durata accordo quadro [orari di servizio]
1	Abruzzo	11.11.2016	dic 2017-dic 2021 (5+5)
2	Basilicata	21.12.2017	dic 2018-dic 2022 (5+5)
3	Calabria	26.09.2018	dic 2018-dic 2027 (10+5)
4	Campania	26.04.2016	dic 2017-dic 2021 (5+5)
5	Emilia-Romagna	5.02.2014	dic 2016-dic 2025 (10+5)
6	Friuli-Venezia-Giulia	3.02.2016	dic 2017-dic 2032 (16+7.5)
7	Lazio	22.02.2018	dic 2018-dic 2022 (5+5)
8	Liguria	27.01.2017	dic 2017-dic 2021 (5+5)
9	Lombardia*	22.12.2016	dic 2017-dic 2019 (3)
10	Marche	21.12.2016	dic 2017-dic 2021 (5+5)
11	Molise	28.07.2017	dic 2018-dic 2022 (5+5)
12	Piemonte	28.11.2016	dic 2017-dic 2021 (5+5)
13	Puglia	18.03.2016	dic 2017-dic 2021 (5+5)
14	Sardegna	7.05.2020	dic 2020-2025
15	Sicilia	24.7.2017	dic 2017-dic 2021 (5+5)
16	Toscana	1.04.2016	dic 2017-dic 2021 (5+5)
17	Trentino a.a. - Prov. BZ	4.05.2015	dic 2016-dic 2024 (9)
18	Trentino a.a. - Prov TN	9.08.2016	dic 2017-dic 2021 (5+5)
19	Umbria	26.01.2016	dic 2017-dic 2026 (10+5)
20	Valle D'Aosta	20.12.2017	dic.2018-dic 2022 (5+5)
21	Veneto	22.11.2016	dic 2017-dic 2026 (10+5)

*Accordo Quadro in fase di rinnovo.

Fonte: RFI

Per quanto più specificamente attiene alle reti regionali il decreto-legge n. 50 del 2017, come convertito in legge n. 96 del 21 giugno 2017, ha introdotto una norma volta a consentire il trasferimento gratuito (al netto cioè di ogni imposta e tassa, in particolar modo l'imposta di registro) alle società costituite dalle *ex* gestioni governative, a totale partecipazione delle regioni conferenti, degli immobili, delle opere e degli impianti di linee ferroviarie dismessi, non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario (indicati all'articolo 3, commi 7, 8 e 9 della legge n. 385 del 1990) trasferiti alle regioni medesime ai sensi del comma 4 del citato decreto legislativo n. 422 del 1997. Con riferimento al finanziamento dei mutui contratti dalle regioni ai sensi dell'articolo 13, comma 12, della legge n. 67 del 1988, per le ferrovie regionali un tempo in concessione o in gestione commissariale, è stata prevista (articolo 1, comma 359 della legge n. 190 del 2014), una riduzione di 8,9 mln di euro per l'anno 2015 e di 10 mln a decorrere dall'anno 2016. Le risorse previste sul relativo capitolo di bilancio

(capitolo 7141) sono pari a 35,33 mln per l'anno 2018, 9,38 mln per l'anno 2019, 7,35 mln per l'anno 2020 e 7,35 mln per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022.

Alla RFI spetta il compito di garantire, in ossequio alle direttive comunitarie, l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria a "costi sostenibili per il mercato", di curare la pianificazione e realizzazione degli investimenti per lo sviluppo, la manutenzione e la messa in sicurezza dell'infrastruttura secondo gli obiettivi di sviluppo individuati dallo Stato e nei limiti delle risorse pubbliche a ciò finalizzate di gestire la circolazione dei treni e i servizi di collegamento via mare con le isole maggiori. Le imprese ferroviarie titolari di contratto per l'orario 2018-2019 sono complessivamente 36, come di seguito specificato:

1. ADRIAFER S.R.L.
2. ARRIVA ITALIA RAIL S.R.L.
3. BLS CARGO ITALIA S.R.L.
4. BUSITALIA- SITA NORD S.R.L.- DIREZIONE REGIONALE UMBRIA * (EX UMBRIA MOBILITÀ ESERCIZIO s.p.a.)
5. CAPTRAIN ITALIA S.R.L.
6. COMPAGNIA FERROVIARIA ITALIANA S.R.L.
7. DB CARGO ITALIA S.R.L. (EX. DB SCHENKER RAIL ITALIA S.R.L.)
8. DINAZZANO PO s.p.a.
9. ENTE AUTONOMO VOLTURNO S.R.L.
10. FERROTRAMVIARIA s.p.a.
11. FERROVIE DEL GARGANO *
12. FERROVIE UDINE CIVIDALE S.R.L. *
13. FUORIMURO SERVIZI PORTUALI E FERROVIARI S.R.L.
14. GRUPPO TORINESE TRASPORTI s.p.a.
15. GTS RAIL s.p.a.
16. HUPAC s.p.a.
17. INRAIL s.p.a.
18. INTERPORTO SERVIZI CARGO s.p.a.
19. MERCITALIA RAIL S.R.L.
20. ITALO- NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI s.p.a.
21. OCEANOGATE ITALIA s.p.a.
22. RAIL CARGO CARRIER- ITALY S.R.L.
23. RAIL TRACTION COMPANY s.p.a.
24. SAD-TRASPORTO LOCALE s.p.a.*
25. SBB CARGO ITALIA S.R.L.
26. MERCITALIA S. & T. S.R.L.
27. SISTEMI TERRITORIALI s.p.a.*
28. SNCF VOYAGES ITALIA S.R.L.

29. TRENTINO TRASPORTI s.p.a.
30. SANGRITANA s.p.a.
31. SOCIETÀ UNICA ABRUZZESE DI TRASPORTO s.p.a.* (EX FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA s.p.a.)
32. TPER s.p.a. *
33. TRASPORTO FERROVIARIO TOSCANO s.p.a. *
34. TRENITALIA s.p.a.
35. TRENORD S.R.L. *
36. TX LOGISTIC AG

**Imprese Ferroviarie che circolano sia su rete ferroviaria nazionale, sia su rete ferroviaria regionale.*

Il decreto legge n. 162 del 2019 convertito dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 ha previsto che anche le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le città metropolitane e per le quali non è stata ancora autorizzata la messa in servizio, previa intesa tra il Mit e la regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. In attuazione di ciò è stato previsto il trasferimento della tratta ferroviaria Bari-Bitritto a titolo gratuito al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione.

1.4. Profili gestionali

Le attività poste in essere da RFI sono finanziate con i proventi derivanti dai contributi dello Stato, definiti nell'ambito di specifici contratti di programma (CdP), con la riscossione di canoni per l'utilizzo della rete, con i corrispettivi per la erogazione di servizi alle imprese ferroviarie, nonché con le risorse derivanti dall'emissione di prestiti obbligazionari e altre attività finanziarie.

Nelle azioni di sviluppo ed ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie RFI si avvale, tra l'altro, di alcune società del Gruppo FSI, in particolare di:

- Italferr che, attraverso specifico rapporto contrattuale con RFI (Direzione investimenti), svolge un'attività strategica nel campo dell'ingegneria dei trasporti con il compito di supervisionare, coordinare, progettare e costruire le linee ferroviarie e, in tale ambito, di porre in essere attività connesse tra l'altro, agli appalti, alle gare e alla trattazione delle riserve nell'esecuzione dei lavori;

- Brenner Basis Tunnel (Bbt), Tunnel Ferroviario del Brennero (Tfb) e Lyon Turin Ferroviaire (Ltf) ora Tunnel Euralpin Lyon Turin (Telt) impegnate nella costruzione dei tunnel di raccordo tra Italia e Austria e tra Italia e Francia.

Con specifico riguardo alla società Ltf si rileva che, in attuazione della l. n. 71 del 2014, RFI ha dato esecuzione alle operazioni di scissione della partecipazione in favore della Capogruppo FSI finalizzata a costituire il nuovo promotore pubblico (Telt) con il Governo francese³. Il trasferimento della titolarità della partecipazione nel “promotore pubblico” da RFI a FSI deriva dall’Accordo con la Francia del 30.01.12 e dalla sua successiva ratifica, avvenuta con la Legge n.71/2014 (risulta, al riguardo, che lo Stato francese abbia richiesto che il Promotore Pubblico fosse una emanazione diretta degli Stati)⁴

RFI cura, infine, la gestione del patrimonio non funzionale all’esercizio ferroviario, che deve ritenersi a tutti gli effetti di esclusiva proprietà della Società, che ne può disporre secondo i principi civilistici, come previsto dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, anche attraverso le società partecipate.

1.5. Le novità di maggior rilievo.

Tra gli eventi di maggiore rilievo intervenuti nel settore, assoluta evidenza va riservata alla vicenda relativa all’incorporazione nel 2018 di Anas nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (vicenda della quale, comunque, si è trattato ampiamente nel referto relativo a quest’ultima società; v. determinazione n. 28/2020) e all’ inclusione nel 2019 della RFI nell’elenco dei soggetti ricompresi nel perimetro della Pubblica amministrazione ai sensi del SEC 2010.

La riclassificazione delle unità istituzionali è derivata dall’analisi effettuata dall’Istat in accordo con Eurostat che ha condotto a considerare RFI (nel frattempo emittente obbligazioni sui mercati regolamentati) come appartenente al settore delle amministrazioni pubbliche sulla base dei criteri stabiliti dal SEC 2010 come ulteriormente codificati nell’edizione del 2016 e del 2019 del *Manual on government deficit and debt dell’Eurostat*.

³ La società Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT Sas) è stata costituita il 23 gennaio 2015.

⁴ Sul tema, si segnala l’audizione della Corte (sez. affari com. ed intern.) presso l’8ª Commissione Lavori pubblici, comunicazioni del Senato, il 10 dicembre 2020, sull’atto del Governo n. 221 (Schema contratto di programma tra Ministero infrastrutture e trasporti, Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a. e Tunnel Euralpin Turin S.A.S. (TELT) Linea ferroviaria Torino-Lione).

RFI ha quindi posto in essere immediate interlocuzioni, che proseguono tutt'oggi, con le istituzioni (ISTAT, Eurostat, Mef) al fine di valutare eventuali effetti che potrebbero avere impatto sull'operatività della società stessa. A valle delle interlocuzioni con i soggetti istituzionali, è stato emanato il decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124 (convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 19 dicembre 2019, n. 157), recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili" che, per quanto qui di specifico interesse, riporta la disposizione di cui all'articolo 40 riguardante la non applicazione a RFI dei vincoli e degli obblighi per il contenimento della spesa pubblica previsti dalla legge a carico dei soggetti inclusi nel provvedimento ISTAT ai sensi dell' art. 1, comma 3, della legge n. 196 del 2019). La Società è tenuta a fornire preventiva informativa ai competenti Ministeri e autorità, in relazione alle operazioni finanziarie che comportano una variazione dell'esposizione debitoria della società.

Infine, si rammenta che, ai sensi dell'art. 7, comma 9-bis, del decreto-legge 30 dicembre 2015, n. 210, convertito con modificazioni dalla legge 26 febbraio 2016 n. 21, all'Amministratore delegato di FSI l'Amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. è subentrato nella carica di Commissario per la realizzazione delle opere previste dalla legge 11 novembre 2014, n. 164⁵ e cioè degli interventi sui principali assi ferroviari strategici per lo sviluppo del sistema ferroviario italiano nel Mezzogiorno e del corridoio Scandinavo-Mediterraneo compreso nella rete di trasporto europea. Il termine per il compimento delle attività è stato prorogato al 31 dicembre 2021 (art. 13, comma 14-bis del d.l. 31 dicembre 2020, n. 183, convertito con modificazioni dalla legge 26 febbraio 2020 n. 21).

⁵ Si tratta, in particolare, degli interventi sugli assi ferroviari Alta velocità, Alta capacità Napoli - Bari che ha un ruolo fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno poiché connette due aree che da sole raggiungono una quota di oltre il 40 per cento della produzione di mercato nel meridione e della Palermo-Catania-Messina. Nel marzo 2015 è stata approvata dal Commissario l'Ordinanza n. 5 di approvazione del Programma generale attività per singolo progetto ferroviario con annesso Gantt delle opere che costituisce la base per evidenziare, in sede di rendicontazione annuale di cui all'art. 1, comma 8, della Legge n. 164/2014, eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati per l'espletamento delle attività medesime.

2. L'ASSETTO SOCIETARIO

2.1 Gli organi

Sono organi di RFI l'Assemblea dei soci, il Consiglio di amministrazione, che nomina il Presidente, l'Amministratore delegato e il Collegio sindacale.

L'Assemblea dei soci è l'organo che esprime la volontà sociale da attuarsi a cura del C.d.a. e si compone dell'unico socio FSI titolare dell'intero capitale sociale (31,53 miliardi di euro).

Il C.d.a. di RFI, ai sensi dell'articolo 15 dello Statuto, è composto da 5 membri cui spetta la gestione della società. L'Assemblea ha provveduto rispettivamente il 17 maggio e il 26 luglio 2016 a nominare il nuovo Presidente del C.d.a., già membro del Collegio sindacale di FSI e a cooptare un nuovo amministratore in sostituzione di quello dimissionario. Con l'Assemblea di approvazione del bilancio 2016 è giunto a scadenza il mandato del Consiglio di Amministrazione in carica, che è stato riconfermato dall'Assemblea dei soci nella seduta del 28 aprile 2017 per il triennio 2017-2019. Una componente del CdA è stata nominata per cooptazione ex art. 2386 c.c. nella riunione del 21 novembre 2017 e confermata in sede dell'Assemblea degli Azionisti tenuta in data 4 aprile 2018.

L'Assemblea dei soci il 28 aprile 2017 ha nominato il nuovo Collegio sindacale per il triennio 2017-2019. Il 17 dicembre 2020 il CdA di Ferrovie dello Stato Italiane ha designato i componenti dei nuovi consigli di amministrazione di RFI e di Trenitalia successivamente nominati dall'Assemblea il 29 dicembre 2020.

2.2 I compensi agli amministratori e ai sindaci

La tabella seguente evidenzia i compensi per gli amministratori ed i sindaci

Ai componenti del C.d.a. che partecipano a specifici Comitati è attribuito un ulteriore appannaggio in aumento del 30 per cento. Il 9 marzo 2016 RFI è stata invitata ad allineare la propria *governance* e i relativi emolumenti a quella della Capogruppo FS e in tale direzione i compensi del Presidente del Consiglio di amministrazione e dell'Amministratore Delegato vengono stabiliti dal CdA nel rispetto della "Direttiva in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la

remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze” del 24 giugno 2013.

Nel prospetto che segue si dà conto dei compensi spettanti ai membri del Collegio sindacale e da-gli Amministratori.

Tabella 2 - Compensi agli amministratori e sindaci*

(migliaia)

Funzioni		2017	2018	2019	Data nomina	Data cessazione
C.d.A.	Presidente*	85.000	85.000	85.000	Assemblea 28/04/2017	29/12/2020
	di cui:					
	<i>compenso fisso</i>	85.000	85.000	85.000		
	<i>deleghe</i>					
	A.D. - D.G.**	720.920	684.098	712.458	CdA 28/04/2017	29/12/2020
	di cui:					
	<i>compenso fisso A.D.</i>	65.000	65.000	65.000		
	<i>parte fissa</i>					
	<i>deleghe</i>					
	<i>parte variabile</i>	130.000	109.400	121.000		
	<i>Compenso D.G.</i>	400.000	400.000	400.000		
	<i>parte variabile D.G.</i>	125.920	109.698	126.458		
	Consigliere	24.300	24.300	24.300	Assemblea 28/04/2017	29/12/2020
Consigliere	24.300	24.300	24.300	Assemblea 28/04/2017	29/12/2020	
Consigliere	24.300	24.300	24.300	Assemblea 28/04/2017	29/12/2020	
Collegio sindacale	Presidente	33.300	33.300	33.300	Assemblea 28/04/2017	29/12/2020
	Sindaco	25.200	25.200	25.200	Assemblea 28/04/2017	29/12/2020
	Sindaco	25.200	25.200	25.200	Assemblea 28/04/2017	29/12/2020
	Sindaco supp.	-	-	-	Assemblea 28/04/2017	29/12/2020
	Sindaco supp.	-	-	-	Assemblea 28/04/2017	29/12/2020

Fonte: RFI

*Il compenso riconosciuto al Presidente tiene conto sia del compenso per la carica di Consigliere sia della carica di Presidente del Comitato Audit e Controllo Rischi pari a euro 19.615

**Tali importi sono comprensivi dei compensi fissi e variabili riconosciuti sia per la carica di A.D. sia di D.G.

Il CdA di RFI, nelle sedute del 28 aprile e del 26 luglio 2017 ha determinato i compensi spettanti al Presidente del Consiglio di amministrazione e dell'Amministratore Delegato per le rispettive cariche ricoperte in Consiglio di amministrazione e per le funzioni rispettivamente loro attribuite come di seguito esposto. In particolare per il Presidente è stato previsto per il triennio 2017-2019 un emolumento fisso per la carica di 65.385 e un compenso di 19.615 per le deleghe mentre per l'Ad e direttore generale è stato previsto un compenso fisso per la carica di euro 65 mila, un compenso per le deleghe di 400 mila euro e una componente variabile di 100 mila da corrispondere al raggiungimento del 100 per cento degli obiettivi annuali aziendali e che potrà essere riproporzionato secondo parametri di incentivazione per un valore che varia da un minimo di 50.000 euro a un massimo di 130.000 euro, a seconda del livello delle prestazioni espresse annualmente nelle rispettive cariche, deliberati dal CdA previa verifica dei risultati raggiunti sulla base degli obiettivi assegnati. Il 29 aprile 2020 il CdA in sede di consuntivazione degli obiettivi 2019 dell'AD e del DG ha riconosciuto il raggiungimento degli obiettivi assegnati e corrisposto un emolumento accessorio di 121 mila euro in qualità di AD e di 126.458 euro in qualità di DG.

Inoltre, analogamente a quanto stabilito per l'Ad/Direttore generale della Capogruppo, sono state riconosciute le spese nel caso di procedimenti di qualsiasi genere per fatti connessi all'esercizio delle funzioni svolte, nonché la corresponsione, all'atto della risoluzione del rapporto di lavoro, di una indennità a titolo di incentivo all'esodo⁶.

Si ribadisce l'avviso, già espresso nella relazione precedente (det. n. 79/2018), che la previsione dell'erogazione di importi "a titolo di incentivazione all'esodo" o, più in generale, l'erogazione di *benefit* accessori dovrebbe essere sempre effettuata a seguito di valutazione positiva dei risultati, da effettuarsi in stretta correlazione con il conseguimento degli obiettivi tenendo conto dei risultati aziendali di periodo.

2.3 L'articolazione organizzativa

Nel periodo 2017-2019 l'assetto organizzativo è stato oggetto di vari interventi, di seguito sinteticamente riepilogati volti a rafforzare il presidio del modello organizzativo aziendale su processi "core" quali quelli di gestione stazioni, investimenti e circolazione, manutenzione dei

⁶ Cfr. pagina 14 del verbale del CdA del 26 luglio 2017.

rotabili e mezzi d'opera nonché alla revisione del modello di governo dei processi di ICT e delle relazioni istituzionali.

Le strutture a direttamente coordinate dall'Amministratore Delegato e dal Direttore sono aumentate da 18 a 20. In particolare:

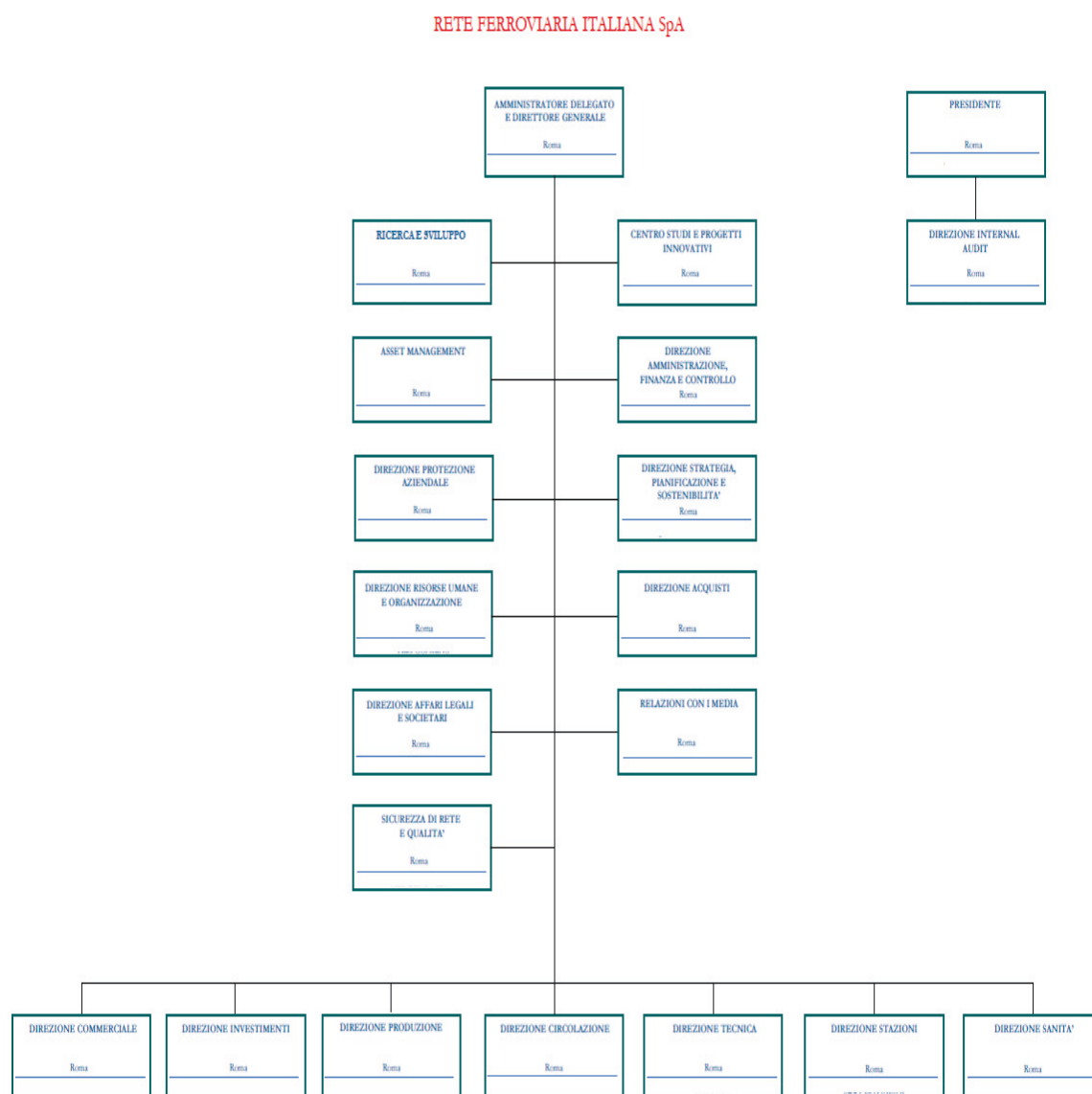
- a) per quanto concerne le stazioni è stata costituita la Direzione Stazioni, con la missione di presidiare il processo di definizione delle strategie di sviluppo, riqualificazione e valorizzazione di tutte le stazioni della rete. Per le grandi stazioni, viene utilizzato il veicolo societario di Grandi Stazioni Rail (confluita sotto il controllo societario di RFI). È stata integrata in RFI la gestione delle stazioni rientranti nel perimetro di Centostazioni s.p.a. (confluita in RFI nel mese di luglio attraverso l'operazione societaria di fusione per incorporazione) con l'istituzione di una nuova struttura (Network 600) nell'ambito della Direzione Produzione;
 - b) per quanto attiene alla Circolazione dei treni si è provveduto alla istituzione della Direzione Circolazione, ricomponendo la filiera organizzativa, precedentemente collocata tra Direzione commerciale ed Esercizio Rete, in un unico soggetto organizzativo.
- È stato modificato l'assetto delle unità produttive a livello territoriale, ai sensi del d.lgs. n. 81 del 2008, con l'introduzione delle 11 strutture di Circolazione Area a diretto riporto della nuova Direzione circolazione, delle 6 unità produttive territoriali della Direzione commerciale e l'aumento da 8 a 10 delle Unità sanitarie territoriali.
 - Sono rimaste confermate le 15 Direzioni Territoriali Produzione a diretto riporto della Direzione Produzione, le 5 officine e le 7 direzioni programmi di investimento.
 - È proseguito il processo di internalizzazione delle attività manutentive dei rotabili e dei mezzi d'opera ed a completamento dell'operazione di acquisizione del complesso del sito industriale di Carini è stata istituita l'Officina nazionale attività industriali.

Nel corso del 2019 nell'ambito di una politica intrapresa a livello di Gruppo si è proceduto alla revisione dei modelli di governo dei processi ICT e relazioni istituzionali attraverso una operazione di scissione del ramo d'azienda ICT di RFI alla società FS Technology s.p.a., chiamata ad operare come *service provider* per il Gruppo FS e alla soppressione della struttura relazioni Istituzionali di RFI in seguito all'accentramento in ambito Capogruppo delle funzioni

societarie delegate per la gestione delle relazioni istituzionali, nazionali e locali, comunitarie ed internazionali.

La tabella seguente evidenzia l'assetto organizzativo di RFI al 1° novembre 2019.

Tabella 3 - Organigramma RFI al 1° novembre 2019



Fonte: RFI

2.4 Strumenti di controllo

Il Collegio sindacale provvede al controllo sistematico in ordine alla corretta applicazione delle disposizioni societarie e vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Capogruppo e sul suo concreto funzionamento. La Capogruppo FSI s.p.a. in qualità di Ente di interesse pubblico ai sensi art. 16 del d.lgs. n. 39 del 2010, all'esito di gara europea, ha affidato nel novembre 2014 per un novennio ad una nuova società la revisione legale dei conti per tutte le società del Gruppo, con oneri a carico di RFI per complessivi 1,14 mln nel triennio 2014-2016, dei quali euro 305 mila per il 2014⁷.

Con l'emissione della Relazione di revisione sul bilancio dell'esercizio 2016 è scaduto il contratto applicativo triennale di revisione legale dei conti che tuttavia, in linea con quanto stabilito dall'Assemblea dei soci della Capogruppo FSI del 4 novembre 2014, è stato riaffidato con un nuovo contratto applicativo per il triennio 2017-2019 alla medesima società di revisione per un importo pari a euro 1.105.000 iva esclusa. In sede di approvazione del bilancio 2019 l'incarico è stato confermato alla medesima Società per il triennio 2020-2022 per un importo pari a euro 1.038.372 iva esclusa.

La società incaricata ha svolto, nel triennio considerato, la revisione contabile e ha ritenuto la relazione sulla gestione coerente con il bilancio di esercizio e quest'ultimo conforme ai principi contabili IFRS (*International Financial Reporting Standards*) adottati dall'Ue, essendo redatto con chiarezza e in grado di rappresentare, in maniera veritiera e corretta, la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa di RFI.

2.4.1 La funzione di *internal auditing*

Presso RFI è istituita una specifica funzione di *internal auditing*, di riferimento gerarchico e funzionale del Presidente, del Comitato di *audit* e del Collegio sindacale.

Al riguardo RFI ha riferito che il Comitato di *audit* ha fornito l'assistenza tecnica al c.d.a. con la supervisione generale dei processi amministrativi, le revisioni contabili di bilancio e del controllo interno.

⁷ Assemblea Ordinaria dei Soci di RFI, seduta del 18 dicembre 2013.

Per quanto attiene agli esercizi in esame il Gestore dell'infrastruttura ha evidenziato che i Piani annuali delle attività di *internal auditing*, condivisi tra la Direzione *Audit* e il Comitato di *Audit* ed approvati dal Consiglio di amministrazione della Società, sono stati elaborati sulla base delle indicazioni del vertice Societario e dell'Organismo di Vigilanza, nonché delle Linee Guida della Direzione centrale Audit di Ferrovie dello Stato Italiane. Sempre secondo RFI in attuazione del Piano annuale di Internal Audit 2018 e su richiesta del Vertice Societario, la Direzione Internal Audit ha concluso nel 2018 n. 35 attività di internal audit, di cui n. 6 *follow up* finalizzati a verificare l'efficace attuazione delle azioni migliorative del sistema di controllo interno. I processi sui quali si è maggiormente concentrata l'attività di internal audit sono stati: manutenzione (n. 6), amministrazione e fiscale (n. 5) e negoziale ed approvvigionamento lavori, servizi e forniture (n. 5). La valutazione di sintesi (*rating*) sull'effettivo stato del disegno e dell'operatività del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi SCIGR (espressa secondo una scala di valutazione a cinque livelli, dove R1 è la valutazione più bassa e R5 la più alta) non ha evidenziato alcuna situazione critica (R1) e n. 3 attività di audit con una valutazione carente (R2). Il monitoraggio dei Piani di Azione effettuato nel 2018 ha evidenziato un tendenziale rispetto, da parte dei responsabili dei processi aziendali (*process owner*), delle tempistiche nella definizione delle azioni migliorative e nel fornire le informazioni sul loro grado di attuazione. Nel corso del 2019, si sono conclusi n. 44 interventi di internal audit e, su richiesta del Comitato etico, n. 16 istruttorie volte a verificare la veridicità di esposti anonimi pervenuti. Al gennaio 2020 erano in corso 12 interventi di internal audit e una istruttoria. Nel 2019 la Direzione internal audit ha concluso n. 44 attività e su richiesta del Comitato etico n. 16 istruttorie volte a verificare la veridicità di esposti anonimi pervenuti. I processi sui quali si è concentrata l'attività di controllo interno sono stati la salute e la sicurezza sul lavoro e tutela ambientale (n. 7) la sicurezza dell'esercizio (n. 3), le procedure negoziali e l'approvvigionamento di lavori, servizi e forniture (n. 7), le risorse umane (n. 7), la manutenzione (n. 6) l'amministrazione fiscale (n.6) gli investimenti (n. 3). Alcune attività hanno evidenziato un SCIGR non adeguato con un giudizio di "non soddisfacente" concernente la gestione dei lavori appaltati e manutenzioni da parte dell'Unità territoriale Sud della Direzione territoriale produzione di Reggio Calabria, presunte irregolarità segnalate sulle modalità di affidamento dei progetti di ricerca e sviluppo e l'affidamento e gestione del progetto Tornelli 2.0. Su questi profili in istruttoria sono stati chiesti approfondimenti. La

Società ha comunicato di aver assunto misure correttive, volte a superare le criticità emerse, mediante attività organizzative e gestionali.

2.4.2 L'Organismo di vigilanza (ex d.lgs n. 231 del 2001)

L'Organismo di vigilanza, nominato il 19 novembre 2014, ha adottato programmi di prevenzione dei reati di cui al d.lgs. n. 231 del 2001 e definito e adeguato i modelli di organizzazione, gestione e controllo.

Nel corso del triennio in esame l'Organismo di vigilanza, che, come è noto, è dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo e di autonomi mezzi finanziari e logistici, ha vigilato sul funzionamento e l'osservanza del modello organizzativo, di gestione e controllo e ne ha curato l'aggiornamento.

L'Organismo, in linea con la disposizione di gruppo, è composto da un componente esterno dotato di specifiche competenze nella materia, dal Direttore della Direzione audit e dal Presidente del Collegio sindacale di RFI. Contestualmente al rinnovo è stato determinato in 30 mila euro il compenso annuo lordo per il Presidente e in 15 mila euro il compenso annuo lordo per il componente esterno.

2.4.3 Misure di prevenzione della corruzione, trasparenza, inconfiribilità e incompatibilità di incarichi.

Il decreto legislativo 25 maggio 2016, n. 97 (c.d. Decreto trasparenza), all'articolo 2-bis, comma 2, lett. b), ha espressamente escluso le società "quotate" dall'ambito di applicazione della disciplina dedicata alla Pubblica Amministrazione.

La novellata normativa trova pertanto applicazione nei confronti delle società in controllo pubblico quotate, per quanto riguarda la prevenzione della corruzione limitatamente all'adozione di misure di prevenzione integrative del "modello 231" e, per la trasparenza, con riferimento alla pubblicazione obbligatoria dei soli dati, documenti e informazioni relativi alle attività di pubblico interesse svolte e la garanzia dell'accesso generalizzato alle informazioni concernenti tali attività.

Ciò premesso, si deve tuttavia evidenziare che RFI ha comunicato di aver adeguato il proprio Modello 231 prevedendo apposite e mirate misure a tutela della commissione dei reati di

natura corruttiva e, in qualità di stazione appaltante, nonché le forme di pubblicità previste dalla legge n. 190 del 2012 e dal nuovo Codice appalti e di aver stipulato appositi protocolli di legalità e un protocollo di vigilanza collaborativa con l'ANAC.

Nell'ambito delle iniziative di rafforzamento del sistema di controllo interno e gestione dei rischi, l'anno 2019 vede la implementazione di alcune rilevanti iniziative. In particolare RFI si è dotata in maniera volontaristica di un sistema volto alla prevenzione dei fenomeni di corruzione: l'Anti Bribery & Corruption Management System (ABC System), per le ipotesi corruttive sia di *mala gestio* che di malfunzionamento, predisposto in attuazione delle "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione" poste in essere a livello di gruppo e salvaguardando il più generale obiettivo di rendere il Modello predisposto dalla Società un vero e proprio supporto operativo per le strutture aziendali come efficace presidio a tutela del rischio da fenomeni corruttivi. Sempre in tema anticorruzione, particolare attenzione viene posta ai Protocolli di Legalità per la prevenzione di tentativi di infiltrazione mafiosa, con estensione delle verifiche antimafia per importi e tipologie contrattuali ulteriori rispetto a quelle previste dalle norme. Una fattispecie particolare è rappresentata dai Protocolli di Legalità per le "grandi opere", con clausole anticorruzione particolarmente severe e restrittive, accompagnate da Protocolli Operativi per il monitoraggio flussi finanziari estesi a tutti gli operatori economici della filiera dell'appalto. A beneficio del rafforzamento del sistema di controllo interno, è stato inoltre:

- varato il Sistema di rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali" (c.d. "*Tax Control Framework*"), necessario per l'intervenuto ottenimento dell'ammissione al regime di Adempimento Collaborativo della Società da parte dell'Agenzia delle Entrate, introdotto con il Decreto Legislativo 5 agosto 2015, n. 128;
- istituita la funzione *Compliance* finalizzata a curare la definizione e l'aggiornamento del Modello di *Compliance* a livello aziendale;
- istituita, come evoluzione del preesistente presidio di *Risk Officer* a staff dell'Amministratore Delegato, la struttura organizzativa *Risk Management & DPO* (*Data Protection Officer*: responsabile della protezione dei dati), in un'ottica di rafforzamento dei presidi di controllo di secondo livello.

3. LE RISORSE UMANE

Nel corso del 2019 l'assetto organizzativo aziendale è stato caratterizzato da alcuni interventi legati ad esigenze di riassetto di alcuni processi aziendali, a completamento della fase di revisione dei modelli organizzativi già avviata nel 2018. Altre tipologie di interventi sono state invece dettate da revisioni a livello di Gruppo dei modelli di *governance* per la gestione dei processi ICT e delle Relazioni Istituzionali ed hanno determinato il trasferimento del ramo d'azienda ICT di RFI in capo alla società di nuova costituzione FS Technology s.p.a., deputata a governare la strategia ICT e ad operare come Service Provider per il Gruppo FS, e la soppressione della struttura Relazioni Istituzionali di RFI in seguito all'accentramento in ambito FSI delle funzioni societarie delegate per la gestione delle relazioni istituzionali, nazionali e locali, comunitarie ed internazionali. Per quanto riguarda le dinamiche di personale, con riferimento ai contratti a tempo indeterminato, sono state effettuate 193 assunzioni tra neolaureati ed esperti, 978 assunzioni di apprendisti nelle figure professionali di esercizio della manutenzione infrastruttura (Operatore Specializzato manutenzione), 736 assunzioni di apprendisti nelle figure professionali di esercizio della circolazione (Capo Stazione e Operatore Specializzato della Circolazione), 198 assunzioni in altre figure di esercizio e 145 nelle figure professionali di ufficio. Per quanto riguarda le uscite, gli strumenti utilizzati sono stati la risoluzione incentivata del rapporto di lavoro (per i soli lavoratori che avevano già raggiunto i requisiti per l'accesso al trattamento pensionistico) e l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito (accompagnamento a pensione entro un periodo massimo di 5 anni), sulla base degli accordi sindacali sottoscritti a livello territoriale.

Si ribadisce l'avviso, già espresso nella relazione precedente (det. n. 79/2018), che la previsione dell'erogazione di importi "a titolo di incentivazione all'esodo" andrebbe correlata strettamente a situazioni di ristrutturazione o riorganizzazione aziendale.

Con particolare riferimento alla remunerazione della dirigenza, questa Corte, analogamente a quanto evidenziato nel referto concernente la Capo Gruppo Ferrovie dello Stato italiane S.p.a. (det. n. 44/2020), ritiene sia necessario conciliare la necessità di disporre di manager qualificati e motivati con politiche retributive più coerenti con l'orientamento generale assunto dall'ordinamento in riferimento alle società a controllo pubblico.

Di seguito si rappresenta l'evoluzione degli organici di RFI nel periodo 31 dicembre 2018 – 31 dicembre 2019:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2018: n. 26.461 unità ((di cui 240 dirigenti e 26.221 tra addetti e quadri); nel 2017 le unità di personale erano 26.025;
- consistenza del personale RFI al 31.12.2019: n. 26.407 unità (di cui 251 dirigenti e 26.156 tra addetti e quadri). Il saldo deriva da ingressi per 2.587 unità (2.458 da mercato e 129 da mobilità infragruppo) ed uscite per 2.641 unità (di cui 97 per mobilità infragruppo), comprensivi delle dinamiche relative ai tempi determinati del processo navigazione.

3.3 Il costo del personale

Nel triennio si registra l'incremento del costo del personale a ruolo del 4,87 per cento tra il 2019 e il 2017, l'incremento dei costi del personale autonomo (anche se in riduzione dell'8 per cento rispetto al 2018), l'incremento del 368,7 per cento dei costi per lavoro interinale (18 per cento nel 2019).

Tabella 4 – Costo del personale

(migliaia)

	2017	2018	2019	Var % 2019/17	Var ass. 2019/17
Personale a ruolo	1.416.567	1.465.437	1.485.623	4,87%	69.056
Salari e stipendi	1.036.580	1.080.578	1.103.847	6,49%	67.267
Oneri sociali	293.675	303.855	297.311	1,24%	3.636
Altri costi del personale a ruolo	- 1.666	-1.021	- 1.266	-24,01%	400
Trattamento di fine rapporto	70.513	71.625	71.730	1,73%	1.217
Accantonamenti e rilasci	17.465	10.400	14.001	-19,83%	-3.464
Personale autonomo e collaborazioni	33	106	98	196,97%	65
Salari e stipendi	13	74	66	407,69%	53
Oneri sociali	20	32	32	60,00%	12
Altri costi	28.595	31.892	34.703	21,36%	6.108
Lavoro interinale/personale distaccato/stage	901	3.579	4.223	368,70%	3.322
Altri costi collegati al personale	27.693	28.313	30.480	10,06%	2.787

Fonte: RFI

3.4 La formazione

Il 2019 si caratterizza per una crescita ulteriore delle attività formative rispetto agli esercizi precedenti. L'incremento è legato soprattutto alle nuove immissioni, con impatto diretto sui percorsi di ingresso ed abilitativi, ma anche alla complessiva crescita della richiesta formativa in tutte le aree di intervento, con particolare riguardo alla sicurezza del lavoro, che da luglio è stata erogata in forma "estesa" (comprensiva cioè della formazione specialistica, ad esempio sulle attrezzature da lavoro) a tutti i neoassunti. Dal punto di vista della strategia formativa, il 2019 è stato caratterizzato da una scelta di continuità rispetto a quanto avviato nell'anno precedente, ed in particolare:

- l'impegno dedicato al *target* dei neoassunti, sia nei profili di esercizio che in quelli di staff, per consolidare ingaggio e responsabilizzazione, in linea con il nuovo modello di *Leadership* di Gruppo;
 - le iniziative a supporto della Cultura della Sicurezza, *in primis* con la prosecuzione della formazione sulla *Safety Culture*, specificamente dedicata agli apprendisti assunti tra il 2016 e il 2017 (circa 500);
 - l'erogazione degli specifici moduli sulle "Non technical skills" o "NTS" di comunicazione, lavoro in squadra e gestione della pressione operativa per i mestieri chiave della circolazione ferroviaria, individuate come competenze *core* dello *human factor* per la sicurezza d'esercizio.
- Infine, sono da annoverare, per la loro specificità rispetto all'attività commerciale tipica di RFI, i due progetti dedicati rispettivamente al personale delle Sale Blu, unico di *front line* nel panorama dei mestieri aziendali, e alla formazione linguistica, attraverso la fruizione di corsi prevalentemente *on line* (circa 650 corsi attivati per un totale di oltre 2500 ore fruite).

3.5 Le consulenze e prestazioni professionali

Le consulenze valorizzate nel bilancio tra i costi per servizi sono pari a euro 275 mila nel 2017, 750 mila nel 2018 e 382 mila nel 2019. L'importo della voce "Prestazioni Professionali" valorizzata nei bilanci 2017, 2018 e 2019, anch'essa tra i costi per servizi, per rispettivamente 8,49 mln di euro, 8,75 mln e 8,96 mln, è in massima parte riconducibile a corrispettivi riconosciuti a legali esterni, a spese notarili per le attività connesse all'ordinaria gestione della Società, a corrispettivi erogati alla società di revisione. In merito alla richiesta di notizie circa il recepimento delle Linee Guida ANAC n. 12 del 2018, per i servizi legali RFI è emerso che la

Società, a differenza di ANAS che ha un proprio Albo professionale, si avvale dell'Albo degli avvocati e consulenti fiduciari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane la cui iscrizione può essere fatta attraverso il sito istituzionale della Capogruppo. L'Albo è gestito direttamente da FS, presso la Direzione Centrale General Counsel, Affari Societari e Compliance, mentre i singoli incarichi vengono conferiti dalle competenti strutture delle Società del Gruppo FS che richiedono la prestazione. L'aggiornamento dell'Albo da parte di FS Italiane avviene con cadenza annuale. Il Gruppo FS si riserva la valutazione delle domande di iscrizione di inserimento in Albo, conformi, sulla base delle esigenze gestionali, ai titoli, alle esperienze maturate e in relazione alle materie ed al territorio. L'inserimento nell'Albo non comporta alcun diritto o legittima aspettativa dei Professionisti in merito al conferimento di incarichi. La voce "Altro", afferisce prevalentemente ai corrispettivi riconosciuti ai professionisti incaricati in qualità di consulenti tecnici di parte (CTP) della redazione delle perizie estimative ed ai rimborsi spese connessi agli incarichi relativi ai punti precedenti. RFI ha infine evidenziato che la consociata Italferr s.p.a. ha reso servizi di ingegneria a seguito di "affidamento diretto" e che i corrispettivi sono determinati a valori di mercato. I ricavi operativi di Italferr per consulenze e servizi di ingegneria resi a RFI concernenti nodi, itinerari, registrano valori in aumento nel triennio considerato, passando da 147,6 mln del 2017 a 187,8 mln del 2019.

4. GESTIONE DELLA RETE FERROVIARIA IN UN MERCATO LIBERALIZZATO

Come già ampiamente sottolineato, il ruolo svolto da RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale (GI), è definito anche in relazione agli interventi del legislatore comunitario volti a raggiungere la piena liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario in Europa.

Come già riferito, la Direttiva CE 91/440 (recepita in Italia dal d.lgs. 8 luglio 2003, n. 188), allo scopo di aumentare la concorrenza e l'efficienza della rete e dei servizi di trasporto comunitari, ha disposto la separazione sia contabile sia societaria tra il gestore della rete e l'erogatore dei servizi di trasporto ferroviario. In Italia la separazione societaria è stata realizzata con la costituzione, all'interno della *holding* FSI, di RFI che gestisce le infrastrutture e di Trenitalia S.p.a. che si occupa dei servizi di trasporto ferroviario.

La Direttiva n. 2012/34/UE, c.d. "Recast"⁸, ha introdotto per ciascuna impresa elementi per meglio definire il perimetro dei diversi segmenti di attività consentendo, in termini di gestione, organizzazione ed impiego degli *asset*, di distinguere più marcatamente le attività regolate da quelle a mercato, anche attraverso il passaggio da una contabilità di tipo regolatoria⁹ ad una di tipo industriale e attraverso la contendibilità dei servizi offerti alle imprese ferroviarie.

Il Governo italiano, considerato il termine del 16 giugno 2015¹⁰, per il recepimento della richiamata Direttiva 34/2012 e per esigenze di chiarezza ed adeguamento del quadro normativo, ha inteso superare le disposizioni del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, emanando il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, integralmente sostitutivo del precedente. In particolare, viene rafforzata l'autonomia e l'indipendenza sul piano giuridico, organizzativo, decisionale e contabile del GI, al fine di garantire trattamenti uniformi ai vari operatori e una maggiore trasparenza nell'assegnazione delle tracce e nella definizione degli accordi quadro.

⁸ La direttiva europea 2012/34/UE, di riadattamento (c.d. *recast*) delle precedenti direttive in materia, ha rinnovato le disposizioni per lo sviluppo dello spazio unico delle ferrovie europee, con lo scopo di agevolare il trasporto ferroviario tra gli Stati membri dell'Unione europea, promuovendo lo sviluppo della competizione e la libera circolazione di persone e merci.

⁹ L'obiettivo della contabilità regolatoria è quello di rappresentare, sulla base delle informazioni presenti sui sistemi contabili l'utilizzo delle risorse ricevute dallo Stato sulle singole aree di business in coerenza con la normativa sopramenzionata, anche al fine di garantire la rispondenza con la contabilità generale e i Contratti di programma stipulati.

¹⁰ Il 20 luglio 2015 la Commissione europea aveva avviato la procedura d'infrazione n. 2015/0303 per mancato recepimento della Direttiva 2012/34/Ue.

Il citato decreto n. 112/2015 ribadisce, all'articolo 3 comma 1, la possibilità di assegnare la gestione dell'infrastruttura, o parte di essa, a diversi organismi o imprese nonché affidare la gestione di uno o più impianti di servizio ad un "operatore dell'impianto di servizio", definito dalla Direttiva "Recast" quale entità giuridica pubblica o privata che dovrà operare in modo tale da conseguire un profitto ragionevole.

In particolare, per quanto concerne la gestione dell'infrastruttura, si dispone la ridefinizione delle reti ferroviarie regionali e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi con riferimento alle predette reti. Il citato decreto n. 112 del 2015 ribadisce, inoltre, l'esigenza di un equilibrio tendenziale dei conti tra i ricavi complessivi a vario titolo conseguiti ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura.

Nell'ottica della razionalizzazione, trasparenza, efficienza ed efficacia della spesa destinata alla realizzazione di opere pubbliche gli interventi sono ora inseriti organicamente nella nuova pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture a livello nazionale che assume a riferimento il Piano generale dei trasporti e logistica (PGTL) e il Documento pluriennale di pianificazione (DPP). Quest'ultimo costituisce lo strumento unitario di programmazione triennale delle risorse per gli investimenti pubblici e di raccolta aggregata degli interventi e delle opere da realizzare, nonché dei progetti di fattibilità meritevoli di finanziamento.

Ciò premesso e anche sulla base di quanto definito dal Piano strategico quinquennale, attualmente ancora in via di adozione a cura del Governo ai sensi dell'articolo 1 comma 7 del d.lgs. n. 112 del 2015, il GI deve definire un nuovo Piano commerciale e un contratto di programma congruente con il predetto DPP e con il piano commerciale e adottare il Registro dei beni. In particolare, RFI in sede istruttoria ha comunicato di aver predisposto il Piano commerciale 2019¹¹, tenendo conto dei documenti di pianificazione strategica di provenienza statale e in particolare, dell'allegato al Documento di economia e finanza per il 2019, denominato "Relazione sugli interventi nelle aree sottoutilizzate l. n. 196/2009, art. 10, integrata dal d.lgs. n. 88 del 2011, art. 7". 11 Piano Commerciale – edizione settembre 2019 è stato pubblicato, per commenti, il 20 settembre 2019. La versione definitiva, per applicazione, è stata pubblicata il 27 febbraio 2020. Il successivo aggiornamento del Piano Commerciale è

¹¹ Articolo 15, comma 5 e segg. del d.lgs. n. 112/2015.

stato pubblicato, per commenti, il 30 ottobre 2020. La versione definitiva è stata pubblicata sul sito web della Società il primo marzo 2021.

Per quanto concerne l'adozione del Registro dei Beni previsto dall'articolo 15, comma 8 del d.lgs. n. 112 del 2015 RFI in sede istruttoria ha comunicato di aver sviluppato un apposito applicativo informatico per rispondere a quanto previsto dalla legge, sulla base di quanto già presente nei sistemi informatici aziendali a supporto della gestione dei processi operativi del Gestore (con particolare riguardo a quelli di manutenzione).

Con riferimento alle scelte adottate in materia di contabilità regolatoria, perimetrazione e allocazione dei costi, applicazione dei principi e criteri di calcolo delle tariffe e dei corrispettivi, RFI ha comunicato di aver adottato, in ottemperanza all'atto di regolazione adottato dall'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) con delibera n. 96 del 13 novembre 2015, appositi documenti metodologici per la determinazione dei corrispettivi richiesti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (cd. Pacchetto minimo d'accesso - PMdA) e per gli altri servizi erogati dal GI diversi dal PMdA. A seguito di quanto disposto dalla delibera n. 138 del 2017, RFI è stata invitata a verificare e completare tutte le informazioni di specifici rendiconti di conto economico e stato patrimoniale predisposti dall'Art, caratterizzati da un maggior livello di dettaglio rispetto agli analoghi prospetti di contabilità regolatoria di cui alla citata delibera n. 96 del 2015, al fine di ricomprendere per tutti i servizi, regolati (PMdA e altri servizi alle IF) e non regolati, la disaggregazione delle singole voci di costo per ciascuno dei 6 processi industriali del Gestore, ad effettuare la ricostruzione analitica delle voci di costo confluite nei predetti rendiconti.

Con delibera dell'Art n. 130 del 2019 a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 sono state definite le misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari dando piena attuazione al Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 ed introducendo nuove misure di regolazione applicabili ad una pluralità di impianti di servizio e servizi in questi prodotti, unitamente ad altre specificamente applicabili alle stazioni passeggeri, ai raccordi ferroviari, ai centri di manutenzione ed alle infrastrutture ferroviarie portuali.

Con l'entrata in vigore del regolamento UE 2016/2338, che modifica il regolamento CE 1370/2007, le Autorità competenti (Stato, Regioni ed enti locali) di ogni Stato membro dell'Unione Europe devono stabilire le specifiche degli obblighi di servizio pubblico - *Public*

service obligation (PSO), con l'obiettivo di migliorare la qualità dei servizi offerti. Il regolamento prescrive l'introduzione di specifici indicatori di *performance* per consentire la verifica della puntualità, della qualità dei servizi, la frequenza delle operazioni ferroviarie, la qualità del materiale rotabile e la capacità di trasporto di passeggeri, nonché l'adozione di sanzioni da applicare in caso di mancato rispetto dei requisiti di prestazione stabiliti.

Nell'ambito del "Quarto pacchetto ferroviario", che ha l'obiettivo di favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo, sono state recepite con il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 e con il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57 due importanti direttive UE aventi l'obiettivo di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie nell'UE e ridurre i costi e i tempi delle procedure amministrative; si tratta, nella specie, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, concernente l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione e la direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie.

Con riferimento invece al c.d. "Pilastro politico", la Direttiva n. 2370 del 2016 è stata recepita nell'ordinamento italiano con il decreto legislativo 23 novembre 2018 n. 139 che ha introdotto modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112 ribadendo che, per poter esercitare le "funzioni essenziali" (ossia l'adozione di decisioni relative "all'assegnazione delle tracce ferroviarie" e "all'imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura"), il gestore deve essere organizzato come un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese ad integrazione verticale (qual è il caso del Gruppo FSI), da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa¹². In tale quadro, RFI dovrà costantemente verificare la compatibilità del proprio assetto con le nuove e più stringenti prescrizioni in merito alla indipendenza organizzativa e decisionale, alla imparzialità nella gestione del traffico, della programmazione e della manutenzione, nonché all'applicazione delle disposizioni sulla trasparenza finanziaria.

Inoltre, con riferimento all'art. 11 bis RFI ha precisato che nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) - elaborato e pubblicato da RFI ai sensi dell'art. 14 del d.lgs n. 112 del 2015 e sottoposto alla preventiva verifica dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti - sono contenute le regole in

¹² La direttiva (UE) 2016/2370 definisce «gestore dell'infrastruttura», qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato membro nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura.

base alle quali vengono assunte le decisioni relative alla gestione del traffico (paragrafo 2.4 del PIR) e le tempistiche con cui si comunicano alle Imprese Ferroviarie (IF) le diverse indisponibilità infrastrutturali a fronte dell'esecuzione di lavori di manutenzione o potenziamento della rete, nonché le fasi di interlocuzione con le stesse IF per definire i richiamati programmi di indisponibilità (paragrafo 2.3.3.5 del PIR). RFI ha inoltre precisato che il richiamato paragrafo 2.3.3.5 del PIR è redatto in stretta aderenza ai dettami della Decisione Delegata (UE) 2017/2075 che ha sostituito l'Allegato VII della Dir. 2012/34/UE; in secondo luogo, si rileva che i programmi di riduzione della capacità sono pubblicati da RFI nel PIRWEB, applicazione interattiva via internet che costituisce integrazione al PIR.

RFI ha, inoltre, precisato che per l'anno 2019, i consiglieri ed i sindaci di RFI hanno sottoscritto ai sensi dell'articolo 11 del d.lgs. n. 112 del 2015, comma 8 e primo capoverso del comma 9 una dichiarazione attestante il permanere delle condizioni di imparzialità e assenza di conflitti di interesse. Per quanto riguarda, invece, l'art. 11 *quinquies* (meccanismi di coordinamento) sono in corso i dovuti approfondimenti all'interno della società al fine di adeguatamente e correttamente dare seguito a quanto previsto nell'articolo in parola. Infine, l'art. 11 *ter* (Delega e ripartizione delle funzioni del gestore dell'infrastruttura) non ha trovato attuazione nell'ordinamento di RFI, in quanto il Gestore dell'infrastruttura non ha attuato deleghe e ripartizioni delle funzioni di gestione dell'infrastruttura ferroviaria ad entità diverse.

4.1 La sicurezza sul lavoro e del sistema ferroviario

Il Piano annuale della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (PSE) e il Piano annuale della sicurezza del lavoro e tutela ambientale (PdLA) sono gli strumenti societari per la pianificazione e il controllo delle iniziative realizzate per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza che, nel complesso, costituiscono il Piano annuale integrato della sicurezza di RFI.

Nel 2017 e 2018 RFI ha continuato a svolgere la propria attività di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale in possesso dell'Autorizzazione di Sicurezza, rilasciata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF).

Nel corso del 2018 sono proseguite le attività del tavolo tecnico istituito a fine 2017 con il Gestore dell'infrastruttura RFI per affrontare le principali criticità emerse nell'attività di

supervisione svolte dall'ANSF che, nella Relazione preliminare sulla sicurezza ferroviaria 2018, ha individuato nella gestione del processo manutentivo una delle principali criticità del sistema ferroviario e ha emanato, anche a seguito del grave incidente ferroviario di Pioltello (25 gennaio 2018), specifiche raccomandazioni affinché si risolvessero le criticità riscontrate con la revisione dei propri processi manutentivi in coerenza con quanto stabilito dai Metodi comuni di sicurezza definiti dalla normativa europea di riferimento.

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

Il 18 giugno 2019, è stato sottoscritto, dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e Rete Ferroviaria Italiana, un Accordo di collaborazione con l'obiettivo di realizzare un collegamento automatico tra le basi dati dei sistemi dell'Agenzia e il modello di rete di RFI finalizzato a rendere più efficienti gli strumenti necessari per lo svolgimento delle attività istituzionali di rispettiva competenza. In particolare, RFI in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che detiene le informazioni caratterizzanti la rete, mette a disposizione attraverso un capillare collegamento informatico, tutte le informazioni contenute nella banca dati "Modello di Rete" mentre l'Ansf, che ha il compito di rilasciare il Certificato di Sicurezza necessario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, mette a disposizione di RFI le informazioni relative al Certificato di sicurezza i cui dati sono utili al Gestore per il rilascio delle tracce.

Nella tabella seguente si evidenzia la distribuzione degli incidenti ferroviari per tipologia.

Tabella 5 - Incidenti ferroviari per tipologia *

Descrizione	Numero incidenti significativi**			
	2016	2017	2018	2019
Collisione di treno con veicolo ferroviario	1	2	2	1
Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari	3	0	4	3
Deragliamento di treno	2	5	8	5
Incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello	15	12	3	5
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi	72	75	91	52
Incendio a bordo del materiale rotabile	1	3	3	4
Altro (incidente)	5	7	5	6
Totale	99	104	116	76

Fonte: ANSF "La sicurezza ferroviaria nel 2019" all. 1.

*I dati comprendono i dati registrati sulla [Rete RFI] ed i dati registrati sulla [Reti Regionali Interconnesse].

** come definiti dal d.lgs. 14 maggio 2019, n. 50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie." V. all. 1, Appendice, 1.1: «Incidente significativo»: qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi;

Fonte: RFI

5. IL PIANO INDUSTRIALE

Nell'ambito della politica generale del trasporto ferroviario e tenendo conto della strategia di sviluppo e dei finanziamenti dello Stato RFI è tenuta ad elaborare e aggiornare il Piano industriale¹³ (PI) comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da trasmettere al Mit e all'Art per l'approvazione. Il Piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimale dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario del Gestore.

Il PI si articola con una prospettiva regolatoria pluriennale (5 anni) con aggiornamento annuale ed espone, in modo organico, le linee strategiche dell'impresa, i principali obiettivi economici e finanziari che si intendono raggiungere, le azioni che saranno intraprese per permettere il conseguimento degli obiettivi stessi, le nuove iniziative o gli investimenti previsti per realizzare l'ottimale impiego e lo sviluppo delle infrastrutture, l'efficienza dei trasporti e l'equilibrio finanziario.

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

Nel Piano, inoltre, è prevista la progressiva integrazione delle ex "ferrovie concesse" nell'ambito dell'infrastruttura ferrovia nazionale, con l'obiettivo di ottenere maggiore capillarità del servizio ferroviario, maggiore efficienza e, soprattutto, maggiore sicurezza garantita dagli elevati standard tecnologici adottati da RFI. Per sostenere lo sviluppo del nuovo Piano Industriale, RFI ha pianificato nel decennio 2017-2026 un volume di investimenti pari a circa 56 miliardi di euro, con volumi medi annui di spesa superiori ai 5 miliardi.

A tal fine appare indispensabile che RFI monitori negli anni di validità del Piano la coerenza del piano industriale e del modello organizzativo aziendale con i principi del d.lgs. n. 112 del 2015 (spazio unico ferroviario europeo), della innanzi ricordata Direttiva UE 2016/2370 del 14 dicembre 2016 (c.d. "Quarto pacchetto ferroviario") e del Documento pluriennale di

¹³ Ora definito Piano commerciale dall'art. 15 comma 5 del d.lgs. n. 122/2015.

pianificazione del Mit ai sensi del d.lgs. n. 228 del 2011. In tale contesto strategico risulterà fondamentale l'ottimizzazione del sistema di controllo interno attraverso azioni di *internal auditing* sui processi operativi e di supporto e attività di *risk management*, nonché l'aggiornamento costante del Modello organizzativo e di gestione (c.d. "Modello 231").

6. IL PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

In ottemperanza a quanto disposto dal d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112 ai fini della commercializzazione della capacità ferroviaria e dei servizi connessi all'utilizzo dell'infrastruttura il Gestore dell'infrastruttura è tenuto a pubblicare il Prospetto informativo della rete (PIR).

Attraverso il PIR il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale comunica le regole e le procedure¹⁴ che disciplinano la richiesta di capacità e la allocazione della stessa, nonché le regole che disciplinano gli obblighi e le responsabilità del Gestore dell'infrastruttura e delle IF richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro¹⁵ e Contratto di utilizzo¹⁶). Il PIR è redatto dal GI ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. n. 112 del 2015 previa consultazione delle parti interessate, a seguito delle indicazioni e prescrizioni formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) e pubblicato nei termini prescritti dall'art. 14, comma 5 del d.lgs. cit.

Con riferimento all'art. 11 bis, nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) - elaborato e pubblicato da RFI ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 112 del 2015 e sottoposto alla preventiva verifica dell'ART- sono contenute le regole in base alle quali vengono assunte le decisioni relative alla gestione del traffico (vedasi paragrafo 2.4 del PIR) e le tempistiche con cui si comunicano alle Imprese Ferroviarie (IF) le diverse indisponibilità infrastrutturali a fronte dell'esecuzione di lavori di manutenzione o potenziamento della rete, nonché le fasi di interlocuzione con le stesse IF per definire i richiamati programmi di indisponibilità (vedasi paragrafo 2.3.3.5 del PIR). Si ritiene utile evidenziare in primo luogo che il richiamato paragrafo 2.3.3.5 del PIR è redatto in stretta aderenza ai dettami della Decisione Delegata (UE) 2017/2075 che ha sostituito l'Allegato VII della Dir. 2012/34/UE; in secondo luogo, si rileva che i programmi di riduzione

¹⁴ L'art. 3 del d.lgs. n. 112/2015 definisce il PIR il "documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione del canone per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura".

¹⁵ L'art. 3 del d.lgs. n. 112/2015 definisce "accordo quadro" l'accordo di carattere generale, giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

¹⁶ L'art. 3 del d.lgs. n. 112/2015 definisce "contratto di utilizzo dell'infrastruttura: accordo concluso tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura in termini di tracce orarie, a fronte del pagamento dei canoni.

della capacità sono pubblicati da RFI nel PIRWEB, applicazione interattiva via internet che costituisce integrazione al PIR. Il PIR relativo all'esercizio 2018 è stato aggiornato con disposizione dell'AD n. 23 del 7 dicembre 2016, n. 11 del 7 dicembre 2017 e n. 2 del 26 gennaio 2018¹⁷. L'Autorità di regolazione dei trasporti, con delibera n. 118 del 2018, ha deliberato le indicazioni e le prescrizioni che sono state recepite dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, RFI S.p.a., con riferimento al "Prospetto informativo della rete" per gli anni 2019 e 2020, nonché per la predisposizione del PIR 2021. Nel corso del primo semestre del 2019, in ottemperanza alla delibera Art n. 118/2018, RFI ha provveduto a pubblicare in PIR WEB (oggi "ePIR") le dovute informazioni, quali, ad es.: le soglie di puntualità entro le quali un treno appartenente ad un determinato segmento di mercato è considerato puntuale; gli indicatori di puntualità; etc. Successivamente, in ottemperanza alla delibera Art n. 43 del 2019 che ha approvato il sistema tariffario proposto da RFI nell'ambito del procedimento avviato con la delibera Art n. 138/2017, RFI ha aggiornato il PIR 2019 e il PIR 2020 relativamente alle tariffe del PMdA e dei servizi extra PMdA. In aggiunta a quanto sopra, al fine di dare seguito alle misure contenute nella delibera Art n. 106 del 2018, RFI ha altresì presentato un programma di azioni da svolgersi nell'arco temporale ricompreso tra il 2019 e il 2024 finalizzate a dare massima pubblicità e trasparenza ed efficienza all'attività posta in essere da RFI. Il 13 dicembre 2019 RFI ha altresì provveduto a pubblicare, sul proprio sito, l'aggiornamento straordinario del PIR 2020 e il PIR 2021, confermando in parte quanto contenuto nella bozza definitiva del PIR 2021 e recependo le prescrizioni e indicazioni dell'Art di cui alla delibera n. 151 del 2019.

¹⁷ on Disposizione n. 25 /AD dell'11 dicembre 2019 l'Amministratore delegato di RFI ha emanato il Prospetto Informativo della Rete 2020- Edizione Dicembre 2019.

7. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA.

Come già innanzi evidenziato, l'articolo 15 del d.lgs. n. 112 del 2015, in continuità con le previsioni del previgente d.lgs. n. 188 del 2003, prevede che i rapporti tra lo Stato e RFI siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più Contratti di programma (CdP), nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato.

Il Contratto di Programma - Parte Investimenti (CdP-I) è finalizzato a regolare la programmazione sostenibile degli investimenti infrastrutturali relativi alla sicurezza e all'adeguamento ad obblighi di legge, alle tecnologie per la circolazione e l'efficientamento, a interventi "leggeri", per l'aumento delle prestazioni di linee esistenti, e a interventi "pesanti", per la realizzazione di nuove opere ferroviarie di ammodernamento e sviluppo della rete. Il nuovo Contratto di Programma RFI - parte Investimenti 2017-2021, esaminato nella seduta del 7 agosto 2017 dal CIPE che si è espresso con parere favorevole, ha concluso il suo iter autorizzativo nel maggio 2019. Nell'ottobre 2020 si è perfezionata l'approvazione dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma - parte Investimenti 2017 - 2021 e nel novembre 2021 è stato sottoscritto tra RFI e Mims l'aggiornamento 2020 - 2021¹⁸.

Questa Corte raccomanda, nuovamente, che si proceda al perfezionamento dell'iter approvativo del Contratto e degli atti conseguenti in tempi consoni alla natura di atto programmatico, al fine di evitare ripercussioni negative sull'efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa e imprenditoriale.

Le risorse finanziarie contrattualizzate consentono, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, non solo la sicurezza e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente, al fine di poter garantire ai cittadini infrastrutture più efficienti e sicure e una migliore quantità e qualità dei servizi ai pendolari, ma anche il rilancio del trasporto merci ferroviario e dell'intermodalità ponendo al centro dello sviluppo della rete i nodi intermodali

¹⁸ Il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (cd. Sostegni bis) recante: «Misure urgenti connesse Informazione pubblica all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali», convertito in legge 23 luglio 2021, n. 106, all'articolo 73 *ter* i ("Disposizioni urgenti per il settore ferroviario") ha disposto quanto segue: - comma 1: "Al fine di permettere l'avvio immediato degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, l'aggiornamento, per gli anni 2020 e 2021, del contratto di programma 2017- 2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società Rete ferroviaria italiana si considera approvato con il parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile e gli stanziamenti ivi previsti si considerano immediatamente disponibili per la società Rete ferroviaria italiana ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti; - comma 2: "L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, relativamente agli interventi i cui oneri sono a carico delle risorse previste per l'attuazione di progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, resta subordinata alla definitiva approvazione del medesimo Piano da parte del Consiglio dell'Unione europea"

per una migliore accessibilità a porti, interporti ed aeroporti. Con l'atto in oggetto vengono contrattualizzate nuove risorse per circa 13,3 mld.

L'aggiornamento 2018-2019 del CdP-Investimenti, come detto, ha concluso il suo iter autorizzativo nell'ottobre 2020. Sono diventate operative tutte le risorse oggetto dell'atto contrattuale pari a 15,3 mld finalizzate all'avvio/proseguimento dei seguenti progetti/programmi di investimento: 2,5 mld per il proseguimento dei programmi di sicurezza e adeguamento agli obblighi di legge; 1,7 mld per l'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari; 0,1 mld per la valorizzazione turistica delle ferrovie minori; 1 mld di euro per la valorizzazione delle reti regionali; 1,5 mld per il potenziamento e sviluppo delle aree metropolitane; 0,2 mld per lo sviluppo dell'intermodalità (porti, interporti e aeroporti); 6,8 mld per lo sviluppo delle principali direttrici ferroviarie; 1,5 mld per il proseguimento dei progetti da realizzarsi per lotti costruttivi.

Il Contratto di Programma - Parte Servizi (CdP-S), disciplina il finanziamento delle attività di gestione e manutenzione straordinaria della Rete, finalizzate a garantire l'utilizzabilità della rete in condizioni di sicurezza e affidabilità mediante le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché il finanziamento di altri oneri di gestione relativi all'esercizio ferroviario (circolazione, *safety*, *security*, navigazione ferroviaria) e dei servizi di assistenza alle persone con mobilità ridotta. Al primo CdP-S tra RFI e lo Stato, operativo dal giugno 2014 - ha fatto seguito il CdP-S 2016-2021 sottoscritto il 14 giugno. Il nuovo CdP-S 2016-2021 presenta una 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. 112 del 2015 e della Delibera Art n. 96 del 2015 di definizione dei principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria). Oggetto principale del CdP-S rimane la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete ferroviaria nazionale per interventi di tipo "ordinario" per il contenimento del normale degrado dell'infrastruttura nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui è articolata l'infrastruttura e di primo intervento e straordinario finalizzato al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza. Per il periodo 2016-2021 il Contratto di Programma - parte Servizi prevede un ammontare di fabbisogni pari a circa 10,5 miliardi (media annua

circa 1,8 mld) a fronte di un totale di coperture disponibili a legislazione vigente pari a circa 9,3 miliardi.

La Società, in adempimento alle previsioni del CdP - I, ha provveduto ad inviare al Mit la relazione informativa sullo stato di attuazione dei programmi/progetti di investimento al 31 dicembre 2019.

8. FINANZIAMENTI PER INVESTIMENTI

8.1 Stato degli impegni finanziari.

Nella seguente tabella si riporta lo stato degli impegni finanziari a favore di RFI erogati dallo Stato e dall'Ue nel periodo dal 31 dicembre 2017 al 31 dicembre 2019.

Tabella 6 - Investimenti finanziati da Stato e UE a favore di RFI

(migliaia)

Periodo di riferimento	Σ Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
Al 31 dicembre 2017	115.024.439	73.269.288	6.112.651	71.156.014	35.642.500	2.113.274
Al 31 dicembre 2018	123.076.782	77.209.233	7.290.565	76.012.903	38.576.984	1.196.330
Δ 2018/2017	8.052.343	3.939.945	1.177.914	4.856.889	2.934.484	-916.944
Al 31 dicembre 2018	123.076.782	77.209.233	7.290.565	76.012.903	38.576.984	1.196.330
Al 31 dicembre 2019	130.689.243	80.775.465	7.125.770	80.261.439	42.788.008	514.026
Δ 2019/2018	7.612.461	3.566.232	-164.795	4.248.536	4.211.024	-682.304

Fonte elaborazione Corte dei conti su dati bilancio RFI

Nota:

- "risorse disponibili": includono le risorse di competenza statale e dell'Unione Europea che sono attribuite a RFI per la realizzazione di investimenti infrastrutturali di competenza con atti di finanziamento già finalizzati alla data di riferimento del bilancio in questione;
- "erogazioni": includono le risorse riferite alla grandezza di cui sopra ma effettivamente incassate da RFI alla data di riferimento del bilancio in questione;
- "crediti iscritti in bilancio": includono i crediti iscritti a valere sulle "risorse disponibili", in base al principio di "ragionevole certezza" dell'esigibilità del credito stesso (ad esempio, per le risorse statali stanziare mediante la Legge di bilancio vengono iscritte tra i crediti in relazione allo stanziamento annuale, in taluni casi¹ entro il limite dello stanziamento triennale, previsto dalla legge di Bilancio stessa);
- "contabilizzato": avanzamento contabile dei lavori (es. Sviluppo della Rete, Manutenzione straordinaria, Upgrading) effettuati per la quota parte coperta dalle "risorse disponibili".

RFI ha evidenziato che, al 31 dicembre 2019, le risorse disponibili ammontano a circa 130 mld. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi di Bilancio che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento *ad hoc*, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2018, le risorse disponibili registrano un incremento di 7,612 mld, dovuto ai nuovi finanziamenti disposti a favore della Società nel corso del 2019. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2019 a fronte delle risorse disponibili ammontano a 80,775 mld. Le contabilizzazioni complessive

effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2019 a 80,261 mld e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2018, registrano un incremento di 4,249 mld, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2019 a valere sulle erogazioni di cui sopra. I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 7,126 mld e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del Mef e nei confronti del Mit per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

8.2 Valutazione della *performance*

Al fine di valutare la *performance* del gestore, l'art. 8 del CdP I stabilisce che "RFI, entro il mese di giugno di ogni anno, provvederà a comunicare gli obiettivi di *performance* dell'anno in corso e la misurazione delle *performance* relative all'anno precedente. Tale misurazione sarà riferita ad un paniere costituito da tutti i progetti di investimento rilevanti, articolati per tipologia omogenea, per i quali è stata già approvata la progettazione definitiva". Il contratto prevede, inoltre, che, fatti salvi i casi di forza maggiore, di fatto del terzo o comunque di mancanza di responsabilità del gestore, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 15 per cento, rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato, il gestore deve il pagamento di una sanzione pecuniaria.

La questione è stato oggetto dell'attenzione di questa Corte, in sede di controllo sulla gestione, per ciò che riguarda in particolare il rifinanziamento della rete tradizionale con le risorse allocate nel capitolo di bilancio 7124 dello stato di previsione della spesa del Mef, che costituisce una cospicua parte delle risorse contemplate nel CdP-I¹⁹.

RFI in sede istruttoria non ha evidenziato particolari criticità. Tuttavia, il referto della Corte ha rilevato l'inadeguatezza dell'attività di monitoraggio e controllo del Mit sulla *performance* del gestore e sull'impiego delle risorse pubbliche. È risultata, in particolare, inadeguata la previsione contrattuale che rimette esclusivamente a RFI la definizione degli obiettivi annuali di *performance*, così come la misurazione della medesima riferita esclusivamente ad un paniere

¹⁹ Vedasi Corte dei conti, Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato, Deliberazione 27 dicembre 2017, n. 18/2017/G "Il rifinanziamento della rete tradizionale delle Ferrovie dello Stato".

comprendente solo i progetti con la progettazione definitiva approvata. Ciò in quanto non possono rimanere in un cono d'ombra gli investimenti che non abbiano raggiunto la progettazione definitiva e che evidentemente sono quelli che presentano maggiori criticità. Peraltro, restano pure esclusi dall'applicazione degli indicatori i programmi di investimento costituiti da una molteplicità di interventi ciascuno caratterizzato da una specifica fase di progettazione e realizzazione. Con riferimento a questi ultimi, RFI ha riferito che sono in corso di elaborazione indicatori maggiormente idonei a valutare la *performance* di tale categoria di interventi.

Pure inadeguata, come evidenziato nel citato referto, è risultata la previsione di un controllo meramente documentale del Mit su schede che, avendo ciascuna ad oggetto programmi ampi, comprensivi di molteplici interventi, risultano inevitabilmente schematiche, con un contenuto informativo di estrema sintesi e spesso per aggregati; pur nella consapevolezza dell'ampiezza e complessità dei programmi di investimento, va, comunque, osservato che le comunicazioni del Gestore in ordine ai costi ed allo stato di realizzazione degli interventi sono rimaste non verificate nemmeno a campione. È mancato un effettivo riscontro sulla attendibilità dei dati forniti dal gestore in ordine alla realizzazione degli obiettivi e degli indicatori di *performance*. Con riguardo ai tempi di realizzazione, è mancato persino qualunque dato informativo.

Ciò premesso, dalla Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti è emerso, relativamente alla *performance* che, per l'anno 2018, a seguito dell'entrata in operatività del Contratto di Programma 2017-2021, con il decreto ministeriale MIT-MEF n. 87 del 7 marzo 2019 di approvazione del Contratto è stata applicata la nuova metodologia di calcolo disciplinata dall'art. 8, commi 1-6. Con nota 1138 del 28/06/2019 - sono stati comunicati i dati di consuntivo dell'anno 2018 nonché i nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della *performance* dell'esercizio 2019. RFI ha evidenziato al dicastero che le *performance* registrate nell'anno 2018 su ogni singolo intervento del paniere monitorato, per cause attribuibili al Gestore, rientrano tutte nei limiti contrattualmente ammessi (indice sintetico inferiore al 15 per cento. Per l'anno 2020, con nota 517 del 30/04/2020, sono stati comunicati i dati di consuntivo dell'anno 2019 nonché i nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della *performance* dell'esercizio 2020 per i singoli interventi oggetto della misurazione della *performance*. La Società rappresenta che le *performance* registrate nell'anno 2019 su ogni singolo intervento del

paniere monitorato, per cause attribuibili al Gestore, rientrano tutte nei limiti contrattualmente ammessi (indice sintetico inferiore al 15 per cento).

8.3 Ricorso al mercato per il finanziamento delle opere infrastrutturali

Come è stato ampiamente riferito da questa Corte nei precedenti referti, per la realizzazione delle opere infrastrutturali RFI ha fatto ricorso ad operazioni sul mercato finanziario. La tabella n. 21 evidenzia l'ammontare complessivo dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2019.

Tabella 7 - Finanziamenti delle opere

Descrizione	(migliaia)			
	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019
Finanziamenti da banche	1.763.822	1.579.792	1.391.920	1.199.866
Passività del <i>leasing</i>	0	0	0	52.532
Debiti verso altri finanziatori	186.797	159.377	115.224	86.093
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.351.855	2.296.859	2.200.156	2.951.426
Totale Finanziamenti	4.302.474	4.036.028	3.707.300	4.289.917

Fonte: Bilancio RFI

I "Finanziamenti da banche" a medio/lungo termine ed a breve termine per 1,2 mld, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 4,421 mln e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI); il relativo decremento pari a 192,054 mln rispetto al 31 dicembre 2018 è relativo al decremento per 191,152 mln dovuto ai rimborsi di quote capitale effettuati nel 2019 ed al decremento per 903 mila euro dei ratei esposti nella quota a breve termine. I "Debiti verso altri finanziatori" a medio/lungo termine ed a breve termine, pari a 86,093 mln, rappresentano interamente i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP); il relativo decremento, pari a 29,131 mln rispetto al 31 dicembre 2018, è dovuto al rimborso nel 2019, di pari importo, delle quote capitale. I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine ed a breve termine per 2,951 mld sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 9,067 mln. In particolare, essi si riferiscono ai debiti verso la Capogruppo a valere sui due contratti *intercompany* siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti dalla Capogruppo rispettivamente con CDP e BEI per il finanziamento di investimenti ed ai finanziamenti collegati alle tranches dell'emissione obbligazionaria che

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. ha collocato sul mercato nel 2013, nel 2017, nel 2018 e nel 2019 nell'ambito del "FS EMTN Programme".

8.4 Investimenti in ricerca e sviluppo

Gli investimenti in sviluppi tecnologici mostrano un andamento in riduzione negli ultimi anni.

Tabella 8 - Spese per ricerche e sviluppo.

(milioni)

	2017	2018	2019	Var. % 2019-18
Tecnologie per la sicurezza	28,9	21,9	20,9	-4,57
Diagnostica innovativa	-	-	-	-
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	3,7	4	3,1	-22,50
Difesa ambiente e territorio	0,3	0,5	0,6	20,00
Altro	0,3	0,8	-	-
Totale	33,2	27,2	24,6	-9,56

Fonte: Bilancio RFI

Le attività relative a interventi avviati nel corso del 2019, hanno riguardato, in particolare, lo sviluppo di un sistema informativo, denominato RAMSES, per la previsione degli eventi meteorici di breve e forte durata, localizzati su aree ristrette di infrastruttura, la progettazione e realizzazione prototipale di rampe da marciapiede per assistenza a persone a mobilità ridotta sui treni, lo sviluppo del sistema di diagnostica mobile per il rilievo dei difetti e della geometria delle gallerie ferroviarie, attraverso la realizzazione del Convoglio diagnostico multifunzione per i rilievi della sanità della rotaia e dei difetti delle gallerie, lo sviluppo di sistemi di monitoraggio strutturale su ponti e viadotti ferroviari con la relativa implementazione di modelli numerici ad elementi finiti ed algoritmi di intelligenza artificiale calibrati e validati che ne descrivano il comportamento statico e dinamico.

9. ATTIVITÀ NEGOZIALE

RFI, come la Capogruppo FSI S.p.a., ha la doppia natura di impresa pubblica²⁰ e di soggetto privato che si avvale di diritti speciali o esclusivi per l'esercizio dell'attività ferroviaria ed è, quindi, qualificabile come "ente aggiudicatore" ai sensi dell'art. 3, co. 1, lett. e) del Codice dei contratti. È pertanto tenuto ad applicare, per realizzare gli scopi istituzionali, la particolare disciplina dei settori speciali richiamata dagli artt. 114-141 del d.lgs. n. 50 del 18 aprile 2016. Come chiarito dalla giurisprudenza amministrativa, per l'affidamento di contratti pubblici estranei alle finalità istituzionali, la Società deve applicare la disciplina ordinaria quale amministrazione "aggiudicatrice" ex art. 3, comma 1, lett. a) del Codice dei contratti nella forma dell'organismo di diritto pubblico. Anche le società del Gruppo (Italferr, Ferservizi, Trenitalia, Rete ferroviaria italiana, e Grandi Stazioni Retail), con socio unico soggette alla direzione e coordinamento di FSI S.p.a., in quanto deputate alla progettazione, manutenzione e realizzazione di infrastrutture e conduzione di sistemi di trasporto ferroviari convenzionali e ad alta velocità devono essere, a loro volta, qualificate sia come impresa pubblica, sia come soggetto privato che si avvale di diritti speciali o esclusivi per l'esercizio dell'attività ferroviaria. La Capogruppo e RFI bandiscono numerose gare per la realizzazione di opere e lavori o la fornitura di materiali, componenti e servizi e a tal fine RFI effettua i propri acquisti in base alle direttive comunitarie, come recepite nel Codice degli appalti e nel Regolamento per le attività negoziali delle società del Gruppo FSI emanato con Disposizione di Gruppo n. 220/AD del 22 febbraio 2017.

Gli acquisti strettamente legati alla principale attività aziendale di RFI sono gestiti, per lo più, direttamente dalla Società salvo il ricorso alla Ferservizi, alla quale è demandata la gestione centralizzata di tutte le attività di supporto del Gruppo. Le informazioni per partecipare alle gare sono diffuse attraverso i principali quotidiani e le sezioni del sito delle Società dove sono reperibili anche i criteri di qualificazione e di certificazione richiesti.

Con le disposizioni di Gruppo dell'Ad di FSI n. n. 230 e 231 del 17 luglio 2017 sono state innovate le condizioni generali di contratto per gli appalti di forniture e lavori delle Società del Gruppo. L'adozione di un nuovo testo delle Condizioni generali di contratto per gli appalti di

²⁰ Cfr. Consiglio di Stato, sentenza n. 5007/2001.

forniture e lavori è stata ritenuta necessaria a fini di adeguamento del contenuto alle previsioni della direttiva 2014/25/UE che ha introdotto nell'ordinamento nazionale, attraverso il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, specifiche previsioni normative riguardanti la fase di esecuzione dei contratti di appalto nei settori speciali. Come già evidenziato, l'adozione e l'aggiornamento di Linee di indirizzo per le Società del Gruppo, anche all'esito di analisi di mercato, si appalesano strategiche in una società particolarmente rilevante come FSI in cui convivono concessionarie di servizi pubblici e della rete ferroviaria italiana

Il Collegio sindacale il 25 ottobre 2019 all'esito dell'esame di alcuni atti negoziali selezionati ha evidenziato che, in linea generale, l'attività di approvvigionamento di servizi e forniture non è sempre sorretta da adeguata programmazione e ciò determina non di rado la richiesta di ulteriori forniture ovvero la proroga dell'erogazione di servizi al contraente originario. In alcuni casi il ricorso ad affidamenti, secondo il Collegio sindacale, dà adito a perplessità in quanto non risultano evidenti i presupposti previsti dal Codice dei contratti di cui al d.lgs. n. 50 del 2016 che prevede la possibilità di derogare all'obbligo di porre in essere una nuova gara limitatamente ai casi in cui si verificano eventi imprevedibili o imprevedibili.

Sulla questione, questa Corte, raccomandando in via generale una particolare attenzione ai profili di criticità gestionale sopra esposti, fa riserva di ulteriori approfondimenti nella prossima relazione.

10. IL CONTENZIOSO

Per quanto riguarda la gestione del contenzioso, la direzione Affari societari, legali e *compliance* è competente per la gestione del contenzioso penale, civile, amministrativo e regolatorio, mentre il contenzioso del lavoro e quello concernente la gestione degli immobili non strumentali è stato delegato a due institori rispettivamente dirigenti di Capogruppo FSI e Ferservizi.

Dai dati forniti in sede istruttoria dalla Società si evidenzia che, nel triennio 2017-2019 il valore complessivo delle cause civili contro la Società (che rappresentano la parte più rilevante del contenzioso), al lordo di rivalutazione e interessi, è aumentato, passando da 5,63 mld del 2017 a 6,94 mld del 2019. Il valore delle cause civili contro terzi passa da 38 mld del 2018 a 162,8 mln in quanto si è definito il contenzioso RFI c/ ANAS, SATAP del valore di 1,184 mld. La stima di soccombenza complessiva ammonta a circa 444 mln.

Tabella 9 - Valore del contenzioso

(milioni di euro)

Anno	Valore delle cause civili contro Ente	Valore delle cause civili contro Terzi	Valore delle cause amministrative
2017	5.628,63	1.334,96	423,40
2018	5.986,28	1.379,11	103,32
2019	6.943,18	162,77	208,31

Fonte: RFI

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio per tipologia del giudizio e per materia delle cause pendenti al 31.12.2019

Tabella 10 - Dettaglio per tipologia del giudizio e per materia delle cause pendenti al 31.12.2019

(milioni di euro)

Contenziosi Civili contro Ente 2019			
Materia	N° procedimenti pendenti	Valore	Stima di soccombenza
Appalti	224	5.823,44	390,46
Espropriazioni e Asservimenti	213	60,96	14,8
Varie	252	608,78	24,76
Totale	689	6.943,18	430,02
Contenziosi Civili contro Terzi 2019			
Materia	N° procedimenti pendenti	Valore	Stima di soccombenza
Appalti	26	66,35	4,39
Espropriazioni e Asservimenti	30	4,78	0
Varie	201	91,64	0,81
Totale	257	162,77	5,2
Contenziosi Amministrativi 2019			
Materia	N° procedimenti pendenti	Valore	Stima di soccombenza
Appalti	-14	16,13	0,97
Espropriazioni e Asservimenti	123	23,67	2,78
Varie	210	168,51	5,31
Totale	377	208,31	9,06

Fonte: RFI

Di seguito si riportano le notizie relative ad alcuni contenziosi di particolare rilevanza.

RFI c/ANAS-Satap: giudizio pendente presso il Tribunale Civile di Roma

Il contenzioso origina da una serie di accordi sottoscritti a suo tempo dall'allora TAV s.p.a. con ANAS e la concessionaria autostradale della Torino-Milano ASTM (oggi SATAP) per la realizzazione delle opere di adeguamento e di potenziamento autostradale nell'ambito della

complessiva riqualificazione del corridoio plurimodale Torino-Milano contestualmente alla realizzazione della nuova Tratta AV/AC Torino-Milano.

In relazione ai suddetti accordi non è stato tuttavia possibile pervenire ad una soluzione condivisa tra TAV/RFI ed ANAS/Satap, poiché ANAS/Satap hanno respinto le pretese di RFI in merito all'attribuzione alle medesime della quota parte degli oneri per la predetta riqualificazione del corridoio plurimodale afferenti alle opere di adeguamento e di potenziamento autostradale.

Conseguentemente, in data 9 giugno 2016 è stato notificato l'atto di citazione in giudizio di ANAS/SATAP presso il Tribunale di Roma con cui viene richiesta una somma di oltre 1.000 mln di euro, oltre accessori.

In sede di costituzione in giudizio ANAS, deducendo la propria carenza di legittimazione passiva, ha chiamato in causa il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In data 17 luglio 2018 è stata emessa sentenza del Tribunale di Roma che, rigettando le domande di RFI, ha dichiarato che "nessuna somma l'attrice può pretendere dalle convenute con riguardo alle opere realizzate in oggetto". La sentenza è passata in giudicato nel febbraio 2019. Contestualmente è stato sottoscritto un accordo transattivo tra RFI s.p.a., ANAS s.p.a. e SATAP avente ad oggetto, oltre alla chiusura del contenzioso in questione, anche la complessiva definizione delle ulteriori potenziali pendenze tra RFI s.p.a. e SATAP, nonché i principi generali che dovranno regolare la definizione degli aspetti patrimoniali tra RFI e SATAP ed i connessi atti Convenzionali afferenti alla realizzazione della Tratta AV/AC Torino-Milano.

ARBITRATI

- Impugnazione del Lodo arbitrale RFI-FCA NV depositato in data 15.7.2013. Subtratta AV/AC Novara-Milano.

Con sentenza del settembre 2015 la Corte di Appello di Roma, accogliendo l'impugnazione di RFI, ha dichiarato la nullità del Lodo (avente ad oggetto parte delle riserve iscritte da FCA in corso d'opera), condannando FCA alla restituzione con gli interessi della differenza fra quanto pagato da RFI in esecuzione del Lodo (circa 187 mln) e la minor somma cui FCA ha diritto all'esito del giudizio di appello (circa 10 mln di euro).

Allo stato pende giudizio in Cassazione instaurato da FCA e nel cui ambito RFI ha proposto ricorso incidentale.

L'ulteriore giudizio per revocazione della già menzionata sentenza d'appello proposto da FCA avanti alla Corte di Appello di Roma, è stato definitivamente deciso con sentenza depositata in data 18 ottobre 2019, con cui la Corte di Appello di Roma ha integralmente rigettato, dichiarandola inammissibile, l'impugnazione di FCA.

- Impugnazione del Lodo arbitrale RFI-COCIV in data 21.6.2013. Tratta AV/AC Milano-Genova/Terzo Valico dei Giovi.

Il Lodo - avente ad oggetto la valorizzazione di talune attività progettuali a suo tempo espletate dal Consorzio COCIV - è stato impugnato da RFI in via principale con atto di impugnazione notificato in data 17.9.2014 e da COCIV in via incidentale con comparsa di costituzione e risposta con impugnazione incidentale depositata in data 29.1.2015.

Il giudizio è stato deciso con sentenza depositata in data 28.10.2019, con cui la Corte di Appello di Roma ha integralmente rigettato l'impugnazione proposta da RFI. Le parti, in data 14 maggio 2020, con scambio di lettere, hanno rinunciato ad impugnare in via principale e incidentale la sentenza della Corte di Appello e il Consorzio COCIV ha altresì rinunciato al pagamento delle spese legali liquidate in suo favore, dando atto di aver ricevuto il pagamento integrale di quanto indicato nel Lodo e di non aver più nulla a che pretendere da RFI.

- Impugnazione del Lodo arbitrale RFI-STRABAG (già Adanti S.p.a.). Raddoppio della linea ferroviaria Cagliari - Golfo Aranci nel tratto Decimomannu - San Gavino.

Con sentenza del settembre 2015 la Corte di Appello di Roma, accogliendo l'impugnazione di RFI, ha dichiarato la nullità del Lodo in integrale accoglimento delle censure spiegate da RFI (irregolare costituzione del Collegio arbitrale e carenza degli arbitri del potere di conoscere e decidere la controversia).

Con atto di citazione notificato in data 24 ottobre 2016, STRABAG ha nuovamente citato RFI avanti il Tribunale di Roma.

La domanda di STRABAG ammonta complessivamente a circa 103 mln di euro ed è relativa anche a riserve non oggetto del giudizio arbitrale.

In data 10 gennaio 2018 è stato disposto l'espletamento di una CTU.

La CTU definitiva è stata depositata il 15 febbraio 2019 ed ha concluso per il riconoscimento a STRABAG dell'importo complessivo pari a euro 44.520.859,99 (inclusi interessi e rivalutazione).

RFI ha eccepito la nullità della CTU per inadeguatezza nel merito sotto vari profili e ha chiesto la conseguente rinnovazione della stessa. All'udienza del 2 aprile 2019 sono state precisate le conclusioni e la causa è stata trattenuta per la decisione. Allo stato si è in attesa della sentenza. Precisate le conclusioni, con successiva ordinanza del 17 dicembre 2019 il Tribunale di Roma — in accoglimento di una delle eccezioni formulate da RFI circa l'inattendibilità degli esiti della CTU espletata — ha disposto la rinnovazione delle operazioni peritali rimettendo la causa sul ruolo istruttorio (udienza 25 febbraio 2020) per il conferimento dell'incarico a nuovi consulenti tecnici d'ufficio. Espletate le operazioni peritali, è stata emessa una prima Relazione provvisoria di cru che ha riconosciuto all'Impresa circa 9 milioni di euro e sulla quale i periti di parte RFI hanno svolto osservazioni critiche. Il 10 dicembre 2020 è stata deposita la Relazione definitiva di CTU che sostanzialmente ha confermato l'importo da riconoscersi in favore dell'appaltatore (con un lieve aumento di circa 150.000 euro rispetto alla bozza). L'udienza di esame della CTU si è tenuta il 26 gennaio 2021; in quella sede RFI ha formulato propri rilievi critici alla Relazione e il giudice si è riservato. A scioglimento della riserva, con ordinanza dell'8 luglio 2021, è stato disposto il deposito di una relazione integrativa di CTU sui chiarimenti richiesti da RFI e la causa è stata rinviata all'udienza del 25 gennaio 2022 per esame del richiesto supplemento peritale.

Il 26 luglio 2021 è stata resa la Relazione integrativa che ha confermato il contenuto della CTU definitiva (con un sostanziale rinvio alle valutazioni in quella sede già espresse dai Periti).

Nelle more, STRABAG ha depositato istanza urgente di sostituzione del Collegio peritale per pretesi motivi di incompatibilità, cui RFI ha replicato con deposito di controdeduzioni. Allo stato, il giudice non si è pronunciato sull'istanza di STRABAG. Il giudizio è tuttora pendente.

PROCEDURA DI INFRAZIONE (CASO SA32179)

Nel marzo 2004 la DG Competition della Commissione Europea ha avviato un'indagine formale nei confronti dello Stato italiano riguardante un presunto caso di aiuto di Stato ex art. 107 del TEUF.

La pratica oggetto di indagine attiene 4 operazioni di *asset allocation* realizzate a favore di Trenitalia e di FS Logistica.

Il Gruppo FS ha informato la Commissione di condividere le osservazioni già espresse dalle autorità italiane in merito all'assenza dei presupposti per qualificare le operazioni di cui trattasi alla stregua di un aiuto di Stato ed in particolare: (i) non imputabilità della misura allo Stato; (ii) assenza di risorse statali, in quanto le operazioni di cui trattasi rappresentano un mero riposizionamento di risorse interne al Gruppo FS; (iii) nessuna attribuzione di vantaggio economico; (iv) assenza di pregiudizio alla concorrenza ed agli scambi tra gli Stati; (v) coerenza con il principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato (MEIP) poiché le operazioni di *asset allocation* rispondono a motivazioni economiche obiettive (ripartizione degli *asset* ai fini della valorizzazione delle partecipazioni detenute dalla capogruppo nelle società interessate) e risultano coerenti con analoghe scelte e processi di organizzazione industriale seguiti dai principali gruppi ferroviari in altri Stati membri.

La Società conferma che ad oggi l'indagine in oggetto non risulta conclusa ma non esiste alcuna azione diretta nei confronti di RFI né delle altre società del gruppo FS, in quanto il procedimento da parte della CE è stato aperto nei confronti dello Stato italiano.

COPERTURA FINANZIARIA DEGLI ESBORSI DA RICONOSCERE ALLE IF OPERANTI NEL SETTORE CARGO RELATIVAMENTE AL CD SCONTO K2

Per quanto riguarda l'ottemperanza della sentenza del Consiglio di Stato di annullamento del DM 92T, in data 26 settembre 2016 il Commissario *ad acta* ha trasmesso la relazione conclusiva sugli esiti dell'istruttoria relativa al riconoscimento dello sconto K2, quantificando l'importo da corrispondere alle quattro imprese ferroviarie ricorrenti, interessate dal giudizio di ottemperanza, segnatamente: Rail Traction Company, DB Cargo Italia (ex NordCargo), SBB Cargo, DB Cargo Italy (ex DB Schenker). Pur avendo presentato al Consiglio di Stato un ricorso per motivi aggiunti al fine di ottenere chiarimenti in merito all'ottemperanza del giudicato formatosi in materia di sconto K2, le summenzionate imprese ferroviarie hanno notificato a RFT s.p.a., nel dicembre 2017, quattro separati ricorsi per decreto ingiuntivo, volti ad ottenere il pagamento delle somme riconosciute loro dal Commissario *ad acta* nella propria relazione. A fronte di tali ricorsi, RFI ha provveduto a liquidare alle imprese ferroviarie le somme dovute, avvalendosi dello specifico appostamento già presente alla voce “-Tecnologie per la

circolazione e l'orientamento — Oneri applicazione del D.M. 44/T del 22 marzo 2000" dell'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti. In ragione del pagamento effettuato da RFI le quattro IF ricorrenti hanno depositato "istanza per la dichiarazione di sopravvenuta carenza di interesse". Pertanto, in considerazione della suddetta istanza, il Consiglio di Stato con sentenza n. 2518 del 26 aprile 2018 ha dichiarato il "ricorso per motivi aggiunti" improcedibile disponendo altresì la compensazione delle spese di giudizio. Per quanto invece concerne il giudizio civile instaurato da Trenitalia (con cui è stato richiesto al giudice di accertare - a causa della mancata applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura dello sconto K2 - il pagamento, nel periodo compreso tra il 1/12/2005 e il 31/12/2007, di un canone di utilizzo dell'infrastruttura superiore a quello effettivamente dovuto per un importo complessivo pari a € 243.058.346,75, con conseguente condanna di RFI alla restituzione della somma indebitamente percepita più relativi interessi) è stato consentito a RFI di chiamare in causa il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché il Ministero dell'economia e delle finanze per garanzia e manleva delle somme - a titolo di Sconto K2- che saranno eventualmente riconosciute in favore di Trenitalia. Entrambi i Ministeri si sono costituiti ritualmente e congiuntamente ed il Tribunale ha rinviato all'udienza del 15 gennaio 2020 per la decisione sulle richieste istruttorie. Con successiva comparsa di intervento depositata il 7 ottobre 2019 è intervenuta un giudizio anche Mercitalia Rail S.r.l., alla quale è stato trasferito, per atto di scissione parziale, il ramo d'azienda denominato "Cargo" da parte di Trenitalia. L'interveniente ha riconosciuto la titolarità in capo a sé e non a Trenitalia dell'asserito credito per cui è causa e, facendo sostanzialmente proprie le ragioni già esposte da Trenitalia, ha concluso per la condanna di RFI alla restituzione degli importi asseritamente versati in eccesso a titolo di sconto K.2. Trenitalia, vista l'eccezione di RFT e l'intervento di Mercitalia, ha ridotto la sua domanda di ripetizione al solo importo di € 144.517.283,17 (pari a circa il 59,5% dell'intero indebito), con l'esclusione della quota di spettanza di Mercitalia (pari a circa il 40,5% del totale e cioè pari a 98.341.063,58), con corrispondente proporzionale riduzione degli importi richiesti a titolo di interessi, rivalutazione e maggior danno. All'udienza del 15 gennaio 2020 sia Trenitalia che Mercitalia hanno richiesto la disposizione di una consulenza tecnica d'ufficio per la compiuta quantificazione delle somme vantate. L'Avvocatura dello Stato per i Ministeri ha invece ribadita l'inammissibilità della chiamata in causa. RFI ha replicato insistendo affinché venga accertato e dichiarato l'obbligo dei Ministeri

di manlevare pienamente RFI nella denegata ipotesi di accoglimento in tutto o in parte delle domande di Trenitalia e Mercitalia e si è opposta a tutte le istanze istruttorie, chiedendo il rinvio all'udienza di precisazione delle conclusioni. Con ordinanza del 20 febbraio 2020 il giudice - esaminate le richieste istruttorie delle parti e ritenendo di poter decidere unitamente al merito tutte le eccezioni preliminari sollevate - ha disposto una consulenza tecnica d'ufficio per la "quantificazione dello sconto K2 eventualmente spettante a Trenitalia per i mesi di dicembre 2005 e per il biennio 2006 e 2007", prevedendo inoltre che "il/ CTU provveda, in sede di operazioni peritali, all'acquisizione presso la convenuta [RFI] dei dati e parametri tecnici Immuni per il calcolo dello sconto K2 indicato". La causa, inizialmente fissata al 10 giugno 2020 per il conferimento dell'incarico ed il giuramento del consulente, è stata rinviata d'ufficio (causa Covid) e si è tenuta in data 16 dicembre 2020, con la conseguente nomina del CTU e designazione dei CTP. Le operazioni peritali si sono concluse il 30 giugno 2021 e all'udienza del 17 novembre 2021 il giudice ha rinviato la causa, per la precisazione delle conclusioni, all'udienza del 15 giugno 2022.

Da ultimo, per quanto concerne i due giudizi promossi da RFI dinanzi al TAR Lazio avverso le Decisioni URSF n. 18/2006 e n. 83/2007 si segnala che RFI ha provveduto ad impugnare al Consiglio di Stato la sentenza del Tar Lazio n. 9381/2017 (pubblicata il 22 agosto 2021) che li ha in parte dichiarati inammissibili ed in parte respinti perché infondati.

IMPUGNATIVA DELLE DELIBERE NN. 70 E 76 DEL 2014 DELL'ART (in materia di regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie)

Si rammenta che avverso la delibera n. 70/2014 RFI aveva originariamente proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica al fine di censurare una serie di vizi procedurali, sostanziali e di istruttoria riferiti a tale provvedimento, e segnatamente alle misure regolatorie in materia di pedaggio AV, sgombero dell'infrastruttura, assistenza alle persone a mobilità ridotta (PMR) ed assegnazione degli spazi in stazione.

In data 21 aprile 2017 il TAR Piemonte, con sentenza n. 541/2017, aveva in parte respinto ed in parte dichiarato inammissibile il ricorso promosso da RFI ritenendo legittimo sia l'iter procedurale seguito dall'Art per l'emanazione della Delibera n. 70 sia il valore di pedaggio

AV/AC ivi contenuto (i.e. euro 8,2 treno*km) , in quanto - ad avviso del giudice amministrativo - l'Autorità si sarebbe limitata a fissare i principi e i criteri a cui la stessa RFI si è conformata, oltretutto per un periodo di tempo circoscritto al solo anno 2015, in modo così del tutto coerente col quadro di ripartizione delle competenze in materia di pedaggio delineato dalla normativa di settore.

In data 21 luglio 2017 RFI, ritenendo infondate le argomentazioni addotte dal giudice di primo grado, ha presentato appello innanzi al Consiglio di Stato avverso la sopra indicata sentenza del TAR evidenziando - in particolare - la circostanza per cui durante il periodo di vigenza della delibera n. 70 del 2014 (i.e. 6/11/2014 - 31/12/2015) aveva registrato un minor livello di ricavi a causa dell'impossibilità di recuperare integralmente ed adeguatamente la parte di costo relativa alla remunerazione del capitale investito nella sua componente di capitale di rischio; tutto ciò, nonostante detto recupero fosse non solo espressamente previsto e consentito dall'allora vigente normativa di settore ma anche riconosciuto dalla stessa Art con la successiva Delibera n. 96/2015 che detta i vigenti criteri in tema di determinazione del pedaggio.

Il 9 settembre 2021 il Consiglio di Stato, con la sentenza n. 6108, ha accolto l'appello di RFI e, in riforma della sentenza del TAR Piemonte, annullato la Delibera Art n. 70/2014.

Il giudice di appello, aderendo integralmente alle argomentazioni di RFI, ha espressamente rilevato che, in via ordinaria, i canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura sono stabiliti al costo di circolazione direttamente legato all'uso da parte delle imprese ferroviarie dell'infrastruttura e che nel canone di accesso possono essere tuttavia incluse componenti aggiuntive a copertura dei costi di investimento, tra cui il "rendimento del capitale investito". Al riguardo, il Consiglio di Stato ha infatti contraddetto la tesi dell'Art secondo cui la delibera n. 70/2014 avrebbe in realtà assicurato al gestore un tasso di remunerazione del capitale investito del 5,5 per cento, riconoscendo la validità della tesi esposta in sede di ricorso secondo cui, nel modello di calcolo di RFI inviato all'Art nella fase istruttoria della delibera 70/2014, il riconoscimento della remunerazione del capitale investito ad un tasso del 5,5 per cento sarebbe stato garantito al gestore solo qualora fosse stato accordato un aumento progressivo del pedaggio AV, unitamente al riconoscimento di un credito regolatorio al 31 dicembre 2018 da recuperare a valere sui pedaggi degli anni successivi. Tale aumento progressivo, come noto, non è stato invece previsto con la delibera n. 70/2014.

Il giudice di appello ha, altresì, precisato che “dal carattere retroattivo dell’annullamento consegue l’obbligo conformativo per l’Autorità di colmare «ora per allora» il vuoto regolatorio determinato dall’anzidetta ablazione, attraverso l’adozione di un atto tecnicamente retroattivo, dal momento che i relativi effetti sono fatti decorrere da un momento antecedente rispetto al perfezionarsi della fattispecie. [...] L’Autorità di regolazione, nel rinnovare il procedimento relativamente al periodo regolatorio dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015, dovrà compiere un’istruttoria che tenga conto dei principi affermati nella presente sentenza, consentendo la partecipazione di tutti gli operatori interessati”.

Le IF interessate al sopra richiamato procedimento - finalizzato alla determinazione delle somme oggetto di recupero in favore di RFI - saranno le sole due imprese operanti nel “segmento AV” (segnatamente Italo-NTV e Trenitalia) dal momento che il perimetro applicativo della delibera n. 70/2014 - in materia di pedaggio - era riferito esclusivamente a tale tipologia di traffico.

Contro detta sentenza sono state promosse le seguenti iniziative giudiziarie: i) ricorso per "revocazione" notificato in data 31 ottobre 2019 da parte dell'impresa ferroviaria Italo-NTV; ii) coinvolgimento dell'Art in tale giudizio tramite proposizione di "revocazione incidentale" notificata in data 26 novembre 2019; iii) autonomo ricorso per "revocazione" notificato in data 28 novembre 2019 da parte dell'impresa ferroviaria Trenitalia; iv) ricorso dell'Art dinanzi alle SS.UU. della Corte di Cassazione - notificato in data 23 dicembre 2019 - sul presupposto di uno “sconfinamento” dei limiti esterni della giurisdizione da parte del giudice amministrativo che avrebbe invaso arbitrariamente il campo di discrezionalità tecnica riservato all'Autorità attraverso l'esercizio di poteri di cognizione e di decisione non previsti dalla legge. L’udienza di discussione è stata fissata al 14/12/2021 e l’ART, con la Delibera 88/21, ha espressamente sancito che l’ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 non comporta acquiescenza e che *“se la Corte di Cassazione dovesse annullare la sentenza, decadrebbero anche il provvedimento esecutivo dell’Autorità e gli effetti economici sino a quel momento dallo stesso prodotti”*. Con sentenza n. 1262 del 12 febbraio 2021 il Consiglio di Stato, previa riunione, ha respinto i ricorsi per revocazione della sentenza n. 6108/19 proposti da NTV, dall'Art e da Trenitalia. Il Giudice, in particolare, aderendo alle difese di RFI, ha dichiarato inammissibili tutti i motivi di revocazione. L'Art, con delibera n. 39 del 25 marzo 2021, ha dunque avviato il procedimento regolatorio con indizione di consultazione per la rideterminazione del canone di accesso

all'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità/Alta capacità per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015.

Il 17 giugno 2021 è stata pubblicata la delibera n. 88 del 2021 con cui l'ART ha concluso il procedimento di cui sopra, fissando i criteri per la rideterminazione del canone in questione. Secondo il disposto della citata delibera RFI dovrà recuperare un importo pari a circa 125 milioni di euro al netto dell'attualizzazione. La delibera 88/21 è stata impugnata con ricorso straordinario al Capo dello Stato dall'impresa Italo-NTV il 15 gennaio 2021 ed RFI, con atto di opposizione notificato il 19 novembre 2021, ne ha chiesto la trasposizione dinnanzi al competente TAR.

Infine, - sempre con riferimento alla delibera n. 70 del 2014 - è pendente l'appello di NTV innanzi al Consiglio di Stato. In tale giudizio è stata adottata un'ordinanza istruttoria con cui è stata disposta un'attività di verifica in merito all'ammontare del canone di utilizzo dell'infrastruttura, da svolgersi a cura del Direttore del dipartimento di ingegneria dell'ambiente, del territorio e delle infrastrutture del Politecnico di Milano. L'udienza di discussione è stata fissata al 7 ottobre 2021. In data 18/10/2021 il Politecnico di Milano ha depositato una nota con la quale ha comunicato di non avere competenze per svolgere l'attività di verifica richiesta e l'inopportunità della verifica, in ragione di un potenziale conflitto di interessi. Il Consiglio di Stato ha fissato una camera di Consiglio per il giorno 16/12/2021.

11. LA GESTIONE FINANZIARIA, PATRIMONIALE ED ECONOMICA

11.1 Bilancio d'esercizio

I bilanci relativi agli esercizi 2017, 2018 e 2019 sono stati redatti in base ai principi internazionali IFRS e nel presupposto della continuità aziendale, approvati e depositati entro i termini previsti dallo Statuto e dal Codice civile. RFI non ha proceduto al consolidamento essendo i bilanci medesimi già inseriti nel bilancio consolidato della Capo Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a., secondo i principi contabili internazionali.

I medesimi bilanci d'esercizio sono stati predisposti sulla base del criterio del costo storico salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie valutate secondo il criterio della "fair value". La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nell'apposita nota esplicativa n. 5 - "Gestione dei rischi finanziari e operativi". 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 ed il rischio di credito.

Il dirigente preposto in carica ha attestato che i bilanci in esame, redatti in conformità ai principi contabili internazionali (Ifrs) applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002, corrispondono alle risultanze contabili dei libri e delle scritture contabili e sono idonei a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria.

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'articolo 2429 cod. civ., nelle relazioni sui progetti di bilancio relativi agli esercizi 2017, 2018, 2019, ha espresso parere favorevole circa l'approvazione dei bilanci in esame, senza formulare particolari osservazioni.

La tabella seguente riporta i principali risultati di bilancio conseguiti negli esercizi 2017, 2018 e 2019.

Tabella 11 - Principali risultati della gestione

	2017	2018	2019	Variazione 19/17	Var.% 19/17
	<i>(milioni)</i>				
Ricavi operativi	2.538	2.790	2.799	261	10,28
Costi operativi	-2.058	-2.341	-2.318	260	-12,63
Margine operativo lordo (EBITDA)	480	449	481	1	0,21
Risultato operativo (EBIT)	293	312	350	57	19,45
Risultato netto	262	274	302	40	15,27
Capitale investito netto (CIN)	33.767	34.681	36.214	2.447	7,25
Mezzi propri (MP)	33.364	33.530	33.729	365	1,09
Posizione finanziaria netta (PFN)	403	1.151	2.485	2.082	516,63
Investimenti dell'esercizio	4.421	4.926	4.847	426	9,64
Flusso di cassa complessivo generato/assorbito nell'esercizio	60	-546	-170	-230	-383,33
	PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI				
	2017	2018	2019		
EBITDA MARGIN (EBITDA/RICAVI OPERATIVI)	18,89%	16,09%	17,18%		
ROS (EBIT MARGIN)	11,53%	11,18%	12,52%		
COSTO DEL PERSONALE/RICAVI OPERATIVI	56,95%	53,66%	54,31%		

Fonte: RFI

Nel triennio il bilancio di RFI presenta un risultato netto positivo pari, rispettivamente, a 262 mln, 274 mln e 302 mln, mostrando un andamento in crescita. Significativo è il volume di investimenti, pari a circa 4,9 mld sia nel 2018 che nel 2019.

Nel 2019 i ricavi operativi si attestano a 2.799 mln, sostanzialmente in linea con il precedente esercizio; i costi operativi, pari a 2.318 mln, sono diminuiti di 23 mln (1 per cento sul 2018), grazie all'efficientamento dei processi che ha consentito un contenimento dei costi operativi, più evidente dal raffronto con il 2017 (- 260 mln). L'EBIT si incrementa del 12,12 per cento rispetto all'esercizio 2018 (+19,45 per cento rispetto al 2017) raggiungendo i 350 mln, con un *EBIT Margin* del 12,52 per cento. Il margine operativo lordo (EBITDA) del 2019 si attesta a 481 mln, sostanzialmente allineato con quello del 2017 (+0,21 per cento), ma migliora rispetto al 2018 del 7,13 per cento, con un *EBITDA Margin* del 17,18 per cento.

I mezzi propri si attestano a 33,7 mld con un incremento del 0,59 per cento (+199 mln sul 2018, +365 mln sul 2017).

Per quanto attiene alla situazione patrimoniale si registra l'incremento nel triennio dal 2017 al 2019 di 190 mln (circa 0,41 per cento) quale saldo tra il decremento delle attività non correnti (6,22 per cento), delle attività correnti (-30 per cento) e le passività non correnti (-21,62 per cento) e le passività correnti (11 per cento).

Nel triennio si registra un flusso di cassa negativo quale risultante dalla differenza delle disponibilità liquide a inizio periodo e le disponibilità liquide a fine esercizio.

11.2 Situazione patrimoniale

Di seguito si riportano i prospetti dall'attivo e del passivo dello stato patrimoniale della situazione patrimoniale e finanziaria.

Tabella 12 - Stato patrimoniale - Attivo

	2017	2018	2019	Var Ass. 2019/18	Var % 2019/18
Attività					
Immobili, impianti e macchinari	33.603.095.382	33.535.518.619	34.134.291.747	598.773.128	1,79
Investimenti immobiliari	1.122.197.030	1.103.868.150	1.114.517.288	10.649.138	0,96
Attività immateriali	540.874.238	631.180.985	695.256.574	64.075.589	10,15
Attività per imposte anticipate					
Partecipazioni	132.310.527	135.655.960	141.555.961	5.900.001	4,35
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.699.827.082	1.163.950.985	575.395.107	-588.555.878	-50,57
Crediti commerciali non correnti	3.416.940	1.690.439	1.676.576	-13.863	-0,82
Altre attività non correnti	1.214.159.869	3.439.293.391	4.037.578.944	598.285.553	17,40
Totale attività non correnti	38.315.881.068	40.011.158.529	40.700.272.197	689.113.668	1,72
Rimanenze	644.358.670	741.217.075	863.848.979	122.631.904	16,54
Contratti di costruzione	54.082.348	-	-		
Crediti commerciali correnti	524.910.358	684.023.551	676.855.930	-7.167.621	-1,05
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	795.129.520	673.106.410	689.333.428	16.227.018	2,41
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.138.003.046	719.743.100	540.334.140	-179.408.960	-24,93
Crediti tributari	17.055.152	17.055.900	16.515.637	-540.263	-3,17
Altre attività correnti	3.938.405.945	2.840.232.839	2.125.444.149	-714.788.690	-25,17
Totale attività correnti	7.111.945.039	5.675.378.875	4.912.332.263	-763.046.612	-13,44
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	0	3.478.000	0	-3.478.000	-100,00
Totale attività	45.427.826.107	45.690.015.404	45.612.604.460	-77.410.944	-0,17

Fonte: RFI

Tabella 13 - Stato patrimoniale - Patrimonio netto e Passivo

Patrimonio netto	2017	2018	2019	Var Ass. 2019/18	Var % 2019/18
Capitale sociale	31.525.279.633	31.528.425.067	31.528.425.067	0	0,00
Riserve	106.845.036	148.428.124	157.488.956	9.060.832	6,10
Riserve di valutazione	(220.855.917)	(190.019.283)	(184.174.945)	5.844.338	-3,08
Utili (Perdite) portati a nuovo	1.668.060.439	1.751.144.183	1.911.630.567	160.486.384	9,16
Utile (perdita) di esercizio	261.500.769	274.196.193	301.933.002	27.736.809	10,12
Totale Patrimonio Netto	33.340.829.960	33.512.174.284	33.715.302.647	203.128.363	0,61
Passività					
Finanziamenti a medio/lungo termine	3.321.839.305	3.023.039.622	2.497.189.276	-525.850.346	-17,39
TFR e altri benefici ai dipendenti	673.549.338	594.735.354	513.963.378	-80.771.976	-13,58
Fondi rischi e oneri	515.061.792	524.901.643	473.714.028	-51.187.615	-9,75
Passività per imposte differite	-	-	-		
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	23.110.412	17.947.444	53.570.861	35.623.417	198,49
Debiti commerciali non correnti	34.707.042	18.722.374	18.682.221	-40.153	-0,21
Altre passività non correnti	127.030.382	111.478.039	122.878.990	11.400.951	10,23
Totale passività non correnti	4.695.298.271	4.290.824.476	3.679.998.754	-610.825.722	-14,24
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	714.189.446	684.259.551	1.740.196.258	1.055.936.707	154,32
Debiti commerciali correnti	3.003.081.990	3.199.928.343	3.180.907.749	-19.020.594	-0,59
Debiti per imposte sul reddito	-	99.750	43.581	-56.169	-56,31
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.945.953	912.133	14.006.040	13.093.907	1435,53
Altre passività correnti	3.672.480.487	4.001.816.867	3.282.149.431	-719.667.436	-17,98
Totale passività correnti	7.391.697.876	7.887.016.644	8.217.303.059	330.286.415	4,19
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-	-	-		
Totale passività	12.086.996.147	12.177.841.120	11.897.301.813	-280.539.307	-2,30
Totale Patrimonio Netto e passività	45.427.826.107	45.690.015.404	45.612.604.460	-77.410.944	-0,17

Fonte: RFI

* La società ha applicato gli IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

Nel 2019 si evidenzia l'incremento delle attività non correnti dell'1,72 per cento sul 2018 e la diminuzione delle attività correnti del 13,44 per cento sul 2018. In particolare, per quanto attiene alle attività non correnti la voce Immobili, impianti e macchinari passa da 33,535 mld del 2018 a 34,134 mld nel 2019 dovuta fra l'altro, all'aumento delle immobilizzazioni in corso per 318 milioni di euro, all'aumento della consistenza di terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale per circa 229 mln euro e all'aumento degli impianti e macchinari per circa 3 mln.

Per quanto riguarda gli investimenti immobiliari si registra nel 2019 un aumento complessivo di 10,65 mln che è, fra l'altro, la risultante della variazione in diminuzione del valore dei terreni per circa 19 mln e dell'aumento del valore dei fabbricati per 6,1 mln e dell'aumento delle immobilizzazioni in corso per 23,92 mln. Le attività immateriali aumentano di 64 mln sul 2018

per via dell'incremento delle immobilizzazioni in corso (da circa 464 mln a 535 nel 2019 (71 mln) e della diminuzione delle concessioni, licenze, marchi e brevetti di 7,42.

Per quanto concerne le partecipazioni, valutate al costo rettificato per le perdite durevoli di valore, si rileva un incremento da 135 mln del 2018 a 141 mln del 2019 (4,35 per cento). L'incremento è dovuto alla costituzione della società Infrarail Firenze S.r.l. totalmente controllata da RFI e all'acquisizione di una partecipazione minoritaria di Terminali Italia S.r.l. detenuta da Mercitalia Intermodal S.p.a. Nel corso dell'esercizio, si è registrata la fusione per incorporazione della società UM Ferro S.r.l. in RFI. È stato contabilizzato, inoltre, l'incremento della partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero-Società di Partecipazioni S.p.a., pari a 112,344 mln, che non risulta in evidenza in quanto interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti, ricevuti dal Mef e riversati alla controllata. Lo stato delle partecipazioni in imprese controllate e collegate è evidenziato nella tabella seguente.

Tabella 14 - Partecipazioni

(migliaia)

CONTROLLATE	SEDE	Capitale sociale	Utile/perdita	Patrimonio netto 2019	% partec.	PN di pertinenza	Valore di carico	Differenza
Blu Jet srl	Messina	200	97	1.252	100	1.252	200	-1.052
Tunnel Ferroviario del Brennero - s.p.a.	Roma	825.791	62	827.837	89	736.708	48.455	-688.253
Terminal Italia S.r.l.	Roma	7.346	3.210	21.777	100	21.777	9.238	-12.539
Bluferries S.r.l.	Messina	20.100	2.173	31.781	100	31.781	21.229	-10.552
Grandi Stazioni Rail	Roma	4.304	5.944	50.060	100	50.060	3.145	-46.915
Infrarail Firenze srl	Firenze	200	-57	3.143	100	3.143	3.200	57
COLLEGATE								
Quadrante Europa Terminal Gate s.p.a.	Verona	16.876	-110	14.189	50	7.095	7.077	-18

Fonte: RFI

Le attività finanziarie non correnti nel 2019 risultano in diminuzione del 50,6 per cento, mentre le attività finanziarie correnti si incrementano del 2,41 per cento.

In particolare, i crediti non correnti e correnti verso il Mef per contributi quindicennali da riscuotere ammontanti complessivamente a 1.079 mln sono relativi:

- per 287 mln ai contributi quindicennali, previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge finanziaria 2006 per la realizzazione di investimenti ferroviari, acquisiti mediante un'operazione di anticipazione dei flussi attualizzati;
- per 792 mln ai contributi quindicennali, previsti dall'art. 1 comma 964 della Legge finanziaria 2007, per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/AC della Linea Torino-Milano-Napoli.

La variazione in diminuzione, rispetto al 2018, dei suddetti crediti verso il Mef, pari a 582,89 mln è ascrivibile:

- per circa 183 mln alla riduzione netta dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 84 della Legge Finanziaria 2006, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 17 mln relativo agli interessi maturati nel 2019 e della riduzione a seguito dell'incasso di 200 mln del contributo annuo da parte dell'Istituto finanziatore in virtù della delega all'incasso a questo conferita;
- per 400 mln alla riduzione dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 964 della legge finanziaria 2007 a seguito dell'incasso del contributo annuo. I crediti per finanziamenti non correnti pari a circa 87 mln riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso un istituto di credito (circa 82 mln); le somme iscritte in tale posta risultano generalmente vincolate a seguito di pignoramenti effettuati da fornitori terzi per decreti ingiuntivi/atti di precetto non onorati.

Il patrimonio netto è in crescita nel 2019 di 203 milioni (0,61 per cento sul 2018). Le passività sono in diminuzione di 280,5 mln sul 2018 (-2,30 per cento).

Le passività non correnti sono in diminuzione di 610,8 mln (-14,24 per cento sul 2018). In particolare, i finanziamenti a medio e lungo termine diminuiscono di 525,9 mln (-17,39 per cento sul 2018). Il fondo rischi ed oneri diminuisce di 51,2 mln sul 2018, le passività finanziarie non correnti inclusi i derivati aumentano di 35,6 mln, in relazione all'iscrizione delle passività per *leasing* per l'applicazione IFRS 16, mentre la componente degli strumenti derivati di copertura diminuisce di 3,9 mln.

11.3 Conto economico

Come già sopra riepilogato, RFI presenta nel triennio 2017-2019 un risultato netto d'esercizio sempre positivo, mostrando un *trend* in aumento: 262 mln nel 2017, 274 mln nel 2018 e 302 mln nel 2019.

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" subiscono un incremento pari a 9 mln attribuibile ai seguenti fattori: aumento dei ricavi da pedaggio per 6,7 mln dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in termini di treni/Km e all'incidenza delle modifiche del sistema tariffario approvato con delibera Art n. 43/2019, aumento dei ricavi per servizi in concessione per 2,5 mln relativi alla fatturazione verso la Regione Umbria a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione di UMFERRO in RFI; lieve incremento dei ricavi per servizi di traghettamento per 159 mila. Gli altri ricavi da servizi registrano un decremento pari a 23,26 mln derivante dalla riduzione dei ricavi per servizi accessori alla circolazione di 19 mln di euro per la riduzione dei ricavi per vendita trazione elettrica di 20 mln a seguito della discesa dei prezzi dell'energia avvenuta nel 2019, maggiori ricavi per le prestazioni legate al trasporto per 2 mln derivante principalmente da un incremento dei ricavi per assistenza alle PRM (387 mila) e dei ricavi per servizi ausiliari (1,29 mln) minori ricavi per servizi di manovra (964 mila) derivanti sostanzialmente dalla riduzione dei servizi di manovra nei valichi nell'ambito del processo che prevede progressivamente l'effettuazione del servizio in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie; maggiori ricavi per binari di raccordo (123 mila) e per gestione terminali merci (245 mila, minori ricavi per lavoro conto terzi pari a 3,3 mln dovuto sostanzialmente a un rallentamento dei lavori relativi alla Metroferrovia di Palermo correlati alla riduzione dei relativi costi; minori ricavi per vendita di materiali pari a 479 mila derivanti dalla vendita di materiali di scorta e materiali diversi; decremento dei ricavi da servizi diversi per a 441 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato di minori ricavi per prestazioni sanitarie (1 mln), minori ricavi GSM-R (580 mila) in parte compensati da maggiori altri ricavi diversi (1,16 mln).

I ricavi diversi si incrementano di 29 mln principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori: maggiori stanziamenti dei contributi da Contratto di Programma pari a 7 mln; variazione positiva pari a 22 mln conseguente all'effetto congiunto degli accantonamenti 2018 e dei rilasci 2019; minori contributi verso UE per 433 mila euro. La posta "Ricavi da Gestione Immobiliare" subisce un incremento di 1,8 mln sul 2018.

Il costo del personale subisce un incremento pari a 23 mln rispetto all'esercizio 2018. La variazione deriva principalmente da un incremento dei costi del personale a ruolo (circa 20 mln), da un aumento degli altri costi (2,8 mln) in parte compensati da minori costi per personale autonomo e collaborazioni (8 mila). Le Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" diminuiscono di 121mln.

I costi per servizi fanno registrare un incremento di 48,84 mln, i costi per godimento beni di terzi" presentano un decremento di 21 mln sul 2018. Gli altri costi operativi subiscono un decremento di 13 mln attribuibile principalmente a minori costi per Carte di libera circolazione pari a 16 mln e all'incremento delle penali contrattuali per 2 mln. L'incremento dell'ammortamento pari a 12,71 mln sul 2018 è principalmente riconducibile agli effetti dell'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16, che ha generato ammortamenti per 12,59 mln.

Gli accantonamenti subiscono un incremento di 38 mln sul 2018 derivante dall'effetto congiunto degli accantonamenti effettuati nel 2018 (26 mln) e dei rilasci 2019 (12 mln) riguardanti la parte straordinaria del Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione.

Nel 2019 i proventi finanziari si incrementano di 7,8 mln rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente alla plusvalenza da cessione della partecipazione in CS Retail s.p.a. (6,24 mln) e maggiori utili su cambi (1,42 mln).

Tabella 15 - Conto economico

(migliaia)

	2017	2018	2019	Var. Ass. 2019/18	Var. 2019/18%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.405.768.392	2.633.307.061	2.650.196.426	16.889.365	0,64
Altri proventi	131.957.673	157.171.983	149.160.989	-8.010.994	-5,10
Totale ricavi operativi	2.537.726.065	2.790.479.044	2.799.357.415	8.878.371	0,32
Costo del personale	(1.445.195.418)	(1.497.434.753)	(1.520.424.449)	-22.989.696	-1,54
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(617.737.537)	(1.010.373.033)	(889.089.520)	121.283.513	12,00
Costi per servizi	(683.172.905)	(695.502.541)	(744.343.871)	-48.841.330	-7,02
Costi per godimento beni di terzi	(52.654.633)	(53.721.102)	(32.624.686)	21.096.416	39,27
Altri costi operativi	(134.637.995)	(137.534.172)	(124.570.585)	12.963.587	9,43
Costi per lavori interni capitalizzati	874.950.910	1.053.043.665	992.525.234	-60.518.431	-5,75
Totale costi operativi	(2.058.447.578)	(2.341.521.936)	(2.318.527.877)	22.994.059	0,98
Ammortamenti	(107.722.951)	(106.028.733)	(118.739.101)	-12.710.368	-11,99
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(39.024.123)	(5.061.513)	(23.665.447)	-18.603.934	-367,56
Accantonamenti	(40.000.000)	(26.000.000)	12.177.721	38.177.721	146,84
Risultato operativo (EBIT)	292.531.413	311.866.862	350.602.711	38.735.849	12,42
Proventi e oneri finanziari	(31.030.644)	(37.670.669)	(34.401.342)	3.269.327	8,68
Proventi finanziari	14.230.836	716.687	8.513.329	7.796.642	1087,87
Oneri finanziari	(45.261.480)	(38.387.356)	(42.914.671)	-4.527.315	-11,79
Risultato prima delle imposte	261.500.769	274.196.193	316.201.369	42.005.176	15,32
Imposte sul reddito	-	-	(14.268.367)	-100	-14.268,367
Risultato netto di esercizio	261.500.769	274.196.193	301.933.002	27.736.809	10,12

Fonte: RFI

11.4 Rendiconto finanziario

Nelle tabelle seguenti si riportano i Rendiconti finanziari degli esercizi 2017, 2018 e 2019, predisposti da RFI secondo il "metodo indiretto", cioè con i dati presentati in forma scalare, dando conto di tutti i flussi finanziari, in uscita ed in entrata e delle disponibilità liquide registrate nell'esercizio.

Il Gruppo ha precisato che nel bilancio 2018 ha applicato l'IFRS 9 e IFRS 15 al 1° gennaio 2018 e che sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Nel bilancio 2019 la società ha applicato gli IFRS 16 al 1° gennaio 2019 e sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

Mentre nel 2017 si registra un flusso di cassa positivo, che porta le disponibilità liquide da 1,297 mld a 1,357 mld, negli anni seguenti si riscontra una tendenza inversa.

Nel 2018 si registra un flusso di cassa negativo per 546,4 mln (-606,8 mln sul 2017) quale risultante dalla differenza delle disponibilità liquide a inizio periodo per 1,357 mld e le disponibilità liquide a fine esercizio per 811 mln.

Nel 2019 si registra un flusso di cassa negativo per 170,6 mln (-376 mln sul 2018) quale risultante dalla differenza delle disponibilità liquide a inizio periodo per 810,4 mln e le disponibilità liquide a fine esercizio per 639,8 mln.

Tabella 16 - Rendiconto finanziario 2017 -2018

	2017	2018	Var. Ass
Utile/(perdita) di esercizio	261.500.769	274.196.193	12.695.424
Ammortamenti	107.722.951	106.028.733	-1.694.218
Accantonamento fondi per rischi	101.881.197	62.744.346	-39.136.851
Svalutazioni	61.598	3.179.389	3.117.791
Acc F.di per benefici ai dipendenti	7.209.567	6.294.910	-914.657
Accantonamenti e svalutazioni	109.152.362	72.218.645	-36.933.717
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(56.814.411)	(59.093.121)	-2.278.710
Variazione delle rimanenze	(166.734.118)	(42.776.057)	123.958.061
Variazione dei crediti commerciali	341.323.026	(169.594.984)	-510.918.010
Variazione dei debiti commerciali	368.098.194	166.039.886	-202.058.308
Variazione delle altre attività e passività	(750.292.620)	(841.008.845)	-90.716.225
Utilizzi fondi rischi e oneri	(109.028.514)	(53.599.495)	55.429.019
Pagamento benefici ai dipendenti	(42.093.026)	(75.489.952)	-33.396.926
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	62.834.613	(623.078.997)	-685.913.610
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(4.252.230.326)	(4.661.571.165)	-409.340.839
Investimenti immobiliari	(461.700)	(113.102)	348.598
Investimenti in attività immateriali	(106.053.323)	(135.875.265)	-29.821.942
Investimenti in partecipazioni	(62.725.400)	(128.746.000)	-66.020.600
Investimenti al lordo dei contributi	(4.421.470.749)	(4.926.305.532)	-504.834.783
Contributi immobili, impianti e macchinari	4.147.712.958	4.692.561.640	544.848.682
Contributi-Investimenti immobiliari	461.700		-461.700
Contributi-partecipazioni	62.725.400	125.068.000	62.342.600
Contributi	4.210.900.058	4.817.629.640	606.729.582
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	84.125.097	80.700.089	-3.425.008
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	13.135.236	3.648.864	-9.486.372
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	329.434	-	-329.434
Disinvestimenti	97.589.767	84.348.953	-13.240.814
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	(112.980.924)	(24.326.939)	88.653.985
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(166.348.598)	(298.813.921)	-132.465.323
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(100.097.222)	(29.915.736)	70.181.486
Variazione delle attività finanziarie	459.557.655	527.731.548	68.173.893
Variazione delle passività finanziarie	17.418.884	(1.054.848)	-18.473.732
Dividendi	(100.000.000)	(100.000.000)	0
Operazioni straordinarie	-	3.087.778	3.087.778
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	110.530.719	101.034.821	-9.495.898
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio	60.384.408	(546.371.115)	-606.755.523
Disponibilità liquide a inizio periodo	1.297.006.243	1.357.390.651	60.384.408
Disponibilità liquide a fine periodo	1.357.390.651	811.019.536	-546.371.115
<i>di cui conto corrente intersocietario</i>	<i>219.387.605</i>	<i>90.732.569</i>	<i>-128.655.036</i>

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

Fonte: RFI

Tabella 17 - Rendiconto finanziario 2018 - 2019

	2018	2019	Var. Ass.
Utile/(perdita) di periodo	274.196.193	301.933.002	27.736.809
Ammortamenti	106.028.733	118.739.101	12.710.368
Imposte sul reddito		14.268.367	14.268.367
Proventi/oneri finanziari	32.427.465	36.651.043	4.223.578
Accantonamento/(rilasci) fondi per rischi	62.744.346	51.149.752	-11.594.594
Svalutazioni	4.992.951	23.318.143	18.325.192
Acc F.di per benefici ai dipendenti	3.745.907	3.126.597	-619.310
Accantonamenti e svalutazioni	71.483.203	77.594.492	6.111.289
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(59.093.121)	(75.434.801)	-16.341.680
Variazione delle rimanenze	(42.776.057)	(122.631.904)	-79.855.847
Variazione dei crediti commerciali	(169.536.246)	(485.090)	169.051.156
Variazione dei debiti commerciali	164.258.364	(19.170.503)	-183.428.867
Variazione delle altre attività e passività	(833.451.138)	(535.667.925)	297.783.213
Utilizzi fondi rischi e oneri	(53.599.495)	(102.337.367)	-48.737.872
Pagamento benefici ai dipendenti	(72.940.949)	(95.017.889)	-22.076.940
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(137.295.676)	(119.388.664)	17.907.012
Imposte (pagate)/incassate	(601)	(5.349.273)	-5.348.672
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	(720.299.325)	(526.297.411)	194.001.914
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(4.641.496.777)	(4.614.884.856)	26.611.921
Investimenti immobiliari	(113.102)	(432.306)	-319.204
Investimenti in attività immateriali	(135.875.265)	(113.050.936)	22.824.329
Investimenti in partecipazioni	(128.746.000)	(118.552.000)	10.194.000
Investimenti al lordo dei contributi	(4.906.231.144)	(4.846.920.098)	59.311.046
Contributi immobili, impianti e macchinari	4.692.561.640	4.046.289.655	-646.271.985
Contributi-Investimenti immobiliari		-	
Contributi-attività immateriali		-	
Contributi-partecipazioni	125.068.000	112.344.000	-12.724.000
Contributi	4.817.629.640	4.158.633.655	-658.995.985
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	79.321.237	18.527.532	-60.793.705
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	3.648.864	1.114.663	-2.534.201
Disinvestimenti in attività immateriali	-	-	
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	-	9.740.500	9.740.500
Disinvestimenti	82.970.101	29.382.695	-53.587.406
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	(5.631.403)	(658.903.748)	-653.272.345
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(298.818.273)	(526.884.777)	-228.066.504
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(28.320.675)	1.056.918.999	1.085.239.674
Variazione delle passività del leasing		(13.169.523)	-13.169.523
Variazione delle attività finanziarie	604.023.870	598.502.279	-5.521.591
Variazione delle passività finanziarie	22.578	105.850	83.272
Dividendi	(100.000.000)	(100.000.000)	0
Operazioni straordinarie /altre variazioni patrimonio netto	2.039.098	(911.975)	-2.951.073
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	178.946.598	1.014.560.853	835.614.255
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio	(546.984.130)	(170.640.306)	376.343.824
Disponibilità liquide a inizio esercizio	1.357.390.651	810.406.521	-546.984.130
Disponibilità liquide a fine esercizio	810.406.521	639.766.215	-170.640.306
di cui conto corrente intersocietario	90.663.158	99.432.074	8.768.916

Fonte RFI

* La società ha applicato gli IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

12. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.a. è una società per azioni interamente partecipata dalla Ferrovie dello Stato italiane (FSI) S.p.a. *holding*.

L'assetto del sistema ferroviario italiano è caratterizzato, in coerenza con quanto previsto dall'ordinamento europeo, dalla separazione tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all'interno della *holding* Ferrovie dello Stato italiane S.p.a., tra Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI), società che è titolare della concessione sessantennale (ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T del 2000) della rete, e della Trenitalia, società che effettua il trasporto e che è affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci.

Ai sensi della direttiva UE 2016/2370 le due imprese sono considerate “integrate verticalmente”, e quindi assoggettate alle norme volte a garantire l'indipendenza e l'imparzialità del gestore introdotte da ultimo proprio dalla stessa direttiva.

Con riferimento al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), RFI è chiamata a svolgere un ruolo importante nell'attuazione degli interventi previsti dalla Missione 3 Infrastrutture. Per gli investimenti sono attualmente previste risorse per circa 25 miliardi. La realizzazione degli interventi in discorso sarà oggetto di specifica attenzione nel prossimo referto.

Con l'Assemblea di approvazione del bilancio 2016 è giunto a scadenza il mandato del Consiglio di amministrazione in carica, che è stato riconfermato dall'Assemblea dei soci nella seduta del 28 aprile 2017 per il triennio 2017-2019. L'Assemblea dei soci il 28 aprile 2017 ha nominato il nuovo Collegio sindacale per il triennio 2017-2019. Il 17 dicembre 2020 il CdA di Ferrovie dello Stato Italiane ha designato i componenti dei nuovi consigli di amministrazione di RFI e di Trenitalia successivamente nominati dall'Assemblea il 29 dicembre 2020.

Nel 2019 i compensi annui per gli amministratori e i sindaci sono ammontati complessivamente a euro 954.058, compresa la retribuzione per il Direttore generale, la cui funzione è attribuita all'Amministratore delegato.

Al 31.12.2019 la consistenza del personale era pari a n. 26.407 unità (26.461 nel 2018 e 26.025 nel 2017) di cui 251 dirigenti e 26.156 tra addetti e quadri).

Nel triennio si registra l'incremento del costo del personale a ruolo del 4,87 per cento, l'incremento dei costi del personale autonomo (anche se in riduzione dell'8 per cento rispetto al 2018), l'incremento del 368,7 per cento dei costi per lavoro interinale (18 per cento nel 2019). Nel mese di febbraio 2019 il Consiglio di amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'impresa 2019-2023 che ha tra gli obiettivi prioritari l'ammodernamento tecnologico e intermodale delle stazioni, il potenziamento del trasporto pubblico locale e di quello a lunga percorrenza, l'integrazione logistica con i porti, gli interporti, i distretti produttivi e la sicurezza della infrastruttura ferroviaria.

Sotto il profilo delle operazioni straordinarie, nell'anno 2019 RFI ha realizzato la vendita della partecipazione di minoranza in Centostazioni Retail S.p.a., portando a compimento la operazione di riassetto del network stazioni intrapresa nel precedente esercizio, e dall'altro l'acquisto del 100 per cento delle quote di Terminali Italia S.r.l., allo scopo di rafforzare il modello di gestione dell'accesso e utilizzo dei propri terminali merci anche attraverso il completamento dell'offerta con ulteriori servizi di ultimo miglio utili per i clienti del settore del trasporto merci. Nell'anno 2019, nell'ambito del più ampio programma di trasferimento delle cosiddette "ferrovie concesse" alla rete nazionale, è stata completata l'operazione di subentro di RFI nella gestione della Ferrovia Centrale Umbra che si è conclusa il 24 giugno 2019 con la sottoscrizione dell'atto di fusione per incorporazione della UM Ferro S.r.l. in Rete Ferroviaria Italiana, con efficacia dal 1° luglio 2019. Nel 2019 è stata inoltre costituita la nuova società Infrarail Firenze S.r.l, non ancora operativa, con lo scopo di svolgere tutti i servizi e le attività necessarie a garantire la sicurezza e la protezione dei cantieri relativi ai lavori del passante ferroviario alta velocità del nodo di Firenze.

L'anno 2019 è stato caratterizzato dall'inserimento di RFI nell'elenco delle unità istituzionali appartenenti al settore delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato dello Stato, predisposto annualmente dall'ISTAT. In relazione agli effetti derivanti dall'iscrizione nel perimetro delle PA, l'art. 40 del d.l. n.124 del 2019, convertito con l. n. 157/2019, ha disposto la non applicabilità in capo a RFI dei vincoli e degli obblighi in materia di contenimento della spesa pubblica discendenti dall'inclusione nell'elenco ISTAT.

Tra le criticità riscontrate nel periodo si segnalano, come già segnalato nei precedenti referti, la tardiva approvazione del Contratto di Programma e dei successivi aggiornamenti rispetto al periodo di riferimento. Questa Corte raccomanda, nuovamente, che si proceda al

perfezionamento dell'iter approvativo del Contratto e degli atti conseguenti in tempi consoni alla natura di atto programmatico, al fine di evitare ripercussioni negative sull'efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa e imprenditoriale.

Quanto ai risultati contabili, nel 2019 il patrimonio netto è pari a 33,715 mld (+0,61 per cento sul 2018; + 1,12 per cento sul 2017).

Il conto economico di RFI nel periodo di indagine espone risultati netti positivi pari a 262 mln nel 2017, 274 mln nel 2018 e 302 mln nel 2019; l'utile netto cresce del 5 per cento nel 2018 (rispetto al 2017) e del 10 per cento nel 2019 (rispetto al 2018). Tale andamento in crescita è in parte dovuto all'aumento del traffico ferroviario per i segmenti a mercato ed in parte all'incremento della varietà e quantità dei servizi resi alle imprese ferroviarie utilizzatrici della rete.

Il margine operativo lordo (EBITDA) del 2019 risulta sostanzialmente allineato con quello del 2017 (+0,21 per cento), ma migliora rispetto al 2018 del 7,13 per cento, grazie al contenimento di alcuni costi operativi, più evidente dal raffronto con il 2017 (- 260 mln). Anche il risultato operativo aziendale (EBIT) si incrementa nel 2019 del 12,12 per cento rispetto all'esercizio 2018 (+19,45 per cento rispetto al 2017).

Sotto il profilo finanziario, le disponibilità liquide si riducono da 1,357 mld a fine 2017 a 639,8 mln a fine 2019.

Relazione
Finanziaria
Annuale

2017



RFI S.p.A.

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

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

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

Capitale Sociale: euro 31.525.279.633,00 interamente versati

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

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

RFI S.p.A.

MISSIONE DELLA SOCIETA'

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

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

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

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

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e la Sicilia e la Sardegna;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

RFI S.p.A.

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE**Consiglio di Amministrazione⁽¹⁾:**

Presidente Claudia Cattani

Amministratore Delegato Maurizio Gentile

Consiglieri Maurizio Mauri

Fabiana Lungarotti⁽²⁾

Luciano Grazzini

Collegio Sindacale⁽¹⁾:

Presidente Mauro D'Amico

Sindaci effettivi Giancarla Branda

Francesco Marolda

Sindaci supplenti Gianpaolo Davide Rossetti

Federica Silvestri

(1) Nomina avvenuta con delibera assembleare del 28.04.2017

(2) Nominata per cooptazione ex art. 2386 c.c. nella riunione di Consiglio del 21 novembre 2017 e fino alla prossima Assemblea degli Azionisti

Dirigente Preposto:

Vera Fiorani

Società di Revisione:

KPMG S.p.A.

RFI S.p.A.

INDICE

Lettera del presidente.....	7
Relazione sulla gestione	10
Legenda e glossario.....	11
Principali risultati raggiunti nell'esercizio.....	14
I rapporti con lo Stato.....	15
I rapporti con i clienti	22
Principali eventi dell'esercizio	26
Risorse umane.....	30
Rapporto di Sostenibilità	32
Politica Ambientale	32
Quadro macroeconomico e andamento dei mercati di riferimento	34
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria.....	37
Investimenti	42
Lo sviluppo della rete	42
Tecnologie integrate	43
Infrastruttura	46
Le stazioni	47
Logistica e magazzini	50
Energia elettrica e altri fattori energetici	50
Attività' negoziali.....	51
La sicurezza d'esercizio ferroviario e dell' infrastruttura.....	51
Attività di ricerca e sviluppo	57
Andamento economico delle società controllate.....	61
Azioni proprie	63
Procedimenti e contenziosi.....	64
Il contenzioso fiscale	73
Informativa relativa all'articolo 2497 ter	74
Fattori di rischio.....	74
Evoluzione prevedibile della gestione	79
Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017	85
Prospetti contabili.....	85
Situazione patrimoniale - finanziaria	86
Conto Economico.....	87
Conto Economico complessivo	88
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	89
Rendiconto Finanziario.....	90
Note esplicative al bilancio	91
Premessa	92
Note sullo Stato Patrimoniale	115
Note sul Conto Economico	157

RFI S.p.A.

Passività e attività potenziali	166
Compenso alla società di revisione	167
Compensi Amministratori e sindaci	167
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento.....	168
Parti correlate.....	169
Garanzie.....	175
Impegni finanziari di terzi	176
Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio.....	177
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio.....	178

RFI S.p.A.

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) nell'esercizio 2017 presenta, per l'undicesimo anno consecutivo, un risultato netto positivo pari a 262 milioni di euro, in sensibile aumento rispetto al precedente esercizio (+45% rispetto al 2016). Tale risultato, che consente il superamento degli obiettivi economici di Budget, evidenzia l'impegno profuso dalla Società nella riduzione dei costi (-7%), nel sostanziale mantenimento dei volumi dei ricavi e nella accelerazione della spesa per gli investimenti (+3%) registrata nella seconda metà dell'anno.

L'EBITDA registra un incremento assai rilevante rispetto al precedente esercizio (+34%), grazie al forte contenimento di alcuni costi operativi solo parzialmente compensato da una lieve riduzione dei ricavi operativi; a tale proposito va considerata la modifica intervenuta a fine esercizio al Regime Tariffario Speciale per la trazione elettrica che ha determinato una riduzione di costi più che proporzionale rispetto alla correlata riduzione dei ricavi. RFI nel 2017 ha realizzato investimenti finalizzati allo sviluppo e manutenzione della rete ferroviaria unitamente ad interventi di varia natura diffusi sul territorio, per un totale di oltre 4.200 milioni di euro.

A conferma della rinnovata attenzione dell'attuale Governo nei confronti dell'infrastruttura ferroviaria, nel corso dell'anno è stato predisposto un primo schema di Contratto di Programma - Parte Investimenti 2017-2021, finalizzato alla definizione del quadro finanziario all'interno del quale sostenere gli impegni di efficientamento dell'infrastruttura ferroviaria, anche tenuto conto delle risorse rese disponibili dai nuovi Fondi per lo Sviluppo e la Coesione per il periodo 2014-2020 e dalla Legge "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019" (c.d. Legge di Bilancio 2017).



Il nuovo Contratto di Programma – Parte Servizi 2016-2021, inoltre, definito con Decreto Legge n. 210/15 e divenuto efficace in data 2 ottobre 2017, disciplina il finanziamento delle attività di manutenzione (ordinaria e straordinaria) dell'infrastruttura ferroviaria finalizzate a garantire l'utilizzo della rete in condizioni di sicurezza e

RFI S.p.A.

affidabilità, nonché il finanziamento di altri oneri di gestione relativi all'esercizio ferroviario, tra cui rientrano le attività volte a salvaguardare l'incolumità (*safety*), la sicurezza (*security*) e la navigazione ferroviaria. Nella relazione sulla gestione sono elencati i principali progetti e attività su cui sono state impiegate le somme rese disponibili.

L'anno 2017 ha segnato il primo passo nella attuazione del piano d'impresa decennale, perseguendo l'obiettivo, da un lato, della creazione di valore dalle attività caratteristiche di RFI e, dall'altro, della integrazione infrastrutturale con il *network* europeo dei gestori della infrastruttura per la realizzazione di un mercato unico ferroviario "interoperabile" nel territorio comunitario ed "interconnesso" con altri sistemi di trasporto.

Il progetto di integrazione delle cd. "ferrovie concesse" nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, ha visto significativi avanzamenti che hanno portato alla sottoscrizione di accordi programmatici ed operativi con le prime due Regioni (Umbria ed Emilia Romagna), tracciando in tal modo la via per ulteriori accordi da formalizzare nel corso del 2018.

Il progetto di riassetto e valorizzazione del "network stazioni" delineato nel Piano Industriale di Gruppo 2017-2026, finalizzato alla trasformazione di un ampio numero di stazioni in *hub* intermodali che favorisca l'utilizzo di diversi mezzi di trasporto, individua RFI come gestore unico delle circa 600 medie e medio-piccole stazioni ferroviarie italiane secondo uno *standard* omogeneo di servizi, sia connessi al viaggio che complementari, mirati prioritariamente a soddisfare le esigenze di mobilità integrata dei viaggiatori/pendolari.

Nel corso del 2017, a seguito del rinnovo degli Organi Sociali, sono stati organizzati incontri a carattere formativo (*induction*) per il Consiglio di Amministrazione ed il Collegio Sindacale tenuti dalle Direzioni Centrali della Società su temi di particolare rilevanza strategica o organizzativa.

Parimenti, nel corso del 2017, il Comitato Audit, la cui denominazione è stata modificata in Comitato Audit e Controllo Rischi, ha visto estendere la propria attività, con apposito Regolamento, anche alla valutazione della idoneità del sistema di controllo dei rischi aziendali a prevenire e/o mitigare i rischi stessi; detta valutazione è stata di volta in volta effettuata a seguito di incontri con le strutture aziendali interessate e competenti ad illustrare le modalità operative dei processi societari nello specifico coinvolti.

La elevata attenzione alla gestione del rischio è resa evidente, inoltre, dal costante aggiornamento del Modello organizzativo ex DLgs. 231/01 rispetto alle disposizioni di legge ed ai mutamenti organizzativi; trova evidenza, altresì, nella implementazione di presidi e attività volte a prevenire la corruzione e nel significativo incremento delle attività svolte dal comitato etico a seguito di segnalazioni anonime.

Durante l'esercizio 2017, inoltre, è stato rinnovato il Protocollo di vigilanza collaborativa tra RFI e l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) finalizzato a verificare in via preventiva la conformità degli atti di gara alla normativa di settore.

Sono proseguite le rilevazioni propedeutiche alla rendicontazione degli indicatori per il Rapporto di Sostenibilità 2017 (RdS 2017) che, in sostanziale continuità con quelle del 2016, sono volte a rendicontare circa 200 indicatori *Global Reporting Initiative* riferiti a diversi ambiti quali energia, ambiente, materiali infrastruttura, mitigazioni rumore, catena dei fornitori, sicurezza della rete, personale e sicurezza lavoro, sanzioni, riuso sociale del patrimonio non funzionale, soddisfazione dei clienti, reclami, responsabilità di prodotto/servizio, offerta commerciale, ecc..

Tali indicatori confluiscono nella Relazione sulla gestione del Bilancio Consolidato di gruppo e concorrono ad assolvere l'obbligo per gli enti di interesse pubblico (EIP), a partire dall'esercizio 2017, di fornire con un'apposita dichiarazione le c.d. *Informazioni non finanziarie* rilevate con accreditati *standard internazionali* di rendicontazione già adottati dal Gruppo nei passati esercizi.

RFI S.p.A.

Da ultimo, si sottolinea la costante attività di RFI nel perseguire il miglioramento degli standard di sicurezza, già attestati su valori elevati se confrontati con quelli dei principali paesi europei; il *trend* degli incidenti in cui è stata accertata la responsabilità di RFI conferma l'andamento decrescente che ha caratterizzato l'ultimo quinquennio passando dai 203 del 2012, ai 111 del 2016, per finire ai 67 del 2017.



Nonostante l'impegno profuso, il 25 gennaio 2018, si è verificato l'incidente ferroviario che ha coinvolto un convoglio della impresa Trenord in servizio tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi, causando il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri. RFI tutta, nell'esprimere il proprio cordoglio per le vittime dell'incidente ferroviario di Pioltello e la vicinanza alle famiglie dei passeggeri coinvolti, in attesa che le indagini chiariscano la dinamica e le cause dell'incidente, conferma il proprio impegno quotidiano a garantire elevati *standard* di sicurezza e affidabilità.

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

RFI S.p.A.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

RFI S.p.A.

LEGENDA E GLOSSARIO

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

- **Margine Operativo lordo - EBITDA:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è riconducibile alla sola gestione caratteristica. E' calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
- **Risultato operativo - EBIT:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all' "EBITDA" gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale:** è determinato dalla sommatoria delle Rimanenze, dei Contratti di costruzione, dei Crediti commerciali correnti e non correnti, dei Debiti commerciali correnti e non correnti e degli Acconti a fornitori.
- **Altre attività nette:** sono determinate dalla sommatoria dei Crediti ed anticipi MEF per contributi, delle Attività per imposte anticipate, delle Altre attività correnti e non correnti e delle Altre passività correnti e non correnti.
- **Capitale circolante:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e delle Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** è determinato dalla sommatoria delle voci Immobili, impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Attività nette possedute per la vendita:** sono determinate da componenti patrimoniali per i quali si ritiene che il valore contabile possa essere recuperato principalmente con un'operazione di vendita o un trasferimento ai soci nonché con il loro uso continuativo.
- **Capitale Investito Netto - CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e dalle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta - PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato dalla sommatoria dei Prestiti obbligazionari, dei Finanziamenti da banche a lungo termine, delle quote correnti a essi riferiti, dei Finanziamenti da banche a breve termine, dei Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, delle Disponibilità liquide e delle Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **Mezzi Propri - MP:** è un indicatore di bilancio calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato di periodo.
- **Ebitda margin:** è un indice percentuale di redditività. E' determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.

RFI S.p.A.

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

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

- **ACC/ACC-M:** Apparato Centrale Computerizzato (Multistazione). Apparato centrale elettronico computerizzato per il comando e il controllo di impianti di segnalamento e sicurezza di stazione.
- **ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti:** Organo competente per la regolazione dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori.
- **ATC: Automatic Train Control.** Sistema di controllo automatico della marcia del treno. E' l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'*Automatic Train Protection* (ATP)
- **AV/AC:** Alta Velocità-Alta Capacità. Sistema di linee e mezzi specializzati per l'Alta Velocità e/o l'Alta Capacità di trasporto.
- **Contratto di Programma – Parte Servizi o Parte Investimenti:** Contratti tra il MIT e Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento ed altre condizioni, quali ad esempio la manutenzione ordinaria e/o straordinaria della rete, per favorire lo sviluppo del sistema ferroviario.
- **Direttrice:** insieme di linee ferroviarie avente particolari caratteristiche di importanza per il volume dei traffici e le relazioni di trasporto che su di essa si svolgono, congiungendo fra loro centri o nodi principali della rete.
- **ERA - European Railway Agency.** E' l'agenzia dell'Unione europea (UE), che stabilisce i requisiti obbligatori per le ferrovie europee ed i costruttori sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità, che si applicano al sistema ferroviario trans europeo. L'ERA fissa gli obiettivi comuni di sicurezza, i metodi e gli indicatori comuni di sicurezza e segue la direttiva 2004/49 / CE e successive modifiche.
- **ERTMS (European Rail Traffic Management System):** sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.

RFI S.p.A.

- **ETCS (*European Train Control System*):** sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC (*Automatic Train Control*). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi.
- **GSM-R (*Global System for Mobile Communication-Railway*):** *standard* europeo per la telefonia radiomobile pubblica di tipo digitale, con velocità di trasmissione di 9,6 Kbps.
- **NODO:** locuzione convenzionale che definisce un'area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, che rappresentano la prosecuzione dei principali itinerari che entrano nello stesso nodo nonché altre linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.
- **Raddoppio:** trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.
- **Terminal:** infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.
- **Sistema Comando Controllo/Controllo Traffico Computerizzato Grande rete SCC/CTC:** è un sistema per la regolazione della circolazione per direttrici e nodi con caratteristiche di prestazioni superiori ai tradizionali sistemi per il controllo del traffico centralizzato.
- **Sistema di Controllo Marcia Treno - SCMT:** prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.
- **Trasporto intermodale:** trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con spostamento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).
- **Treni-km:** km di linea ferroviaria percorsi da un treno in un dato arco temporale di riferimento.

RFI S.p.A.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NELL'ESERCIZIO

		2017	2016
ROE	RN/MP*	0,79%	0,55%
ROI	EBIT/CI	0,87%	0,65%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	11,53%	8,39%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	18,89%	13,89%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI	0,08	0,08
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	0,01	0,01

LEGENDA**CI:** Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio)**EBIT:** Risultato operativo**EBITDA:** Margine operativo lordo**MP*:** Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio**MP:** Mezzi propri**PFN:** Posizione finanziaria netta**RIC:** Ricavi operativi**RN:** Risultato netto

RFI S.p.A.

I RAPPORTI CON LO STATO

A valle di un articolato processo di confronto avviato con i Ministeri competenti ed in coerenza con quanto stabilito dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nella Delibera n.4 del 2012, i rapporti della Società con lo Stato - a partire dall'anno 2013 - sono regolati attraverso due atti:

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

IL CONTRATTO DI PROGRAMMA - PARTE INVESTIMENTI

Il vigente CdP-I 2012-2016, giunto alla sua naturale scadenza il 31 dicembre 2016, rimane valido fino al 31 dicembre 2017 e comunque fino all'entrata in vigore del nuovo atto contrattuale ai sensi dell'art.3 del medesimo atto.

Si segnala che il CIPE, nella seduta del 10 agosto 2016 in cui è stato espresso parere favorevole all'Aggiornamento 2016 del CdP - I, ha raccomandato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) di trasmettere il nuovo Contratto di Programma 2017-2021 entro il mese di gennaio 2017.

Pertanto RFI in qualità di Gestore Infrastruttura (GI), al fine di avviare l'iter procedurale per sostenere gli evidenti sforzi economici profusi dal Governo per dare impulso agli investimenti per lo sviluppo della rete ferroviaria, ha predisposto un primo schema di contratto 2017-2021 che ha tenuto conto del nuovo quadro finanziario definito a valle del processo di finalizzazione dei nuovi Fondi per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 e dell'emanazione della 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).

All'art.1 commi 140-142 la Legge di Bilancio 2017 ha disposto l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), di un apposito Fondo da ripartire 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. Lo schema contrattuale 2017-2021, così elaborato, è stato trasmesso al MIT con nota RFI n. 173 del 31 gennaio 2017.

In data 29 maggio 2017 e 21 luglio 2017 sono stati emanati i D.P.C.M. di ripartizione del citato Fondo Investimenti, assegnando circa 19 miliardi di euro al MIT, di cui 10,3 miliardi di euro a RFI per investimenti relativi all'infrastruttura ferroviaria nazionale (IFN). Di conseguenza, il Gestore ha trasmesso agli Uffici di Gabinetto dei Ministeri competenti un nuovo schema contrattuale siglato nell'ultima versione in data 1 agosto 2017, sul quale il CIPE, nella successiva seduta del 7 agosto, si è espresso con parere favorevole.

Con l'atto in oggetto vengono contrattualizzate nuove risorse per circa 13,3 miliardi di euro.

Il valore delle opere in corso che saranno finanziate con il nuovo schema contrattuale ammonta a circa 66 miliardi di euro.

RFI S.p.A.

L'iter di approvazione del Contratto prevede (legge 238/1993), previo controllo di legittimità della Corte dei Conti sul parere espresso dal CIPE e pubblicazione sulla G.U., l'esame da parte delle competenti Commissioni Parlamentari per l'acquisizione del relativo parere prima di procedere alla sottoscrizione dell'Atto. Successivamente dovrà essere emesso il Decreto interministeriale MIT/MEF di approvazione del Contratto che sarà oggetto di registrazione da parte della Corte dei Conti.

Tale iter approvativo non si è ancora concluso, in quanto si è in attesa della pubblicazione della delibera CIPE n.66, necessaria per i successivi passaggi autorizzativi alle competenti Commissioni Parlamentari e per l'emissione di un Decreto Ministeriale.

Successivamente alla seduta CIPE del 7 agosto 2017 sono state emanate ulteriori disposizioni normative con impatti sui contenuti contrattuali che verranno recepite nel primo aggiornamento utile del contratto; di seguito si riportano le principali disposizioni normative:

- in data 16 ottobre 2017 è stato emanato il Decreto Legge n. 148 c.d. "Decreto Fiscale" recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili" convertito con Legge 4 dicembre 2017, n. 172 con il quale è stato modificato l'iter di approvazione degli aggiornamenti annuali del contratto di programma sancito dalla legge n. 238 del 14 luglio 1993. In particolare l'articolo 15, comma 2-bis stabilisce che "per gli eventuali aggiornamenti ai contratti di cui al comma 1 che non comportino modifiche sostanziali e siano sostanzialmente finalizzati al recepimento delle risorse finanziarie recate dalla legge di bilancio o da altri provvedimenti di legge, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti trasmette una informativa al Parlamento. Nel caso di modifiche sostanziali si procede, invece, nei modi e nei termini di cui ai commi 1 e 2. Per sostanziali si intendono le modifiche che superano del 15 per cento le previsioni riportate nei contratti di programma di cui al comma 1, con riferimento ai costi e ai fabbisogni sia complessivi che relativi al singolo programma o progetto di investimento".
- In data 22 dicembre 2017 il CIPE ha approvato l'Addendum al Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 (delibera n. 54/2016) con assegnazione di ulteriori risorse ad investimenti ferroviari per un totale di circa 2.102 milioni di euro.
- In data 27 dicembre 2017, è stata emanata la Legge n. 205 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020" (c.d. Legge di Bilancio 2018) che ha disposto all'art.1 comma 1072 il rifinanziamento, nello stato di previsione del "Ministero dell'Economia e delle Finanze" (cap.7555), di un apposito Fondo da ripartire (di cui all' articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232) per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, con una dotazione di 800 milioni di euro per l'anno 2018, 1.615 milioni di euro per l'anno 2019, 2.180 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2023, 2.480 milioni di euro per l'anno 2024 e 2.500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2033. 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.

Gli stanziamenti di cassa previsti per l'anno 2018 dalla Legge di Bilancio 2018, ammontano a 4.085,9 milioni di euro di cui 601 milioni di euro iscritti su capitoli di Bilancio afferenti il MIT e 3.484,9 afferenti il MEF.

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

RFI S.p.A.

IL CONTRATTO DI PROGRAMMA – PARTE SERVIZI

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

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

Sotto il profilo delle coperture finanziarie, il quadro delle risorse oggetto di contrattualizzazione si compone nel modo seguente:

- Risorse in c/esercizio (capitolo 1541) recati dalla Legge n. 209 del 28 dicembre 2015, da destinare alle attività in conto esercizio pari a 5.853 milioni di euro complessivi per il periodo 2016-2021 (circa 976 milioni di euro per ciascuno anno);
- Risorse in c/capitale (capitolo 7122/PG5), recati dalla Legge n. 190 del 23 dicembre 2014, da destinare alle attività di manutenzione straordinaria della rete pari a complessivi 3.750 milioni di euro per il periodo 2016-2020;
- Risorse in c/capitale (capitolo 7122/PG2), recati dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015, pari a 241 milioni di euro, di cui 220 milioni di euro a copertura di un minore finanziamento dell'annualità 2015 per la manutenzione straordinaria e 21 milioni di euro a copertura di quota parte del definanziamento operato dalla Delibera CIPE n. 36/2016 sulle assegnazioni per la manutenzione straordinaria originariamente previste dalla delibera CIPE n.33/2012 sul capitolo di Bilancio 7514.

Dopo la conclusione del richiamato iter autorizzativo le risorse finanziarie previste nell'accordo hanno subito un definanziamento apportato dalla Legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020) operato sul capitolo 1541, per un importo pari a 100 milioni di euro a partire dal 2019, sulle somme messe a disposizione per le attività in conto esercizio del nuovo Contratto. In considerazione dell'elevato impatto derivante da tale disposizione la società, in coordinamento con il Ministero concedente e con il Ministero dell'Economica e delle Finanze sta valutando nell'ambito dell'attuale assetto contrattuale e regolatorio, le azioni da intraprendere per reperire le risorse necessarie a dare copertura a tale taglio di risorse.

LA LEGGE OBIETTIVO

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si evidenziano di seguito i principali eventi del 2017:

- nella seduta del 3 marzo, il CIPE ha approvato il progetto definitivo del 1° lotto «Fortezza-Ponte Gardena» del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza – Verona, con delibera n.8;
- nella seduta del 10 luglio, il CIPE ha approvato il progetto definitivo e le parti del progetto definitivo in variante rispetto al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Brescia – Verona, "Lotto Brescia est - Verona (escluso nodo di Verona)", che costituisce tratta funzionale, dal costo di 2.499 milioni di euro. Il CIPE

RFI S.p.A.

ha altresì autorizzato l'avvio della realizzazione delle opere del 1° lotto costruttivo del lotto funzionale "Lotto Brescia est - Verona (escluso nodo)", entro un limite di spesa di 1.892 milioni di euro. Il CIPE ha altresì disposto la progettazione, in sostituzione del cosiddetto "Shunt di Brescia", della soluzione "Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia", finalizzata a dare continuità alla Linea AV-AC Milano - Verona e la sua presentazione al MIT entro dodici mesi dalla pubblicazione della delibera CIPE.

- nella seduta del 22 dicembre, il CIPE ha:
 - autorizzato l'avvio dei lavori per il Quinto Lotto Costruttivo del "Terzo Valico dei Giovi", con la relativa assegnazione delle risorse finanziarie, nel limite di spesa di 1.508 milioni di euro; ha autorizzato inoltre l'avvio dei lavori per il Sesto Lotto Costruttivo con la relativa assegnazione delle risorse finanziarie per 833 milioni di euro subordinata alla specifica indicazione di finalizzazione, per un importo complessivo di 791 milioni di euro relativa al 6° lotto, nel DPCM di riparto del Fondo Investimenti successivo all'emanazione della Legge di Bilancio;
 - approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo limitatamente al 1° Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza (escluso nodo di Verona Est), con limite di spesa di 2.713 milioni di euro ed autorizzato, l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo del 1° Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza entro un limite di spesa di 984 milioni di euro;
 - approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo del 1° lotto funzionale della tratta ferroviaria Termoli - Lesina (Ripalta-Lesina).



PERCORSO DI INTEGRAZIONE DELLE FERROVIE CONCESSE

Nel corso dell'anno 2017 sono state avviate una serie di iniziative volte all'integrazione delle cosiddette ferrovie concesse, come previsto nell'ambito del Piano d'Impresa 2017-2026 di RFI e più in generale del Gruppo FS.

RFI S.p.A.

Il contesto normativo di riferimento delle ferrovie concesse è stato oggetto di rivisitazione con l'emanazione del Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 (convertito con Legge n. 96 del 21 giugno 2017) recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo", di cui rileva per le ferrovie regionali in concessione l'articolo 47 "Interventi per il trasporto ferroviario".

Per quanto qui di interesse si segnalano in particolare i primi 5 commi della suddetta disposizione, che recano una serie di norme legate ai temi della messa in sicurezza delle linee ferroviarie regionali, della possibile qualificazione di alcune di queste linee come di interesse per la rete ferroviaria nazionale ed, infine, la facoltà di stipulare accordi tra le Regioni interessate, il pertinente gestore regionale ed RFI per la realizzazione di interventi ovvero il subentro nella gestione.

Nel corso dell'anno, in aderenza al nuovo quadro normativo, RFI ha pertanto posto in essere una serie di attività finalizzate all'avvio del percorso di integrazione con alcune delle principali ferrovie concesse presenti sul territorio italiano. In particolare:

- il 19 giugno 2017 è stato sottoscritto un accordo con la Regione Umbria ed Umbria TPL e Mobilità S.p.A. per consentire a RFI, di svolgere, in nome e per conto di Umbria TPL e Mobilità S.p.A., le attività finalizzate alla realizzazione degli interventi necessari al potenziamento ed ammodernamento della ferrovia centrale umbra;
- il 22 giugno 2017 è stato sottoscritto un accordo con le Ferrovie Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. per affidare a RFI l'incarico di soggetto tecnico per l'esecuzione delle attività di progettazione, gestione e svolgimento procedure negoziali, gestione rapporti con enti e soggetti terzi, direzione degli interventi manutentivi, attività di progettazione e direzione lavori, assistenza al collaudo tecnico amministrativo;
- l'11 dicembre 2017 è stato sottoscritto un accordo programmatico tra RFI, la Regione Emilia Romagna e FER per l'attuazione dell'articolo 47 del Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 come convertito dalla Legge n. 96 del 21 giugno 2017 in funzione della riqualificazione e razionalizzazione della rete ferroviaria dell'Emilia Romagna;
- il 15 dicembre 2017 è stato sottoscritto un accordo procedimentale tra RFI, la Regione Umbria e Umbria TPL e Mobilità per disciplinare il subentro di RFI nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra, ai sensi dell'articolo 47 comma 4 del Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 come convertito dalla Legge n. 96 del 21 giugno 2017.

Per dare piena attuazione ai progetti di gestione delle linee in concessione, si resta in attesa che il quadro normativo di riferimento si definisca con l'emanazione dei Decreti ministeriali in esso richiamati.

QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

Nel corso del 2017 il contesto regolatorio nel quale il GI e le Imprese Ferroviarie (di seguito IF) operano è stato caratterizzato dall'emanazione di varie delibere da parte delle Autorità di settore competenti nonché dall'emanazione del Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 (convertito con Legge n. 96/2017) e dalla Legge europea n. 167/2017.

TRASPORTI

In data 9 febbraio 2017 l'ART ha pubblicato la Delibera n. 18 con cui ha approvato le "Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria". Tali Misure si riferiscono a 13

RFI S.p.A.

"comprensori ferroviari", selezionati secondo i criteri espressi con la Delibera n. 133/2016, e in taluni dei quali il Gestore Unico è stato individuato dagli operatori comprensoriali nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, ferma la possibilità di ricorso all'autoproduzione del servizio da esercitarsi nei termini di legge. Ai sensi della misura n. 6 dell'allegato A alla Delibera n. 18, entro il termine del 15 marzo 2017, RFI ha provveduto a comunicare alle IF interessate ed all'ART la sua determinazione di procedere all'alienazione dei locomotori di manovra assegnati in comodato gratuito ai Gestori Unici. Pertanto, in data 31 maggio 2017 si è conclusa la procedura ad evidenza pubblica che ha comportato l'alienazione solo di alcuni dei locomotori.

Con Delibera n. 121, pubblicata il 7 ottobre 2017, l'ART ha indetto una consultazione pubblica sullo "schema di atto di regolazione recante misure volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi". Le misure di regolazione proposte dall'Autorità si applicano alle autostazioni individuate come "essential facilities" e coinvolgono potenzialmente diverse società del Gruppo FS che rientrano nell'ambito della regolazione in relazione alle specifiche attività svolte. Lo schema di regolazione introduce le distinte figure sia del "soggetto competente" che del "gestore dell'autostazione" attribuendo ad entrambi il compito di assicurare e definire condizioni di accesso eque e non discriminatorie ai vettori ed esclusivamente al "gestore dell'autostazione" la pubblicazione di un apposito Prospetto Informativo dell'Autostazione. In considerazione del coinvolgimento di varie società del Gruppo FS nella tematica in oggetto è stato quindi ritenuto opportuno presentare - lo scorso 6 novembre - un documento unitario a cura di FS Italiane, in cui sono state formulate specifiche osservazioni alle misure proposte dall'ART.

Con Delibera n. 138/2017, dello scorso 22 novembre, l'ART ha stabilito di dover procedere all'avvio di un procedimento volto alla rivalutazione dei piani tariffari oggetto delle Delibere n. 75/2016 e 80/2016 per dare ottemperanza a quanto prescritto dalle sentenze del TAR Piemonte che avevano accolto, ancorché parzialmente, i ricorsi presentati dalle imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci avverso i due atti amministrativi precedentemente indicati. Nelle more della conclusione di detto procedimento l'ART ha espressamente stabilito di confermare provvisoriamente le risultanze delle indicate delibere n. 75/2016 e n. 80/2016, essendo necessario assicurare il mantenimento di piani tariffari stabiliti con riferimento ai servizi PMdA ed extra PMdA. Al contempo ha però prescritto ad RFI di provvedere, entro il termine del 30 novembre u.s., alla rettifica dei piani tariffari di cui sopra nei termini di seguito descritti:

a) con riferimento al PMdA, rideterminazione:

a.1) del livello dei pedaggi per il periodo 2016-2021, utilizzando, ai fini della dinamica tariffaria il tasso di inflazione programmato relativo all'anno 2016, pari allo 0,2%, come risultante dal Documento di Economia e Finanza (DEF) 2016, pubblicato il 9 aprile 2016;

a.2) della posta figurativa prevista dalla delibera n. 96/2015;

b) con riferimento ai servizi extra PMdA, rideterminazione del livello dei corrispettivi per il periodo 2017-2021, utilizzando il tasso di inflazione programmato relativo all'anno 2016, pari allo 0,2%, come risultante dal Documento di Economia e Finanza (DEF) 2016, pubblicato il 9 aprile 2016. Entro il 31 dicembre 2018 RFI potrà conguagliare, con riferimento ai soli servizi extra PMdA, le differenze scaturenti dalla rideterminazione del livello dei corrispettivi per l'esercizio 2017.

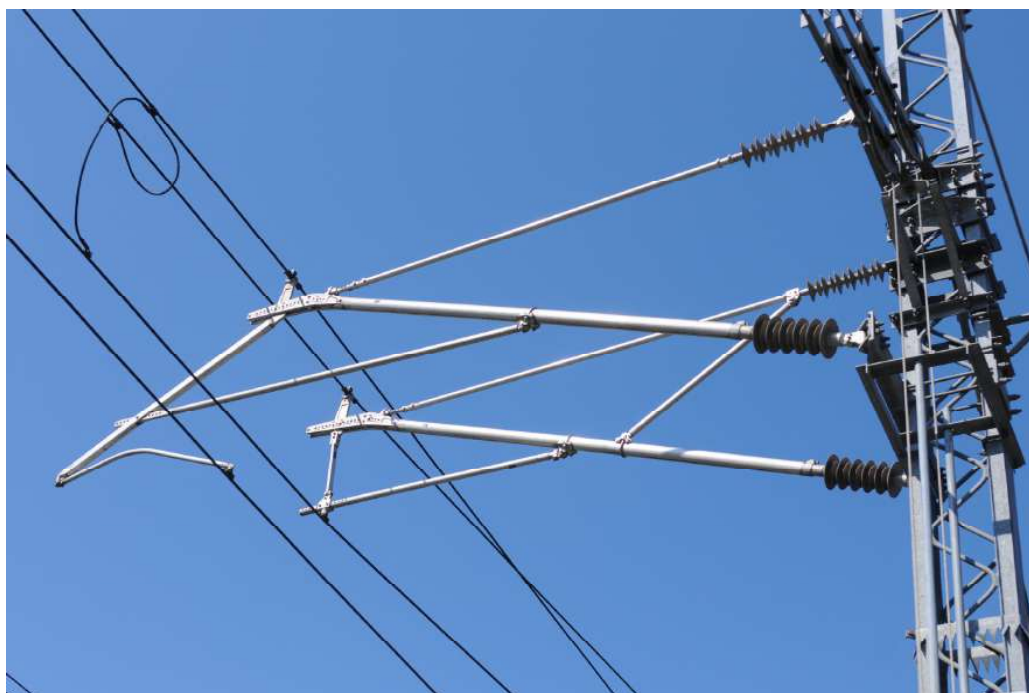
RFI S.p.A.

RFI ha dunque provveduto ad evadere la sopra indicata richiesta inviando all'Autorità, lo scorso 30 novembre, la richiesta rettifica dei piani tariffari sia con riferimento ai servizi PMdA che extra PMdA, fermo l'obbligo di darne comunicazione nel PIR.

ENERGIA

L'art. 19 della citata Legge n. 167/2017 ha introdotto significative modifiche al quadro normativo previgente in materia di regime tariffario speciale (di seguito RTS) - riconosciuto in capo a RFI ai sensi del DPR 730/1963 - per l'approvvigionamento dell'energia elettrica di trazione. Le suddette modifiche sono sintetizzate nei seguenti punti:

- a) è stato definito un nuovo ambito di applicazione del RTS, non più determinato in considerazione della natura di servizi di trasporto ma della tipologia di infrastruttura su cui i servizi sono resi. Dal nuovo perimetro del RTS sono stati esclusi i servizi espletati su infrastruttura ferroviaria alimentata a 25kV corrente alternata. Tale definizione ha, pertanto, ampliato il novero dei servizi inclusi nel RTS, (ri)comprendendo i servizi a mercato eserciti su infrastruttura alimentata a 3 kV corrente continua, precedentemente esclusi;
- b) sino all'entrata in vigore della riforma degli oneri generali di sistema, attualmente prevista per il 1° gennaio 2018, i maggiori oneri derivanti a carico delle Imprese Ferroviarie (di seguito IF) dalla disciplina di cui all'art. 29 del D.L. 91/2014 (così come oggi modificata dalla norma in parola) sono circoscritti alla sola riduzione della componente compensativa per effetto della modifica del perimetro del RTS, riconoscendo invece i benefici del c.d. "punto unico virtuale" a tutto il sistema ferroviario fino all'ammontare dei consumi a 5.000 GWh (limite stabilito dalle Convenzioni con FS-ENEL (cfr. nota n. 2));
- c) sostituzione dell'art. 29 del D.L. 91/2014 con la nuova norma con conseguente efficacia retroattiva della disposizione in commento a far data 1° gennaio 2015.



RFI S.p.A.

I RAPPORTI CON I CLIENTI**GENERALITÀ**

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

CONTRATTI DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

Dal 1 gennaio al 31 dicembre 2017 il MIT ha revocato n. 3 licenze (20/N, 55 e 17) e rilasciato n. 3 licenze (69, 70 e 71).

Con l'attivazione dell'orario di servizio, valevole dal 10 dicembre 2017 all'8 dicembre 2018, sono stati stipulati n. 38 contratti di utilizzo dell'infrastruttura, così suddivisi:

- n. 17 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
- n. 20 per lo svolgimento del traffico merci;
- n. 1 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Si fa presente che in data 19 gennaio 2018 è stato sottoscritto un contratto con l'IF Busitalia e quindi, ad oggi, i contratti risultano essere 39.

ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA E PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

In data 7 dicembre 2018 si è provveduto alla pubblicazione del PIR 2019 e all'aggiornamento straordinario del PIR 2018.

Tra le novità di maggior rilievo dell'anno 2017 si evidenziano:

- introduzione del nuovo sistema tariffario regolato per i servizi diversi da quelli compresi nel PMdA, approvato dall'ART per il periodo tariffario 2017-2021;
- entrata in esercizio di una nuova procedura di verifica dei servizi non compresi nel PMdA effettivamente erogati, con possibilità di rendicontazione di tali servizi sulla base delle riprogrammazioni delle IF o dei rilievi effettuati, senza applicazione della variazione dei tr*km;
- entrata in esercizio del nuovo sistema di valorizzazione dei ritardi Performance Regime.

Per quanto attiene alla fase di sperimentazione del nuovo sistema di pedaggio a partire dal 1 gennaio 2018 sarà in vigore il nuovo pedaggio elaborato secondo i principi di cui alla Delibera ART n.96/2015. Come già descritto nel precedente paragrafo relativo al Quadro normativo e regolatorio afferente i "Trasporti" le sentenze n.1097 e n.1098 del 5 ottobre 2017 del TAR per il Piemonte hanno parzialmente annullato le Delibere ART n.75/2016 e n.80/2016 che approvano i sistemi tariffari proposti da RFI. In conseguenza di ciò, con la Delibera n.138/2017 l'ART ha avviato un procedimento per l'ottemperanza alle sentenze.

RFI S.p.A.

Servizi del Pacchetto minimo di accesso

Le nuove tariffe sono pubblicate nel PIR 2019 e nell'aggiornamento straordinario di dicembre 2017 del PIR 2018. I ricavi derivanti dalla vendita di tracce orarie nel 2017 si attestano a 1.103 milioni di euro con un incremento di +4,3%, principalmente attribuibile all'adeguamento ISTAT (+1%) e all'incremento dei volumi +1,8% (di cui +15,5% rete AV/AC).

Il trasporto del materiale ferroviario verso la Sicilia si è sviluppato, sino all'entrata in vigore dell'orario 2017-2018, secondo il programma di esercizio che, mette a disposizione dell'attuale unico Cliente, Trenitalia, solo navi a quattro binari. Dal 10 dicembre la rilevazione del traffico e di conseguenza la rendicontazione, non è più legata al programma delle corse navi potenzialmente offerte da RFI ma al singolo treno trasportato (e di conseguenza esclusivamente alle corse navi cariche), nell'ottica di considerare il tratto di mare dello stretto come proseguimento dell'infrastruttura ferroviaria. Il confronto tra il numero di corse effettuate nel 2017 e quelle effettuate nel 2016 rileva un decremento poco significativo: si passa dalle 10.681 corse del 2016 alle 10.297 del 2017, con una sostanziale invarianza del volume dei ricavi da traghettamento che si attestano a 18 milioni di euro.

Il servizio di assistenza Persone Ridotta Mobilità (PRM) ha oramai raggiunto piena efficacia con il nuovo sistema informatico ReteBlu, che consente la consultazione in tempo reale a tutte le IF che circolano sulla rete nazionale delle pratiche generate dagli Operatori delle Sale Blu e del relativo stato di avanzamento (pianificato, chiuso, annullato). Le IF, attraverso questo sistema, possono inoltre pianificare i servizi di assistenza, a seguito di contatti diretti con i viaggiatori disabili e a ridotta mobilità, accedendo direttamente al sistema dalla rete Internet.

I ricavi per questo servizio passano da oltre 2 milioni di euro del 2016 a circa 3 milioni di euro del 2017, con un incremento del 7,2% dovuto ad una maggiore richiesta da parte delle IF.

Servizi Ferroviari

Per ciò che concerne i servizi non compresi nel PMdA, si è provveduto ad una rimodulazione descrittiva dell'offerta con l'aggiornamento straordinario del PIR 2018 ed il PIR 2019.

I servizi offerti dal GI suddivisi secondo la ripartizione prevista dall' art. 13 co. 2 e ss. D.Lgs. n.112/2015 sono:

1. Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito
 - Utilizzo stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio ed agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario: il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese ferroviarie di spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili e obliterate nonch  di locali tecnici e locali di stazione relativi a biglietterie non automatiche e servizi di accoglienza e assistenza;
 - scali merci: messa a disposizione alle IF di fasci di binari in cui effettuare la terminalizzazione del treno (comprese operazioni di carico/scarico);
 - aree di smistamento e di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra: messa a disposizione alle IF di fasci di binari in cui effettuare operazioni di manovra, composizione e scomposizione del materiale;
 - aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci: utilizzo binari secondari (ed in alcuni casi di circolazione) per soste di materiale rotabile per un tempo superiore ad un'ora;

RFI S.p.A.

- centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati: messa a disposizione degli impianti di manutenzione rotabili e aree per attrezzaggio officine per operazioni di manutenzione corrente;
- Platee di lavaggio: messa a disposizione, ad uso non esclusivo, di fasci di binari secondari attrezzati con binari plateati, sistema di scarico e depurazione delle acque di lavaggio, funzionali al lavaggio del materiale rotabile; alcune platee sono attrezzate con dotazioni opzionali quali tunnel di lavaggio, impianti a pioggia, rulli fissi, depuratori per scarico dei reflui;
- aree per l'approvvigionamento di combustibile: utilizzo di aree per la sosta adibite anche all'approvvigionamento del combustibile in autoproduzione da parte delle IF tramite il ricorso ad autobotti o impianti fissi di loro proprietà.

Per la totalità di questi servizi, che nel 2016 prevedevano la rendicontazione soltanto dei centri di manutenzione e delle platee di lavaggio, si registra nel 2017 un ricavo di circa 21 milioni di euro (escluso l'utilizzo delle stazioni passeggeri).

2. Servizi complementari

- Fornitura corrente di trazione: fornitura energia elettrica per alimentazione della trazione di materiale rotabile elettrico;
- preriscaldamento e climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC (Riscaldamento Elettrico Carrozze) per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori: alimentazione degli impianti di bordo, tramite colonnina REC, funzionale al trattamento climatico del materiale, all'effettuazione di operazioni di manutenzione che possono essere effettuate su binari di sosta e alla pulizia interna del materiale;
- Rifornimento idrico: messa a disposizione di impianti fissi per la fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti di bordo del materiale rotabile;
- controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose: monitoraggio da parte di RFI della circolazione dei treni trasportanti merci pericolose;
- assistenza alla circolazione di treni speciali: (i) predisposizione del programma di inoltro di treni che effettuano trasporti eccezionali e nel rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di tali trasporti; (ii) monitoraggio della circolazione del trasporto nonché, ove previsto, nella scorta tecnica del convoglio con personale di RFI; (iii) operazioni, se necessarie, di adeguamento dell'infrastruttura per permettere la circolazione del treno speciale;
- Servizi di manovra: RFI offre i servizi di manovra negli impianti di valico (Tarvisio, Brennero, Villa Opicina e Domo II) e negli impianti funzionali al traghettamento dei treni viaggiatori e merci (Villa S. Giovanni, Messina);
- Assistenza a PRM: operazioni di assistenza in stazione e nelle fasi di salita/discesa dal treno, anche attraverso la messa in disponibilità di sedie a rotelle, alle persone a ridotta mobilità di cui al Regolamento (CE) n. 1371/2007 a completamento della componente compresa nel Pacchetto minimo di accesso;
- *Parking*: alimentazione degli impianti di bordo, tramite pantografi in presa, per un periodo di tempo pari o superiore a 1 ora e mezza, con l'attivazione della modalità di stazionamento "*parking*";

RFI S.p.A.

- *Fast track*: il servizio consiste nella messa a disposizione ad uso esclusivo, di un varco di accesso ai treni, con personale dedicato e delle utenze funzionali all'erogazione del servizio. Tale servizio è erogato nelle sole stazioni dotate di servizi di controllo di accesso ai binari, salvaguardando la piena funzionalità delle vie di accesso destinate alla generalità dei viaggiatori.

Non considerando la "fornitura corrente di trazione", per la totalità di questi servizi complementari si passa dai circa 7 milioni di euro del 2016 ai circa 8 milioni di euro del 2017, con un incremento del 18% . Tuttavia, il confronto con il 2016 è poco significativo in quanto alcuni servizi non venivano rendicontati.

3. Servizi ausiliari

- Fornitura di informazioni complementari: il servizio comprende la produzione di annunci sonori e locandine integrative oltre che la fornitura di utenze per l'utilizzo sistemi informativi aggiuntive rispetto a quelle assegnate da pacchetto minimo;
- Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni: il servizio consiste nell'accesso alla rete radio funzionale e alla comunicazione fonica e di trasmissione dati a supporto delle attività ferroviarie di circolazione, manutenzione, gestione operativa, attività negli scali e terminali merci e nelle stazioni, comando e controllo della marcia dei treni, controllo e supervisione diagnostica del materiale ferroviario.

Per i servizi ausiliari, rendicontati anche nel 2016, si riscontra un decremento del 20% passando dai circa 10 milioni di euro del 2016 ai circa 8 milioni di euro del corrispondente periodo 2017. Il decremento è dovuto principalmente alla differente modalità di rendicontazione della Fornitura di informazioni complementari.



RFI S.p.A.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO**Marzo****Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione**

In data 13 marzo 2017, facendo seguito all'Accordo sottoscritto il 28 luglio 2016, RFI ha sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali (OO.SS.) l'accordo per l'avvio delle procedure territoriali per l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo medesimo.

Sono state pertanto emesse due distinte Manifestazioni di Interesse, specificamente rivolte l'una al personale con figura di esercizio non idoneo in via definitiva alla data del 28 febbraio 2017 (per un numero complessivo pari a 200 unità) e l'altra al personale di *staff* e supporto (per un numero complessivo pari a 150 unità). Il Fondo consentirà ai lavoratori, individuati sulla base degli accordi sindacali stipulati a livello territoriale, di beneficiare di prestazioni straordinarie per l'accompagnamento a pensione (qualora raggiungano, entro il limite massimo di 60 mesi dalla data di collocazione nel Fondo, il primo requisito utile per l'accesso alla pensione di anzianità o anticipata).

VIII aumento di capitale della Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni Spa

In data 15 marzo 2017 si è conclusa l'esecuzione della prima ed unica tranche da 67 milioni di euro relativa all'VIII aumento di Capitale Sociale della controllata diretta TFB SpA, così come deliberato dall'Assemblea straordinaria della medesima Società in data 20 gennaio 2017. L'importo è stato liberato dai soci attraverso la sottoscrizione di quote che hanno incrementato la partecipazione di RFI in TFB dall'iniziale 87,16%, all'attuale 87,92%.



RFI S.p.A.

Progetto definitivo "Itinerario Palermo – Catania – Messina: Raddoppio della tratta Bicocca - Catenanuova"

In data 20 marzo 2017 il Commissario Straordinario ha emesso l'Ordinanza n. 28, concernente l'approvazione del progetto definitivo "Itinerario Palermo – Catania – Messina: Raddoppio della tratta Bicocca - Catenanuova".

Progetto definitivo "Variante alla Linea Napoli – Cancello"

In data 24 marzo 2017 il Commissario Straordinario ha emesso l'Ordinanza n. 29 concernente la consegna in via d'urgenza delle prestazioni di progettazione esecutiva in pendenza della stipula della Convenzione d'Appalto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori per la realizzazione della Variante alla Linea Napoli – Cancello.

Inaugurazione Museo Nazionale di Pietrarsa

In data 31 marzo 2017 Il Presidente della Repubblica, ha inaugurato a Pietrarsa il completamento del restauro architettonico dell'intero complesso del Museo Nazionale Ferroviario, alla presenza del presidente della Regione Campania, del sindaco di Napoli e dei vertici del Gruppo FS Italiane. Tra i maggiori spazi espositivi al mondo e polo di cultura ferroviaria tra i più importanti d'Europa, il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa ha un'estensione di ben 36 mila metri quadrati, di cui 14 mila coperti.

Aprile**Progetto definitivo delle "Interconnessioni Nord sulla linea esistente Roma – Napoli, via Cassino, nel Comune di Maddaloni"**

In data 12 aprile 2017 il Commissario Straordinario ha emesso l'Ordinanza n. 30, concernente l'approvazione del progetto definitivo delle "Interconnessioni Nord sulla linea esistente Roma – Napoli, via Cassino, nel Comune di Maddaloni".

Rinnovo CdA e nomina Collegio Sindacale

In data 28 aprile 2017 l'assemblea di Rete Ferroviaria Italiana ha deliberato la nomina del consiglio di amministrazione della società, confermando Claudia Cattani (Presidente), Maurizio Gentile (AD), Luciano Grazzini, Maurizio Mauri e Francesca Serra. In data 21 luglio 2017 il Consigliere Francesca Serra è stato sostituito da Fabiana Lungarotti. Il Consiglio di Amministrazione, che resterà in carica fino all'Assemblea di approvazione del bilancio del 2019, ha confermato Maurizio Gentile nel ruolo di Amministratore Delegato e direttore generale della Società. Il Collegio dei sindaci è composto dal Presidente Mauro D'Amico, dai sindaci effettivi Giancarla Branda e Francesco Marolda e dai sindaci supplenti Gianpaolo Davide Rossetti e Federica Silvestri, che sostituiscono il precedente collegio composto dal Presidente Paolo Marcarelli, Serenella Lucà, Leonardo Quagliata e dai sindaci supplenti Maria Cristina Moretti e Giuseppe La Regina.

Maggio**Nomina Dirigente Preposto**

In data 29 maggio 2017 il Consiglio d'Amministrazione di RFI ha provveduto a confermare la Dott.ssa Vera Fiorani, Direttore Amministrazione Finanza e Controllo di RFI, nel ruolo di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili di RFI, per un periodo corrispondente a quello di permanenza del Consiglio stesso (nominato fino all'approvazione in Assemblea del bilancio 2019).

RFI S.p.A.

Giugno**Inaugurazione della stazione di Napoli Afragola**

In data 6 giugno 2017 è stata inaugurata, alla presenza del Presidente del Consiglio dei Ministri e dei vertici del Gruppo FS Italiane, la nuova stazione di Napoli Afragola, un'opera architettonica disegnata da Zaha Hadid, uno dei più grandi architetti a livello mondiale, che ha pensato la nuova stazione come una struttura sinuosa che riconduce, astrattamente, all'immagine di un moderno treno in corsa.

La nuova stazione di Napoli Afragola rappresenta, oltre a Napoli Centrale, un altro *hub* a servizio di vaste zone della regione, migliorando l'efficienza e la regolarità dei servizi e creando allo stesso tempo le basi per lo sviluppo del territorio circostante. La stazione diventerà un polo di interscambio modale fra traffico a lunga percorrenza, regionale e metropolitano, grazie alla nuova linea Napoli – Cancellone – Frasso Telesino e al prolungamento della Circumvesuviana dalla stazione esistente di Volla ponendosi quindi quale punto nevralgico di intermodalità, con *car e bike sharing*, colonnine elettriche per ricaricare l'auto, servizi commerciali e per i cittadini. La stazione è stata poi aperta al servizio commerciale in data 11 giugno 2017.

Legge n. 96/2017 - "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo"

In data 21 giugno 2017 è stato convertito in legge il Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017.

Per gli ulteriori dettagli, si rimanda al capitolo "Rapporti con lo Stato" della presente Relazione sulla Gestione.

Progetto definitivo del "Completamento del cavalcavia alla pk 5+624 in Comune di Foggia"

In data 27 giugno 2017 il Commissario Straordinario ha emesso l'Ordinanza n. 31, concernente l'approvazione del progetto definitivo del "Completamento del cavalcavia alla pk 5+624 in Comune di Foggia".

Napoli - Bari: viaggio inaugurale sulla tratta fra Cervaro e Bovino

In data 28 giugno 2017 è stato effettuato il viaggio inaugurale tra Cervaro e Bovino, del primo tratto della linea Napoli – Bari ad essere aperto al traffico ferroviario dopo la nomina del Commissario di Governo e la Legge Sbocca Italia. Il nuovo tracciato ferroviario è stato realizzato nel territorio pugliese, parte in variante e parte in affiancamento alla linea esistente completamente rinnovata, sotto la direzione lavori di Italferr. L'entrata in esercizio del nuovo tratto di linea Cervaro – Bovino rientra tra gli interventi per l'attivazione dell'itinerario che collegherà il Capoluogo campano con la Puglia, nell'ambito del Corridoio europeo TEN-T Scandinavo – Mediterraneo. L'investimento economico complessivo è di circa 270 milioni di euro.

Luglio**Rimborso credito IVA**

Con data valuta 24 luglio 2017 la Società ha incassato il credito IVA 2014 pari a 234 milioni euro.

RFI S.p.A.

Agosto**Progetto per la realizzazione dell'infrastruttura nazionale di fibra ottica a banda ultralarga**

In data 11 agosto 2017 è stata sottoscritta la Convenzione Generale tra RFI, Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) e Infratel per la realizzazione dell'infrastruttura di fibra ottica a banda larga entro il 2022, usufruendo anche dei fondi assegnati dall'Unione Europea.

Settembre**Protocollo di Vigilanza Collaborativa fra ANAC e RFI**

In data 21 settembre 2017 è stato rinnovato il Protocollo di Vigilanza Collaborativa fra l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) e RFI, ulteriore strumento per prevenire e monitorare in corso d'opera possibili episodi di corruzione negli appalti ferroviari. Il rinnovo dell'accordo è stato sottoscritto dal Presidente dell'ANAC e dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale di RFI, confermando per un ulteriore anno la collaborazione costruttiva per gestire gli appalti in maggiore trasparenza.

Gli obiettivi dell'intesa sono molteplici:

- verificare in via preventiva la conformità dei bandi di gara al Codice Appalti ed alla normativa di settore;
- prevenire episodi di corruzione e infiltrazioni criminali nelle imprese appaltatrici attraverso clausole e condizioni ad hoc;
- garantire la legalità, monitorando il corretto svolgimento delle gare.

Dicembre**Attivazione della nuova linea Arcisate - Stabio**

In data 1 dicembre 2017 è stata attivata la nuova linea ferroviaria Arcisate – Stabio (Svizzera) e le tre nuove fermate di Induno Olona, Arcisate e Cantello Gaggiolo. Il nuovo tracciato ferroviario ha infatti ricevuto le certificazioni necessarie per la messa in esercizio dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e dalla società di certificazione Italcertifer. Per tutto il mese di dicembre, viste le peculiarità della linea transfrontaliera, saranno effettuate prove tecniche per testare le condizioni di esercizio e le tecnologie installate, come l'innovativo sistema di transizione dinamica che consente il passaggio "in corsa" dalla rete ferroviaria italiana a quella svizzera e viceversa, in piena sicurezza. La nuova linea Arcisate - Stabio è infatti il primo valico transfrontaliero fra i due Paesi senza stazione di confine. L'infrastruttura ferroviaria, costruita da RFI con la direzione lavori di Italferr, società di ingegneria del Gruppo FS Italiane, collegherà Varese con il Canton Ticino e con Como, attraverso Mendrisio.

Rimborso credito IVA

Con data valuta 21 dicembre 2017 la Società ha incassato il credito IVA 2015 pari a 300 milioni euro.

Scissione parziale di FS verso RFI

In data 20 dicembre 2017 è stato firmato l'atto di scissione parziale di FS verso RFI mediante assegnazione a favore di quest'ultima di un compendio patrimoniale costituito da diverse tipologie di *asset*, verificandosi le condizioni di strumentalità degli stessi all'esercizio ferroviario.

RFI S.p.A.

In conseguenza di tale operazione, e con efficacia a partire dal 31 dicembre 2017, la società beneficiaria RFI ha provveduto ad acquisire attività e passività, rispettivamente per euro 79.536.413,76 ed euro 29.536.413,76, incrementato pertanto il proprio Patrimonio Netto di euro 50.000.000.

Proroga nomina Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo

In data 27 dicembre 2017 è stata emanata la Legge n° 205 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020" (c.d. Legge di Bilancio 2018) che, all'art.1 comma 1138, ha disposto la proroga fino al 31 dicembre 2020 del termine previsto dall'articolo 1, comma 1, primo periodo, del decreto-legge n. 133 del 2014, con il quale l'Amministratore Delegato della Società è nominato Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo.

Piano Tecnologico di Rete

In data 29 dicembre, è stato emesso il Piano Tecnologico di Rete. Tale documento rappresenta lo *standard* di riferimento per la progettazione e realizzazione dei Sistemi e Prodotti Tecnologici attualmente disponibili o in fase di realizzazione sulle linee a semplice/ doppio binario, linee AV/AC e Nodi Metropolitani in funzione delle esigenze progettuali di Sicurezza, Capacità, Regolarità, Incremento Velocità, Obsolescenza, Integrazione Tecnologica, Interoperabilità.

RISORSE UMANE

Nel corso del 2017 l'assetto organizzativo aziendale è stato caratterizzato da alcuni interventi di affinamento ed altri che hanno introdotto novità nell'ambito della gestione di alcuni processi aziendali. In particolare:

- è stato avviato il nuovo modello organizzativo per il presidio dei processi di pianificazione, progettazione, tariffazione ed erogazione dei servizi accessori, così come definiti nel Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015;
- sono stati avviati i processi di internalizzazione delle attività manutentive dei rotabili e mezzi d'opera nel sito di Carini;
- è stato consolidato, in coerenza con il modello organizzativo di Gruppo ed il Piano Industriale, il presidio sui processi di *Security* attraverso il rafforzamento della struttura sul territorio.

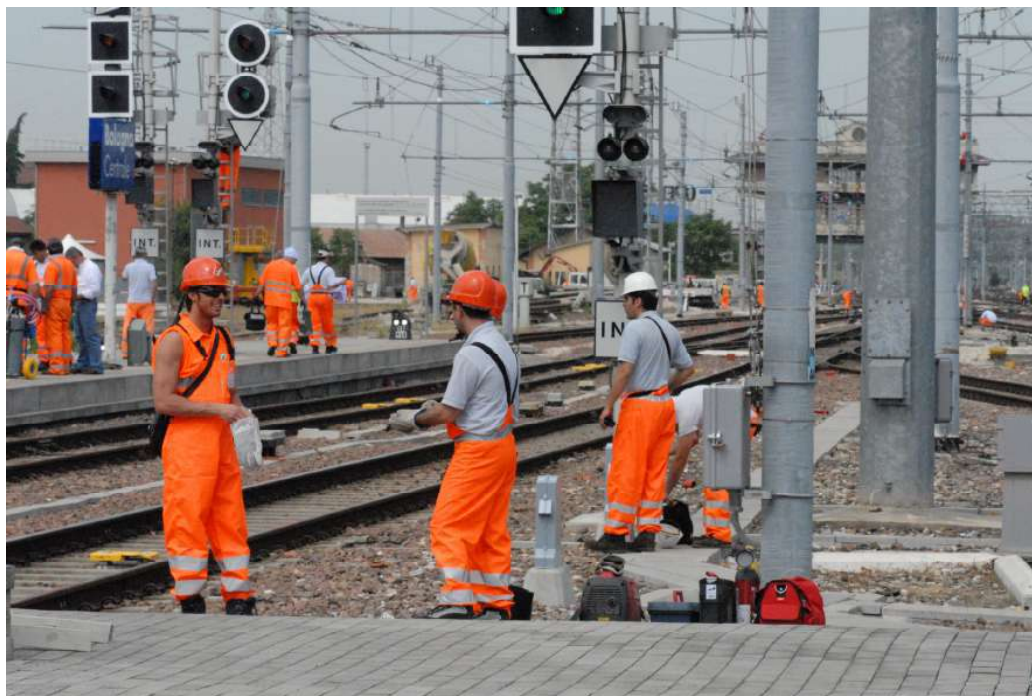
Per quanto riguarda le dinamiche di personale, gli ingressi e le uscite sono state finalizzate a migliorare il *mix* generazionale ed a reintrodurre competenze professionali fondamentali.

Di seguito si rappresenta l'evoluzione degli organici di RFI nel periodo 1° gennaio 2017 – 31 dicembre 2017:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2016: n. 25.540 unità (di cui 227 Dirigenti e 25.313 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31.12.2017: n. 26.025 unità (di cui 228 Dirigenti e 25.797 tra Addetti e Quadri).

Tale saldo deriva da ingressi per 1.668 unità (1.421 uomini e 247 donne) ed uscite per 1.183 unità.

RFI S.p.A.



Smart working

Con la Legge 81/2017 è stato introdotto il "lavoro agile" (c.d. *smart working*); la norma ha fornito una definizione estensiva del lavoro agile nell'ambito del lavoro subordinato, comprendendo tutte le forme di svolgimento della prestazione flessibili rispetto all'orario e al luogo.

Ai fini dell'adozione dello *smart working* in data 2 maggio 2017 è stato sottoscritto un accordo tra le Società del Gruppo FS Italiane e le OO.SS. per l'avvio, a partire dal 01 settembre 2017, di un periodo di sperimentazione finalizzato all'introduzione del lavoro agile nelle aziende del Gruppo. In RFI hanno aderito 75 risorse, che hanno sottoscritto un accordo individuale per l'avvio della fase di sperimentazione.

FORMAZIONE

L'elevato numero di assunzione che ha caratterizzato l'anno 2017 ha fortemente influenzato i risultati dei volumi di formazione erogata per percorsi d'ingresso base e trasversali e per formazione di mestiere finalizzati alla qualificazione professionale.

I volumi di formazione erogati nel 2017 sono stati dedicati per circa il 25% del totale delle attività svolte a percorsi d'ingresso e per la restante parte al mantenimento ed alla crescita delle competenze presenti in Azienda. Gli eventi formativi effettuati rientrano in due macro-aree: quella della Formazione Manageriale/Istituzionale e quella della Formazione Tecnico/Abilitativa/Certificativa.

In materia di iniziative derivanti dagli obblighi di legge relativi alla Salute e Sicurezza sul lavoro è stata completata sia la formazione obbligatoria di legge per i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza che quella *e-learning* per i dirigenti e di "formazione generale" per lavoratori.

RFI S.p.A.

Nell'ambito della Sicurezza e l'Emergenza in Galleria è stata erogata la formazione rivolta sia al ruolo di "Responsabile delle Gallerie/Responsabile della Sicurezza", sia ai nuovi formatori che poi hanno gestito la ricaduta formativa territoriale rivolta al personale dell'esercizio, coinvolgendo oltre 5.500 dipendenti che operano in gallerie superiori a 1.000 metri.

RAPPORTO DI SOSTENIBILITÀ

Nel giugno 2017 è stato portato a termine l'impegno della Società per il Rapporto di Sostenibilità (RdS) di Gruppo 2016 con le attività a supporto della certificazione di conformità allo *standard* internazionale di *reporting* di sostenibilità GRI (*Global Reporting Initiative*).

Con riferimento ai soli dati quantitativi ambientali rendicontati da RFI per il RdS 2016, è emersa:

- per l'energia una sostanziale stabilità dei consumi rispetto a quelli registrati nel 2015 pari a circa 414.113 MWh (-0,64%); per i consumi di gas naturale un trend stabile pari a 8.992.544 Smc (+0,9% rispetto al 2015) per l'effetto combinato della razionalizzazione delle singole utenze e dei miglioramenti nella gestione delle forniture con la crescente adozione, soprattutto nelle stazioni, di impianti di riscaldamento a metano in sostituzione di quelli, energeticamente meno efficienti, a gasolio, mentre per il consumo di gasolio una riduzione per circa il -9,58% (14.652 t rispetto ai 16.204 tal 2015) per effetto della sostituzione degli impianti su cui incide in subordine anche il minor fabbisogno determinato dalle favorevoli condizioni climatiche e la diminuzione nel traffico commerciale sullo Stretto di Messina;
- per l'acqua un leggero aumento degli indicatori oltre al normale impiego per le attività manutentive (17.920.347 mc nel 2016 +5,62% rispetto al 2015) dovuto all'acquisizione di nuovi impianti (es. platee di lavaggio);
- per i rifiuti una lieve diminuzione del totale dei rifiuti prodotti (-4%) quale effetto combinato dell'incremento contenuto nella produzione dei rifiuti non pericolosi pari a circa l'+11% rispetto al 2015 e di una notevole flessione dei rifiuti pericolosi (circa il -41,5%) in particolare per la componente inviata a smaltimento. La variazione si correla all'andamento ciclico delle attività di manutenzione e consente di mantenere sostanzialmente invariato il quantitativo totale dei rifiuti inviati a recupero (pari a circa +1%).

POLITICA AMBIENTALE

In data 11 maggio 2017, con la Comunicazione Organizzativa n.449/AD di aggiornamento della "Politica Integrata per la Sicurezza di Rete Ferroviaria Italiana" - alla base del Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza di RFI -, la Politica Ambientale della Società è stata specificamente enucleata nel più ampio contesto della Politica Integrata in quanto fondamentale atto di indirizzo e di lineamento strategico tanto per il Sistema di Gestione Ambientale - adottato da RFI a garanzia della tutela dell'ambiente accanto al Sistema di Gestione della Sicurezza e Salute del Lavoro e al Sistema di Gestione della Sicurezza della Circolazione e dell'Esercizio ferroviario - quanto per il rafforzamento del ruolo del Gestore nello sviluppo sostenibile del Paese in ottica di *Corporate Social Responsibility*.

E' questo infatti un impegno assunto dalla Società in modo più deciso e consapevole nell'ambito del Piano Industriale 2017-2026 con la pianificazione di specifiche iniziative per la massimizzazione e lo sviluppo della sostenibilità ambientale e sociale delle proprie attività produttive e gestionali e dei propri servizi.

A partire dal riconoscimento che l'infrastruttura gestita da RFI è un *asset* fondamentale del sistema della mobilità del Paese, di riferimento per la valorizzazione sociale, economica e ambientale del territorio nazionale, la nuova

RFI S.p.A.

Politica Ambientale di RFI sancisce la volontà della Società di garantire l'equilibrio tra le esigenze sociali, ambientali ed economiche dei propri stakeholder: da una parte, adottando un approccio focalizzato sulla continua attenzione alla prevenzione dei danni ambientali e alle opportunità offerte da una gestione orientata alla tutela; dall'altra, promuovendo il trasferimento della mobilità verso modalità più compatibili e sostenibili per l'ambiente.



RFI S.p.A.

QUADRO MACROECONOMICO E ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

L'economia mondiale è stata contrassegnata, nel corso del 2017, da una fase di moderata ma diffusa espansione sia nei paesi industrializzati che nei mercati emergenti. Secondo le ultime stime, il prodotto interno lordo del pianeta è cresciuto del 3,5% (+0,6 punti percentuali rispetto all'anno precedente), grazie al ritmo sostenuto dell'attività economica nella seconda parte dell'anno, incremento al quale si è accompagnata una crescita media annua del commercio mondiale che ha sfiorato il 5%.

Dati economici mondiali		2017	2016
PIL		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Mondo	3,5	2,9
	Paesi avanzati	2,3	1,6
	USA	2,3	1,5
	Giappone	1,7	0,9
	Area euro	2,4	1,8
	Paesi emergenti	4,5	3,8
	Cina	6,8	6,7
	India	6,6	7,4
	America Latina	0,7	-1,1
	Petrolio (Brent \$ per barile)	54,8	45,1
	Commercio mondiale	4,9	1,7
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2017</i>			

L'espansione economica nell'Area dell'Euro continua a essere solida e generalizzata nei diversi paesi e settori. La crescita del PIL in media annua è stata del 2,4%, sostenuta dai consumi privati, dagli investimenti e dalle esportazioni che beneficiano della diffusa ripresa mondiale. Il buon andamento del mercato del lavoro, con un tasso di disoccupazione che ha raggiunto il livello più basso dal 2009 (9,1%), e la bassa inflazione continuano a sostenere il reddito disponibile delle famiglie. Contemporaneamente i miglioramenti della redditività delle imprese e le favorevoli condizioni di finanziamento sostengono la ripresa degli investimenti.

In Germania, che si conferma locomotiva dell'Area Euro, il ritmo di crescita del PIL (+2,5%) è stato trainato dal commercio estero e dalla ricostituzione delle scorte. Gli investimenti delle imprese, anche se in rallentamento, hanno visto proseguire la ripresa a un passo sostenuto (1,5%) e sono rimasti tra le componenti più dinamiche della domanda. Più moderata la crescita della Francia (+1,9%) sostenuta dalla domanda interna e dalle buone performance degli investimenti privati.

Anche in Spagna, la più dinamica tra le economie dell'Area, la crescita del PIL, da tre anni sopra il 3%, è stata trainata dalla domanda interna e, in particolare, dagli investimenti.

RFI S.p.A.

Dati economici Area Euro		2017	2016
PIL			
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Area Euro	2,4	1,8
	Germania	2,5	1,9
	Francia	1,9	1,1
	Italia	1,6	1,1
	Spagna	3,1	3,3
Inflazione			
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Area Euro	1,5	0,2
	Germania	1,7	0,4
	Francia	1,2	0,3
	Italia	1,2	-0,1
	Spagna	2,0	-0,3
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2017</i>			

In Italia l'economia nel 2017 ha decisamente accelerato il passo beneficiando di un atteggiamento espansivo delle politiche economiche e di un contesto internazionale favorevole con impatti positivi sulla domanda interna e sulle esportazioni.

RFI S.p.A.

Dati economici Italia		I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL	Variazioni % su anno precedente	0,5	0,3	0,4	0,4
Domanda interna		0,2	0,8	0,2	0,5
Spesa delle famiglie e ISP		0,7	0,2	0,3	0,1
Spesa delle AP		0,4	0,2	0,1	0,2
Investimenti fissi lordi		-2,2	1,1	3,0	1,0
<i>costruzioni</i>		0,8	-0,3	0,3	0,2
<i>altri beni di investimento</i>		-4,7	2,4	5,3	1,6
Importazioni di beni e servizi		0,7	1,6	1,2	0,9
Esportazioni di beni e servizi		1,8	0,1	1,6	0,7
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2017</i>					

In particolare nella prima parte dell'anno (rispettivamente primo e secondo trimestre) si è registrato un incremento del prodotto dello 0,5% e dello 0,3% in termini congiunturali, sostenuto soprattutto dal deciso rialzo della spesa delle famiglie e, dal lato dell'offerta, dal rafforzamento del settore dei servizi. Secondo le ultime stime nella seconda metà del 2017 l'aumento del PIL si è poi attestato a circa +0,4%.

Tali andamenti hanno condotto ad una crescita del PIL su base annua dell'1,6%, superiore alle previsioni del Governo (+1,5%), anche se inferiore a quella di altri paesi dell'Area. L'attività economica è stata sostenuta dalla crescita dei consumi supportata dalla positiva evoluzione del mercato del lavoro e del reddito disponibile, solo parzialmente limitata dal contenuto rialzo dei prezzi al consumo. Gli investimenti, dopo un leggero regresso di inizio anno, hanno mostrato un vivace dinamismo, beneficiando sia del miglioramento delle aspettative sull'andamento dell'economia sia degli effetti positivi sul mercato del credito derivanti dal proseguimento della politica monetaria espansiva della BCE.

In linea con la crescita economica, è proseguita la positiva dinamica del lavoro in misura maggiore delle attese beneficiando delle riforme introdotte negli ultimi anni. L'aumento degli occupati è risultato dell'1,5% (fonte ISTAT, novembre 2017) su base annua determinando un calo del tasso di disoccupazione, sempre nello stesso periodo, di circa un punto percentuale, per un tasso annuo pari all'11%.

In questo quadro di rafforzamento ciclico, l'inflazione in Italia rimane debole. Dopo la lieve flessione del 2016 (-0,1%), l'inflazione ha registrato una crescita dell'1,2% (fonte ISTAT, dicembre 2017) sulla quale hanno inciso, in particolare, gli aumenti dei prezzi dei trasporti, dei prodotti alimentari e dei servizi.

In prospettiva, lo scenario rimane complessivamente favorevole. Il 2018 partirà con uno slancio positivo che consentirà, in assenza di improvvise e inattese variazioni, di proseguire sugli attuali ritmi di crescita.

RFI S.p.A.

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

valori in milioni di euro

	2017	2016	Variazione	Variazioni %
RICAVI OPERATIVI	2.538	2.575	(37)	(1)%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.193	2.274	(81)	(4)%
Altri proventi	345	301	44	15%
Costi operativi	(2.058)	(2.218)	160	(7)%
Costo del personale	(1.445)	(1.417)	(28)	2%
Altri costi netti	(613)	(801)	188	(23)%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	480	357	123	34%
Ammortamenti	(108)	(94)	(14)	15%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(39)	(23)	(16)	70%
Accantonamenti	(40)	(25)	(15)	60%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	293	215	78	36%
Proventi e oneri finanziari	(31)	(34)	3	(9)%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	262	181	81	45%
Imposte sul reddito	–	–	–	–
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	262	181	81	45%
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	–	–	–	–
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	262	181	81	45%

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute nell'esercizio 2017 rispetto al 2016; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al Bilancio, a cui si fa rimando.

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un decremento pari a 81 milioni di euro prevalentemente per effetto dei seguenti fattori:

- riduzione dei ricavi per vendita di trazione elettrica (141 milioni di euro) dovuta agli effetti della Legge n. 167 del 20 novembre 2017, come già rappresentato nel paragrafo "Quadro normativo e regolatorio" della Relazione sulla gestione;
- incremento dei ricavi da pedaggio (45 milioni di euro) per effetto combinato tra aumento dei volumi e adeguamento ISTAT;
- aumento dei ricavi per servizi alle IF e servizi accessori alla circolazione (15 milioni di euro), derivanti principalmente da maggiori ricavi per sosta e platee di lavaggio (17 milioni di euro), in parte compensati da un decremento dei ricavi per corrispettivi relativi ai binari di raccordo (2 milioni di euro).

RFI S.p.A.

Gli Altri proventi subiscono un incremento di 44 milioni di euro attribuibile principalmente ai seguenti fattori:

- decremento delle prestazioni diverse (26 milioni di euro), dovuto principalmente a minori ricavi per canoni attivi di manutenzione e conduzione delle linee di alta tensione della società RETE S.r.l. (18 milioni di euro);
- maggiori ricavi per vendita materiale fuori uso e tolto d'opera (24 milioni di euro);
- incremento dei ricavi per lavori conto terzi (16 milioni di euro) attribuibili principalmente ai lavori di realizzazione della Metroferrovia Palermo (7 milioni di euro), e ad opere eseguite per la protezione del rumore sulla linea del Brennero (6 milioni di euro);
- maggiori proventi per penalità attive da *Performance Regime* (11 milioni di euro);
- maggiori ricavi per *facilities* (10 milioni di euro) dovuti principalmente a ribaltamenti di oneri e manutenzione verso GS Retail;
- maggiori ricavi da gestione immobiliare (4 milioni di euro), derivante principalmente da maggiori canoni di locazione (6 milioni di euro) e minori ricavi per riaddebito oneri condominiali (2 milioni di euro);
- maggiori plusvalenze derivanti dalla vendita di beni patrimoniali a RETE S.r.l. (3 milioni di euro);
- maggiori ricavi per vendita materiali di scorta (2 milioni di euro);

Il costo del personale registra un incremento pari a 28 milioni di euro rispetto al 2016, derivante principalmente da maggiori costi per il personale a ruolo (33 milioni di euro) compensati da minori accantonamenti e rilasci effettuati nel 2017 (4 milioni di euro) e minori altri costi (1 milione di euro).

Gli Altri costi netti subiscono un decremento pari a 188 milioni di euro derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento complessivo di 160 milioni di euro delle "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci", dovuto principalmente alle seguenti variazioni:
 - minori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni (241 milioni di euro) dovuto agli effetti della Legge n. 167 del 20 novembre 2017;
 - maggiori consumi di materiali (71 milioni di euro), sia in conto investimento (51 milioni di euro) che in conto esercizio (20 milioni di euro);
 - maggiori costi per illuminazione e forza motrice (8 milioni di euro);
 - incremento degli accantonamenti per materie prime, sussidiarie e merci (2 milioni di euro);
- aumento dei costi per servizi di 48 milioni di euro dovuto principalmente all'effetto combinato di:
 - maggiori costi per manutenzione e riparazione beni immobili e mobili (18 milioni di euro) relativi alla manutenzione eccezionale della linea (2 milioni di euro) e a quella ordinaria (13 milioni di euro), manutenzione dei fabbricati (12 milioni di euro), compensati da minori costi per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (9 milioni di euro);
 - incremento dei costi per lavori in conto terzi (11 milioni di euro) collegato al corrispondente aumento dei ricavi;
 - aumento dei costi per servizi informatici (10 milioni di euro), principalmente riconducibili a manutenzione *hardware* e *software* (9 milioni di euro);
 - maggiori costi per biglietti di servizio (9 milioni di euro);
 - minori costi per prestazioni professionali (3 milioni di euro);
 - incremento degli accantonamenti per fondi rischi ed oneri al netto dei rilasci (2 milioni di euro);

RFI S.p.A.

- maggiori costi per godimento beni di terzi 4 milioni di euro dovuti principalmente a maggiori costi per fitti e spese accessorie di locali verso società del Gruppo (5 milioni di euro) in parte compensati da minori costi per noli e indennizzi (1 milione di euro);
- minori costi operativi per 5 milioni di euro, derivanti sostanzialmente da maggiori accantonamenti e rilasci (10 milioni di euro) più che compensati da minori minusvalenze da alienazione (1 milione di euro) e minori sopravvenienze passive (14 milioni di euro);
- aumento delle capitalizzazioni per lavori interni per 75 milioni di euro è attribuibile ad un maggior prelievo di materiali legato alle rilevanti attività di *upgrading* tecnologico e di rinnovo alla sicurezza.

La quota di ammortamento per il 2017 presenta un incremento di 14 milioni di euro rispetto a quanto registrato nell'esercizio 2016 che deriva dall'aumento dell'aliquota della Macrodirettrice "G – Rete AV".

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un incremento di 16 milioni di euro rispetto all'anno precedente, dovuto principalmente a:

- maggiori svalutazioni delle immobilizzazioni, impianti e macchinari (29 milioni di euro) a seguito della dismissione contabile di cespiti;
- minore svalutazione dei crediti (8 milioni di euro);
- minori svalutazioni di immobilizzazioni immateriali (5 milioni di euro).

Nel 2017 è stato effettuato un accantonamento al fondo per il perseguimento delle politiche attive di sostegno al reddito e all'occupazione pari a 40 milioni di euro, con un incremento di 15 milioni di euro rispetto all'accantonamento effettuato l'anno precedente.

Il saldo finanziario presenta un miglioramento di 3 milioni di euro derivante da maggiori proventi finanziari (6 milioni di euro), principalmente riconducibili ad interessi attivi sul credito IVA, in parte compensati da maggiori oneri finanziari (3 milioni di euro).

RFI S.p.A.

Stato patrimoniale riclassificato

	valori in milioni di euro		
	31.12.2017	31.12.2016	Variazioni
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto	(1.750)	(1.222)	(528)
Altre attività nette	1.308	602	706
Capitale circolante	(442)	(620)	178
Immobilizzazioni tecniche	35.266	35.122	144
Partecipazioni	132	133	(1)
Capitale immobilizzato netto	35.398	35.255	143
TFR	(674)	(694)	20
Altri fondi	(515)	(522)	7
TFR e Altri fondi	(1.189)	(1.216)	27
Attività Nette Possedute per la vendita	—	—	—
CAPITALE INVESTITO NETTO	33.767	33.419	348
Posizione finanziaria netta a breve	(1.219)	(1.082)	(137)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.622	1.353	269
Posizione finanziaria netta	403	271	132
Mezzi propri	33.364	33.148	216
COPERTURE	33.767	33.419	348

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute al 31 dicembre 2017; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al bilancio, a cui si fa rimando.

La variazione in aumento del Capitale Investito Netto di 348 milioni di euro è la risultante dell'effetto del miglioramento del Capitale Circolante (178 milioni di euro), dell'incremento del Capitale Immobilizzato Netto (143 milioni di euro), del decremento del TFR (20 milioni di euro) e degli Altri Fondi (7 milioni di euro).

Il miglioramento del Capitale Circolante di 178 milioni di euro è determinato dal decremento del Capitale Circolante Netto (528 milioni di euro) e dall'incremento delle Altre Attività Nette (706 milioni di euro).

In particolare, il Capitale Circolante Netto peggiora principalmente per effetto di maggiori debiti commerciali correnti (350 milioni di euro) e non correnti (18 milioni di euro) e di minori crediti commerciali correnti (343 milioni di euro), compensati dall'aumento delle rimanenze di magazzino (144 milioni di euro) e dei contratti in costruzione (23 milioni di euro), da maggiori acconti a fornitori (14 milioni di euro) e da maggiori crediti commerciali non correnti (2 milioni di euro).

Le Altre Attività Nette si incrementano di 706 milioni di euro principalmente per effetto di minori altri debiti correnti e non correnti (95 milioni di euro), di minori debiti verso istituti previdenziali correnti e non correnti (29

RFI S.p.A.

milioni di euro), maggiori risconti passivi (1 milione di euro) e dell'effetto complessivamente positivo di maggiori crediti verso il MEF, UE e Altri Ministeri (1.041 milioni di euro) al netto dell'incremento dei relativi acconti (373 milioni di euro), parzialmente compensato da minori altri crediti correnti e non correnti (75 milioni di euro), maggiori altri debiti tributari (6 milioni di euro) nonché dall'effetto negativo di minori risconti attivi (6 milioni di euro).

L'incremento del Capitale Immobilizzato Netto di 143 milioni di euro è attribuibile all'aumento delle Immobilizzazioni tecniche (in particolare le Attività immateriali per 103 milioni di euro e gli Immobili, impianti e macchinari per 56 milioni di euro), parzialmente compensato dal decremento degli Investimenti immobiliari (15 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2017 la voce TFR subisce un decremento di 20 milioni di euro mentre la voce Altri Fondi si decrementa di 7 milioni di euro per l'effetto combinato di nuovi accantonamenti (102 milioni di euro) e utilizzi, rilasci e trasferimenti diversi (109 milioni di euro).

Le Coperture aumentano di 348 milioni di euro per l'effetto combinato del miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (137 milioni di euro), del peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (269 milioni di euro) e dell'incremento dei Mezzi Propri per 216 milioni di euro.

Nel dettaglio, il peggioramento complessivo della Posizione Finanziaria Netta (132 milioni di euro) è principalmente determinato dal:

- miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (137 milioni di euro) principalmente per l'effetto del decremento dei debiti finanziari correnti (100 milioni di euro), dell'incremento del conto corrente intersocietario fruttifero (91 milioni di euro) e dell'incremento degli altri crediti finanziari correnti (6 milioni di euro), compensato parzialmente dal decremento del conto corrente di tesoreria (28 milioni di euro) e dei depositi bancari e postali (3 milioni di euro), e dal decremento dei finanziamenti a breve e della quota corrente dei finanziamenti a medio e lungo termine (30 milioni di euro);
- peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (269 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato del decremento dei crediti verso MEF per contributi quindicennali (176 milioni di euro), del decremento degli altri crediti verso MEF (319 milioni di euro) e dell'incremento delle quote a medio/lungo termine dei debiti finanziari verso la controllante (32 milioni di euro), nonché del decremento dei debiti verso le banche (187 milioni di euro), verso altri finanziatori (42 milioni di euro) e dell'incremento di altri crediti finanziari immobilizzati (29 milioni di euro).

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

	Valori in milioni di euro		
	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Mezzi propri SP riclassificato	33.264	33.148	216
Debiti per derivati inclusi nei mezzi propri	(23)	(34)	11
TOTALE PATRIMONIO NETTO	33.341	33.114	227

RFI S.p.A.

INVESTIMENTI**LO SVILUPPO DELLA RETE**

Si riportano di seguito le principali attività svolte nel corso dell'esercizio 2017 nel settore degli investimenti per il potenziamento della rete ferroviaria.

Avanzamento economico degli investimenti

Nel corso del 2017 gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a complessivi 4.209 milioni di euro, con un incremento pari a 124 milioni di euro (circa 3%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Si precisa che l'avanzamento economico preso a riferimento comprende esclusivamente la produzione relativa ai Progetti di Investimento RFI a differenza del valore dell'anno precedente in cui erano incluse le erogazioni a titolo di aumento di capitale alla società TFB.

Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 1.142 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 30 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico), per circa 3.067 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 368 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nel corso del 2017 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti pianificati.

In particolare è stata attivata la nuova linea Arcisate – Stabio che rappresenta il primo valico transfrontaliero tra Italia e Svizzera senza stazione di confine.

Nell'ambito del progetto di potenziamento del nodo di Modena e del nuovo scalo merci di Marzaglia, sulla linea Bologna – Milano, è stato attivato all'esercizio il nuovo collegamento PM Freto – Quattro Ville Sud, che permetterà ai treni merci da/per la *terminal* merci di Marzaglia di andare direttamente sulla linea Bologna – Verona e quindi al valico del Brennero.

Proseguono i lavori per la nuova linea Bari – Napoli, nell'ambito del quale è stata attivata all'esercizio la tratta PM Bovino – PM Cervaro, per un totale di circa 20 km.

Uno degli obiettivi principali del Piano Industriale di RFI è la copertura, entro il 2026, dell'intera rete con sistemi di telecomando. A tal proposito, nel 2017 sono stati attivati circa 115 km di linee in telecomando, portando il totale a circa 12.786 km sui 16.787 km totali.

Proseguono, inoltre, gli interventi di potenziamento della rete in Sicilia. E' stato attivato all'esercizio il completamento del raddoppio da Catania Centrale a Catania Ognina, con la contestuale apertura al servizio viaggiatori della fermata di Catania Ognina; è stato raddoppiato il tratto di linea da Ogliastrillo a Campofelice ed inoltre è stata attivata la variante di Lercara Diramazione – Castronuovo.

Sono state attivate, a livello nazionale, le fermate di L'Aquila – Sassa NSI, L'Aquila – San Gregorio, Manfredonia Ovest, Picanello, Cansano, Europa, Bazzano, Bergamo Ospedale, L'Aquila Campo di Pile.

Nell'arco del 2017 sono stati soppressi 42 passaggi a livello.

RFI S.p.A.

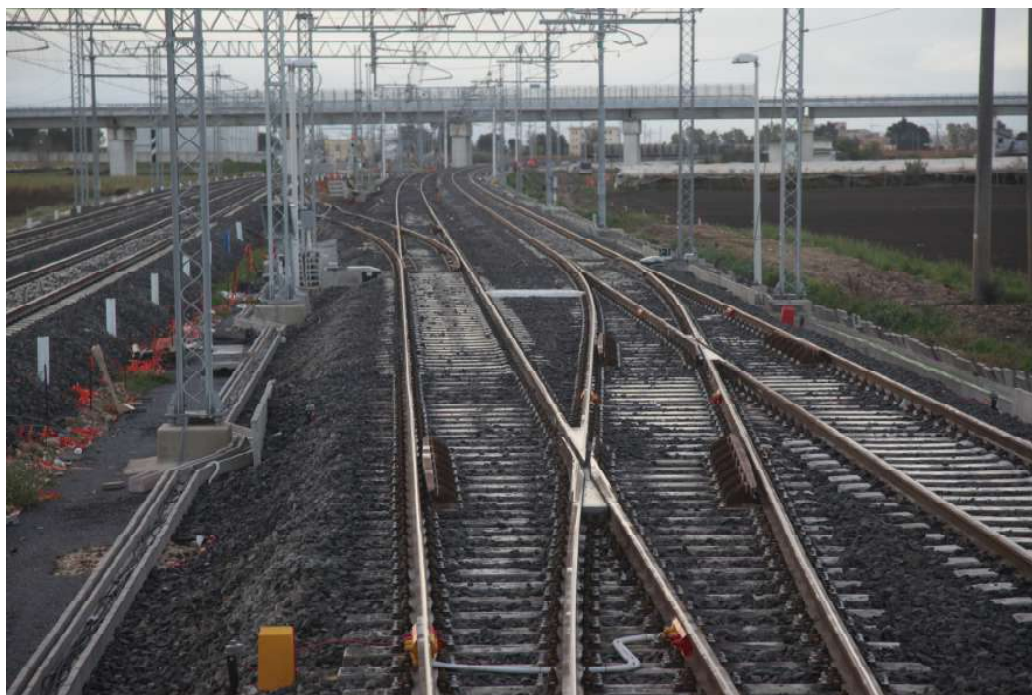
TECNOLOGIE INTEGRATE

Nel corso del 2017, sui progetti afferenti i corridoi interoperabili e la migrazione ERTMS sono proseguite le attività di realizzazione dei lavori della sovrapposizione del Livello 1 ETCS con Radio INFILL al Sistema SCMT sulla tratta Domodossola – Novara del Corridoio interoperabile Reno-Alpino e di realizzazione dei lavori di attrezzaggio con Livello 1 *Limited Supervision* sulle tratte di confine con la Svizzera Domodossola – Iselle e Luino – Pino Tronzano.

È stata presentata, a Febbraio 2017, l'istruttoria relativa al bando comunitario *Connecting Europe Facility* 2016 (CEF 2016) per il cofinanziamento delle sezioni Novara – Venezia Mestre e Milano – Tortona, appartenenti ai corridoi interoperabili ERTMS, secondo la programmazione prevista dal *Breakthrough Program* al 2020. La proposta è stata selezionata per la concessione del finanziamento del 50% dei costi a vita intera (finanziamento pari a circa 27,3 milioni di euro).

È stato approvato il progetto esecutivo e si è proceduto alla consegna lavori per la realizzazione ACC-M e ETCS Liv. 2 sulla linea DD Roma – Firenze.

E' stata predisposta la documentazione di specifica tecnica e funzionale per la migrazione al sistema ETCS sovrapposto a SCMT nell'ambito delle gare per i Corridoi Interoperabili e dei Nodi Urbani di Roma, Firenze e Milano (funzioni *High Density*, HD).

**Telecomunicazioni**

È stato avviato il progetto di estensione della copertura LTE (*Light Time Evolution*) degli Operatori Radiomobili pubblici (TIM, VODAFONE, WIND/H3G) sulle linee AV/AC di RFI che ha come obiettivo la valorizzazione dell'*asset* infrastrutturale di RFI, con conseguente miglioramento della capacità di offerta dei «servizi di ospitalità di apparati di Terze Parti» su aree ferroviarie di RFI. Dell'estensione del servizio LTE sulla linea AV/AC di RFI potranno beneficiare anche le IF potendo offrire una migliore qualità del «Servizio *Internet WiFi* di Bordo».

RFI S.p.A.



FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

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

Lo scorso 31 marzo 2017, l'Autorità di Gestione ha emesso il Rapporto Finale di Esecuzione con cui è stato definito il livello di attuazione di tutti i progetti cofinanziati dal programma medesimo. L'ammontare dei costi riconosciuti ammissibili da parte del Programma ammonta a 1.288,8 milioni di euro.

Risorse FESR – PON 2014-2020

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

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

A fronte di tali richieste, l'autorità di Gestione del PON ha già ammesso a cofinanziamento 20 interventi mediante l'emissione della Presa d'Atto n. 8223 del 9 agosto 2017, con cui sono stati assegnati ad RFI circa 1.027 milioni di euro.

RFI S.p.A.

Nel corso del 2017 sono state presentate diverse Domande di Rimborso che hanno determinato un incasso totale pari a 49,7 milioni di euro.

Risorse TEN-T

Programmazioni periodo 2007-2013

A fronte di uno stanziamento complessivo per la Società di 246 milioni di euro al 31/12/2016, a seguito delle note di chiusura delle Decisioni pervenute dalla Commissione Europea l'ammontare effettivamente stanziato al 31 dicembre 2017 ammonta a circa 228 milioni di euro, con un decremento pari a circa 18 milioni di euro.

Tale decremento è dovuto allo slittamento di lavori e/o progettazioni oggetto di varie Decisioni oltre il periodo ammissibile che si è concluso improrogabilmente al 31/12/2015.

Nel corso del 2017 sono stati incassati saldi di contributo per circa 39 milioni di euro.

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

L'ammontare finanziato ammonta ad oggi a 132 milioni di euro. Nel corso del 2017 sono stati incassati contributi per 7,9 milioni di euro.

Il 13 ottobre 2016 è stato pubblicato un ulteriore bando per l'assegnazione di finanziamenti CEF al quale RFI ha partecipato presentando 3 proposte di finanziamento.

In data 22 giugno l'Agenzia INEA ha valutato positivamente la proposta "ERTMS on strategic sections of 3 CNCs" per un ammontare di cofinanziamento pari a 27,3 milioni di euro.

Successivamente in data 13 novembre 2017 è stato stipulato il *Grant Agreement* definitivo che ha definitivamente assegnato il contributo.

RFI S.p.A.

INFRASTRUTTURA

Nella tabella seguente sono riportati i principali dati della rete di RFI al 31 dicembre 2017.

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO (1)	16.787	KM
Classificazione		
Linee fondamentali	6.497	KM
Linee complementari	9.337	KM
Linee di nodo	953	KM
Tipologia		
Linee a doppio binario	7.696	KM
Linee a semplice binario	9.091	KM
Alimentazione		
Linee elettrificate	12.022	KM
- a doppio binario	7.619	KM
- a semplice binario	4.403	KM
Linee non elettrificate (diesel)	4.765	KM
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	24.483	KM
Linea convenzionale	23.016	KM
Linea AV (2)	1.467	KM
IMPIANTI FERROVIARI		
Stazioni con possibilità di servizio viaggiatori (3)	2.201	N°
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI PROTEZIONE MARCIA TRENO (4)		
Sistemi di telecomando della circolazione (SCC/CTC+DPC)	12.786	KM
SCMT - Per il controllo della marcia treno	12.210	KM
SSC - Per il supporto alla guida	3.892	KM
ERTMS - Per l'interoperabilità su rete AV/AC	709	KM
GSM-R per la comunicazione mobile	11.445	KM

Note

(1) di cui 70 Km di rete estera;

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

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

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

RFI S.p.A.

LE STAZIONI

Nell'ambito del progetto di riassetto e valorizzazione del "network stazioni", la strategia del Gruppo FS, delineata nel Piano Industriale 2017-2026, prevede:

- da un lato, l'uscita dalle attività spiccatamente *retail*, che non rivestono più una valenza strategica e che, in ragione dell'elevata redditività, si prestano bene ad una valorizzazione sul mercato;
- dall'altro, la riconduzione all'interno del Gruppo FS delle linee di attività e dei servizi più strettamente connessi al trasporto ferroviario e comunque funzionali alle necessità di mobilità dei viaggiatori, in coerenza con l'obiettivo di consolidare e sviluppare la presenza del Gruppo FS come grande operatore di mobilità integrata sul mercato nazionale.

In tale contesto è stato valutato necessario garantire una gestione unitaria di tutto il *network* stazioni in dotazione al Gruppo FS che ha ritenuto di individuare in RFI il ruolo di gestore unico; in particolare, il c.d. "Progetto Stazioni" finalizzato alla trasformazione di un ampio numero di stazioni in *hub* intermodali, individua RFI nel ruolo di gestore unico delle circa 600 medie e medio-piccole stazioni ferroviarie italiane secondo uno *standard* omogeneo di servizi, sia connessi al viaggio che complementari, mirati prioritariamente a soddisfare le esigenze di mobilità integrata dei viaggiatori/pendolari.

La Società ha infatti messo in campo azioni destinate ad accrescere la qualità ed il ruolo delle stazioni, considerate un imprescindibile fattore abilitante per l'innalzamento della qualità globale dei servizi ferroviari. Le iniziative per le stazioni riguardano sia la qualità degli spazi fisici e dei servizi d'informazione al pubblico ("Progetto *Easy Station*" per il miglioramento della fruibilità, accessibilità, sicurezza, funzionalità e decoro e per l'integrazione con altri mezzi di trasporto e l'informazione sugli arrivi e le partenze), sia l'evoluzione dei *terminal* viaggiatori in nodi centrali del nuovo paradigma di sviluppo del territorio costituito dalle *smart cities* (nuovo "Progetto *smart station*" RFI), in cui l'offerta di infrastrutture materiali è amplificata, migliorata e resa largamente e facilmente accessibile a tutti dall'integrazione e dalla disponibilità delle informazioni prodotte e gestite tramite le tecnologie digitali. I due progetti, strettamente integrati tra loro, si riferiscono prioritariamente al perimetro delle 620 stazioni più frequentate della rete (*network* Grandi Stazioni di 14 stazioni, *network* Centostazioni di 103 stazioni, 503 stazioni di RFI) e si articolano lungo tutto l'arco del Piano.

Per quanto riguarda i progetti "*easy station*", nell'arco di piano, saranno oggetto di interventi 620 stazioni, individuate come le stazioni che hanno un valore di frequentazione pari a circa l'80% dei viaggiatori dell'intera rete, oltre che per le potenzialità di sviluppo, sia dal punto di vista infrastrutturale che dei servizi.

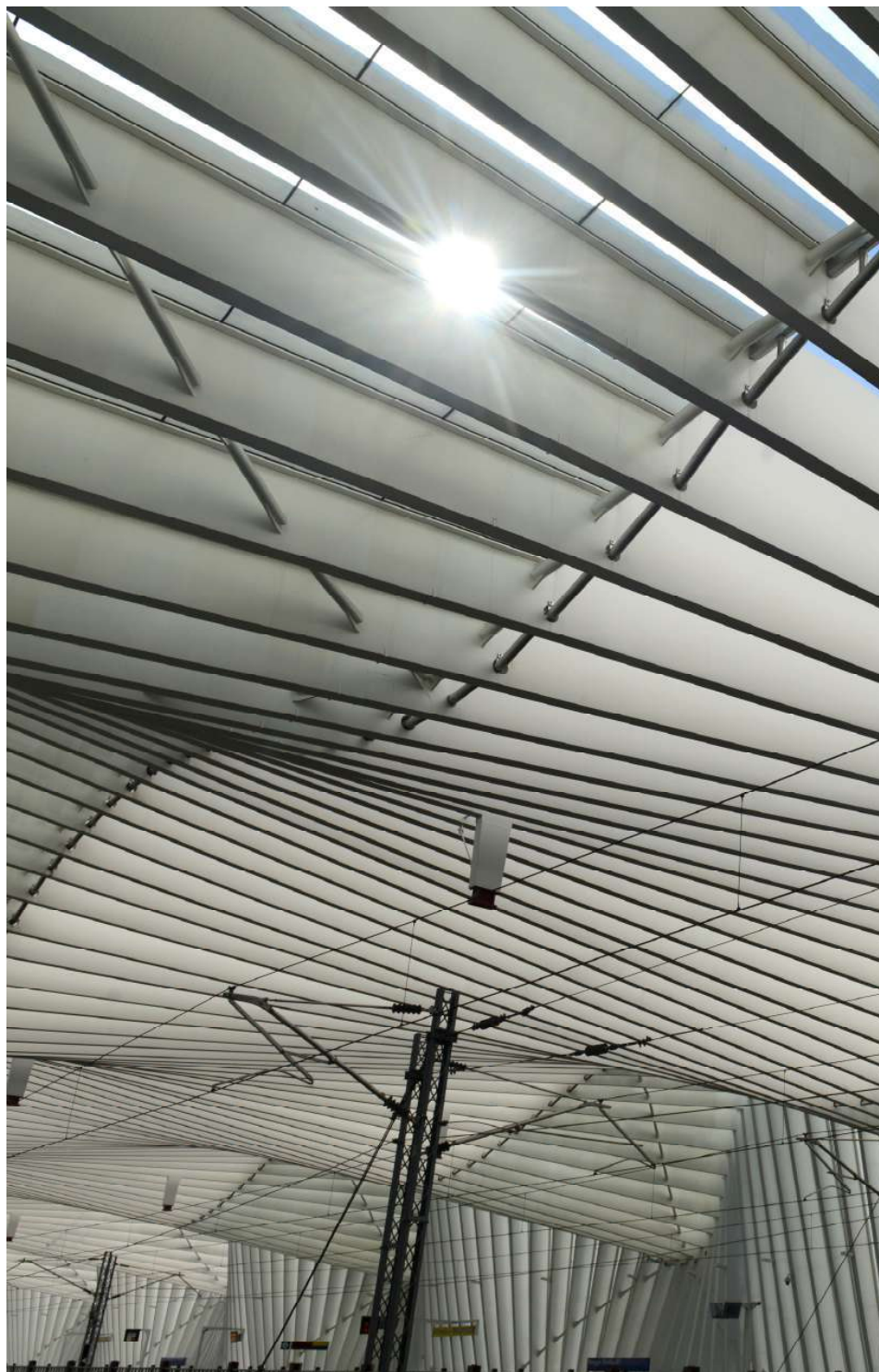
Sulle prime 50 stazioni individuate nel 2017, gli avanzamenti economici registrati sono i seguenti:

- 82% per il progetto "TPL - interventi di *upgrading* alle banchine";
- 40% per il progetto "TPL - sistemi di informazione al pubblico";
- 58% per il progetto "TPL - miglioramento accessibilità ed O.L.";
- 70% per il progetto "500 Stazioni";
- 46% per il progetto "Miglioramento della funzionalità e del decoro nelle stazioni".

I Progetti sviluppati in ambito "*smart station*" introducono tecnologie avanzate nelle stazioni, quali il WI-life, la telegestione degli impianti civili di stazione e l'inserimento dei tornelli, per aumentare la sicurezza in stazione. Nel corso del 2017 sono stati avviati gli approfondimenti tecnici per iniziare tali interventi e definite le modalità

RFI S.p.A.

operative. Inoltre è stato attivato un progetto di investimento per un importo di 40 milioni di euro (progetto "Smart Station - Tornelli 2.0") per la realizzazione della chiusura delle stazioni e l'inserimento dei tornelli.



RFI S.p.A.

La Carta dei Servizi

Anche nel 2017 RFI ha pubblicato la Carta dei Servizi contenente i risultati raggiunti nel 2016 e gli obiettivi fissati per il 2017, in relazione alla qualità dei servizi offerti al pubblico, riferiti ai 19 indicatori, rappresentativi dei diversi fronti di azione e di attenzione della Società di maggiore rilevanza per il pubblico, che sono stati raggiunti, sia riguardo a quelli riferiti alla qualità percepita, collegati ad indagini di *customer satisfaction*, che a quelli riferiti alla qualità offerta, verificati tramite monitoraggio interno/di terzi.

In merito a questi ultimi, è stato conseguito sia l'obiettivo, finalizzato al risparmio e all'efficientamento energetico, attraverso la realizzazione di nuovi sistemi di illuminazione a LED in sostituzione di quelli esistenti in almeno 40 stazioni, sia l'obiettivo di avviare una sistematica attività di valutazione delle *performance* della *supply chain* RFI sotto il profilo della *Corporate Social Responsibility* (CSR). In armonia con le logiche introdotte dal nuovo Codice degli Appalti (D.Lgs. n.50/2016), infatti, da luglio 2017 RFI dà l'opportunità, alle imprese che partecipano alle gare bandite dalla Società, di concorrere all'attribuzione di un punteggio premiale sottoponendosi ad un *assessment* di sostenibilità, in riferimento agli ambiti ambiente, gestione/organizzazione del lavoro e diritti umani, *fair business practices* e acquisti sostenibili.

Sul fronte della sicurezza della circolazione è stato rispettato l'obiettivo di mantenere il rapporto tra numero totale nell'anno di "decessi e lesioni gravi" e numero totale dei km percorsi dai treni sulla rete RFI al di sotto del NRV (*National Reference Value*) assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme".

In relazione agli obiettivi di qualità percepita, collegati alla percentuale di viaggiatori che hanno espresso per i servizi offerti nelle stazioni un voto di soddisfazione uguale o superiore al 6 (scala 1-9), i risultati delle indagini di *customer satisfaction* evidenziano anche per il 2017 il generale consolidamento per quegli indicatori che avevano già raggiunto alti valori (tra il 94 e il 99%) e la prosecuzione del *trend* di miglioramento per gli indicatori "più deboli" (tra l'89 e il 94).

In crescita anche la soddisfazione per la qualità dell'informazione al pubblico in condizioni di criticità nella circolazione, che sale di circa 1,5 punti percentuali passando da 91,8% a 93,2%.

Si mantengono sostanzialmente invariati i valori registrati a livello intera rete per la qualità nel complesso (95,5%), per i servizi commerciali stabilmente attestati su valori superiori al 99%, per i valori complessivi e per *network* dei servizi di pulizia.

Estremamente significativo dell'efficacia delle azioni di miglioramento messe in campo, il diffuso aumento, rispetto al 2016, della percentuale di viaggiatori pienamente soddisfatti (voti 7-9) per quasi tutti gli ambiti di servizio monitorati che attesta sul 7 il voto medio di soddisfazione espresso su di essi dai viaggiatori intervistati.

Resta infine sui valori di eccellenza già conquistati negli anni passati la percentuale di viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità che hanno fruito dei servizi di assistenza Sale Blu, rilevata con un'apposta indagine, attestata anche nel 2017 sul 99% di soddisfatti.

RFI S.p.A.

LOGISTICA E MAGAZZINI

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2017 si è attestato a 658 milioni di euro (valutazione a prezzo *standard*), in aumento di 150 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2016. In particolare l'incremento ha riguardato il materiale di tipo tecnologico (apparati di segnalamento, cavi, apparati di binario, conduttori di rame) per far fronte ai progetti di sviluppo tecnologico della rete.

Il consuntivo dei consumi è stato pari a 651 milioni di euro, in aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+59 milioni di euro).

A cura delle Officine Nazionali di Bari, Bologna e Pontassieve sono stati immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo pari a 90 milioni di euro relativi alla costruzione principalmente di cuori per deviatori, deviatori completi, giunti isolanti incollati e apparecchiature S.S.E. e I.S.

Nel corso dell'esercizio 2017 sono state registrati acquisti da fornitura, a prezzo standard, per un valore complessivo di 707 milioni di euro, in aumento del 23% rispetto a quelli rilevati nel 2016 (573 milioni di euro).

Inoltre, a fronte dei contratti in corso di validità, sono state emesse n. 1.383 specifiche di ordine (valore complessivo di circa 731 milioni di euro) per soddisfare, direttamente da fornitori, le richieste di materiali delle strutture utilizzatrici.

**ENERGIA ELETTRICA E ALTRI FATTORI ENERGETICI**

Come già ampiamente descritto nel paragrafo "Quadro normativo e regolatorio" afferente a "Energia" della presente Relazione sulla gestione, a cui si rinvia per maggiori dettagli, la Legge n.167 del 20.11.2017 (cosiddetta "Legge europea 2017") ha modificato radicalmente il regime tariffario speciale (RTS) del trasporto ferroviario (già modificato dalla Legge n.116/2014).

RFI S.p.A.

ATTIVITA' NEGOZIALI

Nel corso del 2017, l'attività negoziale di RFI ha registrato un notevole incremento sia rispetto al 2016, anno che scontava un rallentamento dovuto sostanzialmente all'entrata in vigore del nuovo Codice Appalti 50/2016, sia rispetto agli anni precedenti. In dettaglio nel corso del 2017, RFI ha gestito n. 408 nuovi incarichi negoziali per un importo complessivo pari a circa 7,4 miliardi di euro; n. 331 gare sono state aggiudicate mentre n. 77 risultavano in corso di svolgimento al 31 dicembre.

Complessivamente sono stati stipulati n. 594 contratti, per un controvalore di circa 6,9 miliardi di Euro.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO FERROVIARIO E DELL' INFRASTRUTTURA**La sicurezza d'esercizio ferroviario****Andamento della Sicurezza (incidentalità ferroviaria)**

I risultati conseguiti nel 2017, confermano l'efficacia delle azioni messe in atto da RFI nel perseguire il continuo miglioramento delle prestazioni di sicurezza, già attestati, comunque, su valori di eccellenza, se confrontati con quelli dei principali paesi europei.

Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza, dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), è effettuato mediante l'uso di indicatori determinati con i dati presenti nelle proprie Banche Dati (Banca Dati Pericoli per il monitoraggio di incidenti e inconvenienti e INRETE2000 per i precursori di armamento), nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (in particolare definiti dall' EUAR - Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie).

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

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

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

La successiva tabella riporta, per ogni "categoria di rischio"³ e per ogni indicatore definito (Unità di Misura espresso in FWSI⁴ riferiti alla "base di graduazione"), il confronto tra le prestazioni del Gestore Infrastruttura

¹ *Common Safety Target*-Obiettivi Comuni di Sicurezza

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

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

RFI S.p.A.

Nazionale RFI (valore cumulato) con gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) nonché con gli specifici obiettivi di riferimento nazionali assegnati all'Italia (NRV).

Categoria di rischio	Unità di misura	Basi di graduazione	OBIETTIVI		VALORI REGISTRATI
			CST	NRV	Cumulato
			Comuni (x10 ⁻⁹)	ITALIA (x10 ⁻⁹)	RFI (x10 ⁻⁹)
1. Passeggeri	1.1 N° di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti gravi/n° di km- treno passeggeri per anno	Km-treno passeggeri per anno	170,00	38,10	7,71
	1.2 N° di passeggeri FWWSI per anno derivante da incidenti gravi/n° di km- passeggeri per anno	Km-passeggeri per anno	1,65	0,257	n.p.
2. Dipendenti o imprese appaltatrici	N° di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti gravi/n° di km-treno per anno	Km-treno per anno	77,90	18,90	5,93
3. Utilizzatori dei passaggi a livello	3.1 N° di utilizzatori di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti gravi/n° di km-treno per anno	Km-treno per anno	710,00	42,90	18,08
4a. Altre persone sul marciapiede	N° annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria "Altri" derivante da incidenti gravi/n° di km-treno per anno	Km-treno per anno	14,50	6,70	-
4b. Altra persona che non si trova sul marciapiede					
5. Persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria	N° di FWSI a persone per anno derivante da incidenti gravi/n° di km-treno per anno	Km-treno per anno	2.050,00	119,00	129,13

Dall'analisi della tabella emerge che, nel periodo in esame, l'indice legato ai danni a persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria ha superato l'obiettivo prefissato.

Gli **incidenti significativi**⁵, distinti secondo la classificazione EUAR (Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie), accaduti nel 2017, sull'infrastruttura gestita da Rete Ferroviaria Italiana, sono stati 94 i quali, complessivamente hanno causato (oltre ai danni alla infrastruttura e al materiale rotabile coinvolto) 53 decessi e 35 ferimenti "gravi". La loro distribuzione è evidenziata, in valore assoluto e per ciascuna tipologia, nella successiva tabella. Nella stessa sono riportati anche i valori assoluti relativi all'esercizio precedente.

CSI incidenti (Classificazione ERA ⁶)	Incidenti (nr.)	
	Anno 2017	Anno 2016
Collisioni di treni	1	3
Deragliamenti di treni	2	1
Ai Passaggi a livello	11	11
Incendi materiale rotabile	0	1
Altri	5	5
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	75	70
totale	94	91

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

⁵ Definizione di incidente significativo ERA: Qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.

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

RFI S.p.A.

Dall'analisi emerge un lieve aumento degli incidenti rispetto a quelli accaduti nell'esercizio precedente; va comunque evidenziato che l'86% degli eventi incidentali è riconducibile a cause esogene al sistema ferroviario, ossia dovute al comportamento delle persone che interagiscono con il sistema ferroviario in violazione delle leggi e delle norme vigenti nei contesti ferroviari.

Per quanto riguarda l'incidentalità complessiva a responsabilità RFI, nel 2017 è stato confermato il trend di miglioramento che ha caratterizzato l'ultimo quinquennio, passando a 67 incidenti rispetto ai 111 dell'anno scorso e ai 203 del 2012. Per quanto riguarda invece gli incidenti significativi a responsabilità RFI (Fig.3), si registra un lieve peggioramento (da 4 a 5) rispetto al 2016.

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

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

Sono esclusi gli investimenti a persone, i danni alle persone causati da indebite salite/discese dai treni in movimento, i suicidi e i tentati suicidi.

Questa classificazione prescinde dai danni alle persone e mira a misurare la sicurezza intrinseca dei sistemi ferroviari, considerando di minore importanza gli incidenti avvenuti a causa di comportamenti vietati nei contesti ferroviari.

Dei 12 incidenti tipici avvenuti nel 2017, caratterizzato da un trend migliorativo rispetto ai dati registrati in passato, 4 sono di natura esogena (ossia con responsabilità da ricondurre a cause esterne al sistema ferroviario) e 8 con cause riconducibili alla affidabilità della gestione del sistema ferroviario, dei quali 3 eventi sono da ricondurre alle attività di RFI.

In base al monitoraggio effettuato dalla UIC e pubblicato ufficialmente nell'ottobre del 2017, emerge che l'incidentalità (riferita ai treni*km), in Italia si pone al di sotto della media dei valori considerati.

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

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

La distribuzione di questo indice di sicurezza complessiva, mette in evidenza che RFI si colloca tra i membri più performanti (*Safety index* per miliardi di treni*km).

RFI S.p.A.



QUALITÀ E SICUREZZA

Sistema Integrato Gestione Sicurezza

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS), si evidenzia che nel 2017 è continuato il processo di estensione del Sistema di Gestione della Sicurezza e salute sul Lavoro (SGL) di RFI. Tale estensione ha consentito, da un lato di coinvolgere nel sistema tutte le Unità Produttive societarie e, dall'altro, di attivare il percorso di completamento della certificazione del SIGS secondo la norma BS OHSAS 18001:2007, già in essere per le Direzioni Territoriali Produzione, le Direzioni Direttrici e le Officine Nazionali.

Piano Integrato Annuale della Sicurezza – 2017 e 2018 e Relazione Annuale della Sicurezza della Società -2016

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

Nel 2017 è stata redatta e trasmessa, all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), la Relazione Annuale della Sicurezza 2017, relativa ai dati 2016, in attuazione a quanto previsto all'art. 13, comma 4, del D. Lgs. 162/2007 e s.m.i., in riferimento agli obblighi in carico al Gestore dell'Infrastruttura Nazionale.

Autorizzazione di Sicurezza

Nel 2017 RFI ha continuato a svolgere la propria attività di Gestore dell'IFN in possesso dell'Autorizzazione di Sicurezza, rilasciata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) nel giugno 2014, ai sensi della Direttiva 2004/49/CE, e recepita dall'ordinamento italiano con il Decreto legislativo n.162 del 2007.

RFI S.p.A.

L'autorizzazione di sicurezza attesta l'efficacia del norme e regole adottate da RFI nel "Sistema di Gestione della Sicurezza" dell'esercizio ferroviario facente parte, insieme alla sicurezza ambientale e del lavoro, del più ampio Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS).

Politiche

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

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

Le Politiche sopra citate sono state formalizzate nel mese di maggio mediante la Comunicazione Organizzativa n. 449/AD del 11.05.2017.



Sicurezza dell'infrastruttura

Sicurezza delle Gallerie

È stata redatta la relazione annuale sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2016 ai sensi dell'art. 14 del DM 28/10/2005 inviata al MIT e all'ANSF il 11 agosto 2017, con la quale sono stati comunicati i risultati dell'attività di ricalcolo delle curve di rischio ferroviario aggiornate rispetto ai nuovi dati di traffico e alle modifiche infrastrutturali intervenute sulle 314 gallerie e 41 gallerie consecutive in esercizio di lunghezza superiore a 1.000 metri (art. 11 del D.M. 25/10/2005).

RFI S.p.A.

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

È tuttora in corso il tavolo tecnico per l'armonizzazione del quadro normativo in materia di sicurezza in galleria.

Vulnerabilità sismica, rischio idrogeologico e aree in frana

Con riferimento alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee del sistema di grande viabilità ferroviaria, ai sensi dell'articolo 2 comma 3 dell'OPCM n. 3274 del 2003, sono state ultimate le attività di verifica, di ispezione e di indagine di ulteriori 226 ponti, in aggiunta a 600 già verificate negli anni precedenti.

Sui 121 ponti per i quali nel 2015 la verifica sismica non è risultata soddisfatta, è attualmente in corso la progettazione esecutiva degli interventi di miglioramento/adequamento sismico e la realizzazione dei primi conseguenti interventi. Inoltre è stata effettuata la progettazione definitiva su 107 ponti per i quali nel 2016 la verifica sismica non è risultata soddisfatta.



RFI S.p.A.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO**Attività di ricerca**

Nel corso del 2017 sono stati avviate le seguenti attività che termineranno nel corso del 2018:

- "Analisi delle prestazioni dei sistemi laser, radar e loop per rilevamento della libertà da veicoli nelle aree di passaggio a livello ferroviari", svolta con l'Istituto delle Tecnologie della Comunicazione, dell'Informazione e della percezione della Scuola Sant'Anna di Pisa;
- "Architetture per applicazioni *safety-critical*", corso formativo svolto con il Dipartimento di Matematica ed Informatica "Ulisse Dini" dell'Università degli Studi di Firenze;
- "Progetto Piattaforme di RFI-Sviluppo delle logiche per ACC-ACC-M", ricerca svolta con la Fondazione Bruno Kessler di Trento;
- "Ricerca per l'analisi di dominio e la definizione di una specifica dei requisiti per il mezzo automatizzato URV per il monitoraggio di linee ferroviarie dell'AV-AC ai fini della rilevazione delle criticità", svolta con il Dipartimento di Meccanica del Politecnico di Milano.

È stato avviato il progetto "Dimostratori tecnologici" del valore di circa 10 milioni di euro, per il quale sono in fase di progettazione gli interventi edili e la fornitura di 3 ACC.

Si è inoltre concretizzato l'allestimento di un laboratorio di elettronica per prove e sperimentazioni nella sede di Firenze Osmannoro, ed è stata approntata la stipula di quattro Accordi Quadro riguardanti la ricerca nel campo dei Sistemi *Embedded*, dell'Ingegneria del *software*, delle Soluzioni Meccaniche e Diagnostiche ed infine con il Consorzio interuniversitario CINI, con il coinvolgimento dei maggiori Dipartimenti di Ingegneria informatica dei più importanti atenei italiani per un periodo di 5 anni.



RFI S.p.A.

Piano Tecnologico di Rete

È stato emesso, in data 29 dicembre, il Piano Tecnologico di Rete. Tale documento rappresenta lo standard di riferimento per la progettazione e realizzazione dei Sistemi e Prodotti Tecnologici attualmente disponibili o in fase di realizzazione sulle linee a semplice/ doppio binario, linee AV/AC e Nodi Metropolitani in funzione delle esigenze progettuali di Sicurezza, Capacità, Regolarità, Incremento Velocità, Obsolescenza, Integrazione Tecnologica, Interoperabilità.

E' suddiviso in 4 Sezioni che definiscono:

I) lo "Standard di Riferimento" per ciascun sistema/prodotto con evidenza delle Specifiche Tecniche e dei relativi contesti di applicazione;

II) i "Principi di migrazione" nell'arco temporale del Piano Industriale a cui fare riferimento dalle attuali tecnologie presenti sulla rete; questa sezione e la precedente rappresentano il manuale per la progettazione e per la realizzazione di interventi, anche per fasi incrementali su impianti/linee esistenti, di rinnovo o nuove realizzazioni ;

III) i "Piani per il Miglioramento degli Standard di Sicurezza";

IV) i "Piani di Upgrade Tecnologici" per gli interventi di medio-lungo periodo, al fine di garantire la migrazione verso le soluzioni standard e l'utilizzo di prodotti innovativi e performanti con costi a "vita intera" contenuti e definiti.

Sviluppi tecnologici**Generalità**

Nel 2017 il volume di spesa consuntivato per investimenti in sviluppi tecnologici innovativi è stato pari a 33,2 milioni di euro come da seguente tabella, che evidenzia l'ammontare della spesa ripartita tra i principali settori di intervento.

valori in milioni di euro

Settore di intervento	Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015	Anno 2014	Anno 2013
Tecnologie per la sicurezza	28,9	36	44,7	7,0	9,1
Diagnostica innovativa	-	0,1	0,8	0,8	4
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	3,7	10,2	18,4	2,6	10
Difesa ambiente e territorio	0,3	-	-	-	-
Altro	0,3				
TOTALE	33,2	46,3	63,9	10,4	23,1

La flessione registrata nel 2017, rispetto al 2016, è imputabile:

- alla conclusione di attività (HTDS);
- alla sospensione di attività (ERTMS con impianti diversi dallo standard nazionale) per esecuzione lavori di sistemazione armamento e per interventi sulle gallerie;

RFI S.p.A.

- al naturale rallentamento di attività in avvio di conclusione (Portali).

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

Nello specifico, le attività relative alla prosecuzione/conclusione di progetti avviati in periodi precedenti, nonché a interventi avviati nel corso del 2017, hanno riguardato le principali tematiche di seguito elencate:

1) è stata completata la progettazione esecutiva, la realizzazione degli apparati prototipali e l'attrezzaggio dei siti interessati dalla sperimentazione in campo, di n. 4 impianti prototipali di telecamere intelligenti di monitoraggio/allerta, per la difesa della sede ferroviaria da fenomeni gravitativi veloci (cadute massi, colate rapide incanalate e diffuse, sprofondamenti naturali); sono in corso di ultimazione le attività di taratura dei sistemi di gestione e degli apparati sperimentali, propedeutiche all'avvio dell'attività di osservazione degli apparati prevista nei primi mesi del 2018;

2) è stata avviata l'attività di realizzazione degli interventi con rete allarmata per caduta massi per impieghi ferroviari e sono in via di completamento le attività di indagini propedeutiche alla realizzazione;

3) sono state avviate le attività per la sperimentazione e l'utilizzo di aeromobili a pilotaggio remoto (Droni) per l'esecuzione delle ispezioni ai ponti ferroviari e per il controllo dell'infrastruttura anche in condizioni di BVLOS (pilotaggio remoto senza contatto visivo tra pilota e drone) che interesseranno circa 100 opere;

4) è stata completata l'attività di progettazione e realizzazione dei prototipi dei nuovi telai degli aghi a forgiatura lunga per gli scambi RFI;

5) è stato completato lo sviluppo e la verifica di tipo del Carrellino di verifica taratura SMCV (Sistemi di Misura dei Carichi Verticali) per la taratura dei sistemi di pesa dinamica installati negli impianti di generazione del traffico merci;

6) è stata avviata la Messa a punto del Banco a Rulli e lo sviluppo di una metodologia di diagnostica predittiva finalizzata al riconoscimento delle condizioni di degrado della dinamica di marcia da associare allo svio di carri merci;

7) è stata completata, col relativo nulla osta per la messa in servizio, l'installazione, in specifici punti della rete ferroviaria, di n. 7 Portali Multifunzionali (PMF) per la rilevazione di incrementi di temperatura e principi di incendio e di ingombri oltre la sagoma di libero transito;

Inoltre, è stata avviata la realizzazione di due sistemi per la gestione post-sismica:

- strumento per la generazione di mappe di "risentimento e scuotimento" sismico, per la gestione della circolazione nel post-sisma e per l'organizzazione delle squadre che eseguono i controlli;
- sistema sperimentale di *early warning* sismico (EEW) con l'installazione di una rete accelerometrica su una tratta pilota per rallentare e fermare i treni in caso di terremoto.

RFI S.p.A.



Comitato Tecnico

E' proseguita nel 2017 l'attività di impulso ed analisi del Comitato Tecnico e di Monitoraggio (CTM) presieduto dall'Amministratore Delegato e costituito dalle Direzioni della Società e dalle strutture di Ricerca e Sviluppo, Sicurezza di Rete e Qualità, Centro Studi e Progetti Innovativi e *Asset Management* finalizzata a verificare le politiche per l'acquisizione di nuovi prodotti/sistemi *asset* esaminandone le ricadute funzionali, di esercizio e manutentive della rete ferroviaria.

Nel periodo di attività si segnalano, tra gli altri, 83 schede esigenze pervenute all'esame del CTM, 54 schede esigenze approvate, 38 istruttorie di Ricerca assegnate dal CTM.

RFI S.p.A.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE**Bluferries S.r.l. (partecipata al 100%)**

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

La Blufferries chiude l'esercizio 2017 con un risultato netto positivo pari a 2,3 milioni di euro, in aumento del 20% rispetto all'esercizio precedente. La crescita dei costi operativi, in particolare del costo di approvvigionamento del gasolio a causa dell'aumento del prezzo del petrolio registrato nell'ultimo anno, parzialmente compensato dall'aumento dei ricavi operativi da gommato, ha comportato il raggiungimento di un EBITDA Margin del 23,7%. Nello specifico, la crescita dei ricavi del 3% è da attribuire all'aumento dei ricavi da traffico, determinato, da una parte, dall'effetto combinato dell'incremento del fatturato del segmento "gommato" e della lieve flessione dei ricavi del segmento "passeggeri", e dall'altra, dall'incremento dei ricavi imputabili prevalentemente alla locazione della N/T RIACE ad altro operatore.

Inoltre, nell'ottica di potenziamento delle proprie quote di mercato, ed in coerenza con quanto stabilito dal Piano Industriale 2017-2026 della Società, sono proseguiti i lavori di costruzione della quarta nave bidirezionale (OKEANOS I) la cui consegna è prevista nei primi mesi del 2018, ed è stata avviata, nel mese di ottobre, la costruzione di un'ulteriore nave bidirezionale gemella (OKEANOS II), la cui consegna è prevista per l'inizio del 2019.



RFI S.p.A.

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

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata Mercitalia Shunting&Terminal (già CEMAT) con capitale sociale di 10 mila euro. La Società ha per oggetto la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali; la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione dei mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

La Società chiude l'esercizio 2017 con un Risultato Netto positivo pari ad euro 2,2 milioni di euro, che si mantiene sostanzialmente in linea con quello dell'esercizio precedente, pur in presenza di un peggioramento dell'EBIT, interamente compensato dall'effetto positivo della riduzione dell'aliquota fiscale IRES dal 27,5% al 24%.

I costi operativi nel 2017 risultano incrementati di circa il 3,3% rispetto al 2016, per effetto del consolidamento dei *business* gestiti dalla società, che hanno fatto incrementare sostanzialmente i costi per servizi, noleggi e affitti.

Per quanto riguarda le unità di carico complessivamente movimentate, si evidenzia un incremento di produzione pari al 2% circa, andando di fatto a recuperare il calo dei volumi subito nel 2016 in seguito alla retrocessione a RFI del *terminal* di Milano Certosa.

Tunnel Ferroviario del Brennero – TFB (partecipata al 87,92%)

L'oggetto della Società consiste nella "gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".

I principali eventi dell'anno si riferiscono ad interventi sul capitale sociale nonché all'aumento della quota di partecipazione nella Società BBT SE.

In particolare, si segnala che nel corso del 2017 è stato deliberato nel corso dell'Assemblea Straordinaria dei Soci del 20 gennaio 2017, l'VIII aumento di capitale fino ad un massimo di 67 milioni di euro, eseguito poi in un'unica *tranche* in data 15 marzo 2017. Al 31 dicembre 2017 il capitale sociale complessivo ammonta a 566 milioni di euro ed è composto da n. 565.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. A seguito della sottoscrizione dell'VIII aumento di capitale, la quota di spettanza di RFI è passata dall'iniziale 87,16% all'attuale 87,92% del capitale, che al 31 dicembre 2017 corrisponde a 497 milioni di euro. La Società ha provveduto ad effettuare conferimenti alla collegata BBT SE per 70 milioni di euro, per finanziare la realizzazione di attività di Fase III.

Dal un punto di vista strettamente gestionale, TFB ha chiuso l'esercizio 2017 con un risultato economico positivo netto di circa 25 mila euro, dovuto esclusivamente ai proventi finanziari derivanti dalle giacenze bancarie, e ridottosi sensibilmente rispetto agli esercizi precedenti, a seguito di rinegoziazione a ribasso del tasso di interesse attivo riconosciuto alla Società.

Nord-Est Terminal S.p.A. in Liquidazione (partecipata al 51%) – chiusura della liquidazione

Come anticipato dai liquidatori in occasione della Relazione semestrale al 30 giugno 2017, l'Assemblea della Società tenutasi il 25 luglio 2017, ha approvato la chiusura della liquidazione ed il piano di riparto finale con la situazione contabile al 16 maggio 2017. La Società è stata pertanto liquidata definitivamente e risulta cancellata dal Registro delle Imprese a partire dal 20 novembre 2017.

RFI S.p.A.

AZIONI PROPRIE

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



RFI S.p.A.

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI**Premessa**

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari e penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2017. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

In tale ultimo ambito si evidenzia che nel corso del 2017, con riferimento ai procedimenti giudiziari penali, avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti della Società, non vi sono state condanne in via definitiva a carico di vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

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

Il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è riportato nelle Note esplicative al bilancio cui si rinvia. Allo stesso modo anche la descrizione delle attività e passività potenziali, così come definite dai principi di Gruppo, è riportata nelle suddette Note esplicative al bilancio cui si fa integrale rinvio.

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

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

Procedimenti D.Lgs. 231/2001

Non si registrano nel corso del 2017 evoluzioni processuali relativamente al procedimento penale:

- 2554/13 RGNR, pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Foggia e riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della Società in relazione all' infortunio mortale sul lavoro del 5 marzo 2010 occorso in agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento S.r.l.

Di seguito, si rappresentano i procedimenti che hanno registrato evoluzioni processuali nel corso del 2017:

- 1933/2011 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Latina, iscritto a seguito dell'infortunio mortale occorso in data 25 febbraio 2011 ad un dipendente di una ditta esterna sulla tratta Campoleone - Cisterna di Latina, all'udienza preliminare svoltasi in data 10 ottobre 2017 innanzi al GUP di Latina, RFI è stata prosciolta dall'imputazione formulata dal PM per responsabilità amministrativa ai sensi del D.Lgs. 231/01. Il GUP ha dichiarato il "*non luogo a procedere nei confronti di RFI perché non sussiste il fatto costituente l'illecito amministrativo ascritto per carenza dei necessari elementi dell'interesse e/o del*

RFI S.p.A.

vantaggio dell'ente'. La sentenza è passata in giudicato, nei confronti di RFI, in data 16 ottobre 2017. Il Giudice ha ritenuto di disporre il rinvio a giudizio nei confronti di tutti gli imputati persone fisiche (il responsabile della UT all'epoca dei fatti in qualità di responsabile dei lavori – committente dei lavori – ed il coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione RFI e il datore di lavoro del dipendente della ditta esterna deceduto). Pende il dibattimento a carico delle persone fisiche.

- 7906/2009 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Latina - concernente ipotesi di lesioni colpose a danno di due dipendenti di RFI, connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica (evento del 10 agosto 2009) verificatesi nel corso di operazioni manutentive nei pressi di Fondi - a carico di due dirigenti ed un dipendente di RFI e della Società stessa, nella qualità di responsabile civile ed amministrativo, all'udienza svoltasi in data 14 dicembre 2017 il Giudice ha emesso sentenza di "non doversi procedere" essendosi il reato estinto per intervenuta prescrizione. Ha riservato il deposito della motivazione a 90 gg.
- 6305/2009 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, all'udienza del 31 gennaio 2017 il 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 S.p.A. e FS Logistica S.p.A. "perché il fatto non sussiste" ed 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 S.p.A. ed RFI S.p.A., per l'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 ed assegnando, al contempo, importi a titolo di provvisoria. Le motivazioni della sentenza sono state depositate il 31 luglio 2017. Le persone fisiche e le Società condannate hanno proposto appello; analoga impugnativa è stata presentata anche dalla Pubblica accusa e dalle parti civili.
- 5643/2010 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Sassari nei confronti di tre dipendenti di RFI e della Società - nella duplice veste di responsabile civile ed amministrativo ex D.Lgs. 231/01- per l'infortunio mortale occorso al macchinista del treno 8921 a seguito di impatto con un masso caduto in linea per un evento franoso di eccezionale ed imprevedibile entità, in data 28 giugno 2017 è stata emessa sentenza con la quale è stata dichiarata l'insussistenza dell'illecito contestato alla Società. Il Tribunale ha inoltre assolto uno dei dipendenti imputati per non aver commesso il fatto e condannato gli altri due alla pena di anni due di reclusione con concessione del beneficio della sospensione della pena. I due imputati sono stati altresì condannati unitamente ad RFI, quale responsabile civile, al risarcimento dei danni in favore delle parti civili costituite da liquidarsi in separato giudizio. Relativamente alle ulteriori posizioni delle persone offese o danneggiate si evidenzia che gli eredi del macchinista deceduto nell'evento e l'INAIL (inizialmente costituita parte civile) sono stati integralmente risarciti tramite la compagnia assicurativa. In data 30 settembre 2017 è

RFI S.p.A.

stata resa disponibile alle parti la motivazione posta a sostegno della decisione assunta dall'Autorità Giudiziaria il 28 giugno 2017. Per quanto riguarda la responsabilità amministrativa della Società, il Collegio ha riconosciuto l'adozione nonché l'efficace attuazione da parte di RFI di un Modello Organizzativo e di Gestione idoneo in concreto a prevenire i reati della specie di quello verificatosi ed ha altresì escluso la configurabilità di un interesse e vantaggio in termini economici in favore della Società. In merito alla sussistenza dei profili di responsabilità in capo ai soggetti condannati, il Collegio ha ritenuto l'evento verificatosi prevedibile ed evitabile mediante l'adozione di esigibili misure di prevenzione. I dirigenti RFI condannati hanno interposto appello. Per quanto riguarda la insussistenza dell'illecito amministrativo contestato alla Società, la decisione è passata in giudicato in data 11 gennaio 2018 per mancata proposizione dell'appello da parte del PM.

- 1430/2014 RGNR riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della Società in relazione all'investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI da parte del treno regionale 12852 proveniente da Gela e diretto a Caltanissetta occorso in data 17 luglio 2014 in prossimità del km 217+728 fra le stazioni di Falconara e Butera. All'udienza preliminare svoltasi il 12 luglio 2017 il GUP di Gela ha rinviato a giudizio tutti gli imputati e la Società fissando la prima udienza dibattimentale per il 26 settembre 2017, nell'ambito della quale si è costituita parte civile la ONLUS Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi sul Lavoro. Il Giudice ha ammesso la costituzione dell'Associazione accogliendo la richiesta di citazione del Responsabile Civile RFI che si è ritualmente costituita nominando un difensore. Pende il dibattimento.

Relativamente ai procedimenti di nuova comunicazione si segnala:

- 3651/18 RGNR Procura della repubblica presso il Tribunale di Milano - Il giorno 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello, si è verificato un incidente ferroviario che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord - in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi - che ha causato il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri. In seguito all'evento la Procura di Milano ha aperto un procedimento penale nel quale risultano iscritti in qualità di indagati, in ambito RFI, l'Amministratore Delegato, il Responsabile della Direzione Produzione, il Responsabile della Direzione Territoriale Produzione di Milano, il Responsabile dell'Unità Territoriale Linee Sud - DTP Milano, il Capo Unità Manutentiva Lavori 1Brescia, lo Specialista Cantieri Armamento nell'ambito della suddetta UM. Risultano altresì indagati l'Amministratore Delegato ed il Direttore Operativo di Trenord. Anche le Società, RFI e Trenord, sono risultate attinte dalla responsabilità amministrativa *ex d.lgs 231/01*.

In particolare, alle persone fisiche sono contestate le ipotesi di reato previste e punite dagli artt. 430, 449 co 1 e 2 c.p. (disastro ferroviario colposo), art. 589 co 2 e 3 c.p., art. 590 co 2, 3, 4 c.p. (omicidio colposo e lesioni colpose con violazione delle norme in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro) e art. 71 d.lgs 81/08 (violazione degli obblighi del datore di lavoro). Per quanto riguarda le persone giuridiche viene contestato l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 *septies* co 2 e 3 d.lgs 231/01, in tema di sanzioni, in caso di omicidio colposo e lesioni gravi, per violazioni della normativa antinfortunistica.

La Società ha nominato un legale di fiducia ed un proprio consulente tecnico.

Con riferimento alle eventuali passività che dovessero sorgere a carico della Società si rappresenta che sono state prontamente attivate le polizze assicurative vigenti.

RFI S.p.A.

Altri procedimenti penali rilevanti

Non si registrano evoluzioni processuali relativamente ai seguenti procedimenti penali:

- 6765/2012 RGNR pendente innanzi alla Corte di Appello di Lecce in relazione al sinistro che ha coinvolto il Treno Freccia Argento 9351 e un autoarticolato occorso in data 24 settembre 2012 presso il passaggio a livello sito al Km 710+403 della tratta Bari – Lecce nei pressi della stazione di Cisternino (BR) nell'ambito del quale RFI si è costituita parte civile unitamente a Trenitalia, l'imputato ha impugnato la sentenza di condanna emessa dal Tribunale di Brindisi il 21 ottobre 2014.
- 3034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, relativo all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato al km 155+849 della tratta Rossano C. – Mirto Crosia. Il Pubblico Ministero ha emesso avviso di conclusione delle indagini preliminari nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo FS.

Di seguito, si rappresentano i procedimenti che hanno registrato evoluzioni processuali nel corso del 2017:

- 20765/2014 RGNR (inizialmente n. 356/2014 RGNR contro ignoti) innanzi alla Procura di Firenze a carico di un dirigente di RFI per omicidio colposo in violazione di normativa a tutela della sicurezza del lavoro occorso ad un manovratore di Trenitalia S.p.A. in data 12 gennaio 2014 nella Stazione di Santa Maria Novella è stato definito con decreto di archiviazione emesso dal Gip presso il Tribunale di Firenze in data 27 settembre 2017.



RFI S.p.A.

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

Per quanto concerne i due giudizi promossi da RFI dinanzi al TAR Lazio avverso le Decisioni URSF n. 18/2006 e n. 83/2007, si segnala che - in esito all'udienza pubblica dello scorso 14 giugno - il Tar Lazio con sentenza n. 9381/2017 (pubblicata il 22 agosto u.s.), previa riunione dei due sopra citati ricorsi, li ha in parte dichiarati inammissibili ed in parte respinti perché infondati.

Per quanto invece riguarda l'ottemperanza della sentenza del Consiglio di Stato di annullamento del DM 92T, nel rinviare alle precedenti informative per la dettagliata descrizione di quanto sinora avvenuto nel corso di tale fase, si rappresenta che lo scorso 13 settembre le quattro IF interessate dal giudizio di ottemperanza (ossia Rail Traction Company, SBB Cargo, NordCargo [ora "DB Cargo Italia"], DB Schenker [ora DB Cargo Italy]), a valle della sentenza resa dal TAR Lazio in merito ai ricorsi RFI avverso le Decisioni URSF n. 18/2006 e n. 83/2007, hanno inviato ad RFI (nonché al MIT ed all'ART) un formale "atto di invito ad ottemperare e diffida ad adempiere" volto ad ottenere la corresponsione delle somme già determinate dal delegato del Commissario *ad acta* -inclusi gli interessi legali calcolati fino alla data dell'effettivo pagamento - entro il 20 settembre 2017, riservandosi altrimenti di agire in giudizio anche per le vie esecutive.

Le stesse IF avevano già promosso una nuova iniziativa giudiziaria notificando, in data 3 aprile 2017, sia al MIT che a RFI un ricorso al Consiglio di Stato per motivi aggiunti al fine di ottenere chiarimenti in merito all'ottemperanza del giudicato formatosi in materia di sconto K2 (con particolare riferimento alle modalità di esecuzione della "relazione conclusiva *del Commissario ad acta*") ovvero, in subordine, il risarcimento del danno per mancata esecuzione dello stesso. L'udienza di trattazione di tale ricorso, inizialmente fissata al 19 ottobre u.s., è stata rinviata al 12 aprile 2018 a seguito di esplicita istanza di rinvio presentata dall'Avvocatura Generale di Stato, al fine di verificare la percorribilità e l'eventuale definizione di una soluzione transattiva tra le parti.

In data 21 dicembre 2017, le quattro IF merci interessate dalla vicenda "Sconto K2" (ossia Rail Traction Company, DB Cargo Italia, SBB Cargo, DB Cargo Italy) hanno notificato a RFI quattro separati ricorsi per decreto ingiuntivo, volti ad ottenere il pagamento delle somme riconosciutegli in base a quanto disposto nella relazione del Commissario *ad acta*, oltre agli interessi legali e spese di giudizio.

Questa Società, avendo verificato con l'ausilio di qualificati professionisti l'insussistenza di motivi atti a giustificare la proposizione di opposizione ai sopra indicati decreti ingiuntivi - oltre al rischio degli elevati costi a carico di RFI in caso di soccombenza - ha proposto alle IF il pagamento delle sole somme indicate nella relazione del *Commissario ad acta* senza ulteriori aggravii di spesa ed interessi.

Tale proposta è stata accettata dalle IF e pertanto, previa informativa al MIT, in data 30 gennaio 2018, RFI ha provveduto a liquidare le somme richieste avvalendosi dello specifico appostamento già presente alla voce "Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento – Oneri connessi all'applicazione del D.M. 44/T del 22 marzo 2000" dell'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti per un importo complessivo pari a euro 13.315.862. Dalla suddetta voce sono anche prelevati euro 6.074.847 a favore di RFI essendo stata quest'ultima somma già trattenuta da tre delle quattro IF ricorrenti (a titolo di auto sconto) rispetto ad importi relativi al canone di pedaggio loro fatturato nel corso degli anni 2006 e 2007.

Da ultimo, si rappresenta che Trenitalia - la quale, non avendo impugnato *ab origine* in via autonoma il DM 92/T né essendosi successivamente costituita nel giudizio di secondo grado, è stata ritenuta (nell'ambito del giudizio di ottemperanza sopra richiamato) parte esclusa dal giudicato in materia di sconto K2 - ha proposto un atto di citazione davanti al Tribunale Civile di Roma con cui RFI è stata invitata a comparire all'udienza del 26 febbraio

RFI S.p.A.

2018, poi differito al 16 maggio 2018, richiedendo al giudice di accertare - a causa della mancata applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura dello sconto K2 - il pagamento, nel periodo compreso tra il 1 dicembre 2005 e il 31 dicembre 2007, di un canone di utilizzo dell'infrastruttura superiore a quello effettivamente dovuto per un importo complessivo pari a euro 243.058.346,75, con conseguente condanna di RFI alla restituzione della somma indebitamente percepita più relativi interessi.

Attualmente, tenuto conto della riconducibilità in capo allo Stato della copertura economica che dovesse eventualmente rendersi necessaria, si sta svolgendo ogni necessaria valutazione in merito all'interessamento delle competenti strutture Ministeriali nonché alle più opportune iniziative difensive da intraprendere con riferimento al giudizio in questione. La Società ha proceduto comunque a costituire un apposito fondo a copertura di eventuali interessi ed oneri accessori da sostenere in attesa del rimborso delle somme che dovesse in prima istanza anticipare a favore di Trenitalia.

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

Come già indicato nella Relazione Finanziaria Annuale 2016, in data 3 marzo 2015 RFI aveva proposto Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento della delibera ART n. 70/2014 (concernente misure di regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie), della successiva delibera n.76/2014 (recante indicazioni e prescrizioni per la procedura relative al PIR 2015) e dei relativi allegati ed atti connessi.

Rinviano alle precedenti informative per maggiori dettagli, si segnala che il 21 aprile 2017 è stata pubblicata la sentenza n. 541/17 con la quale il TAR Piemonte ha in parte respinto e in parte dichiarato inammissibile il ricorso straordinario al Presidente della Repubblica (poi trasposto davanti al TAR) promosso da RFI avverso la delibera ART n. 70/2014. Avverso tale sentenza, lo scorso 21 luglio RFI ha presentato appello che si basa principalmente sulla "tematica della regolazione del pedaggio AV/AC"; in particolare, è stato evidenziato il fatto che RFI - durante il pur circoscritto periodo di vigenza della Delibera n. 70/2014 (*i.e.* 6/11/2014 - 31/12/2015) - ha effettivamente registrato un minor livello di ricavi (per un importo pari a circa 100 milioni di euro) a causa dell'impossibilità di recuperare integralmente ed adeguatamente la componente di costo denominata "remunerazione del capitale investito" (WACC).

Per quanto riguarda il ricorso promosso da Grandi Stazioni (vertente, in particolare, sulla presunta illegittimità delle "misure di regolazione" contenute nel paragrafo 10 della delibera impugnata, concernenti l'"Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela"), il TAR lo ha respinto con sentenza n. 1025 pubblicata lo scorso 24 agosto. Al riguardo, si segnala che in data 30/11/2017 avverso la suddetta sentenza è stato presentato appello notificato sia da Grandi Stazioni RETAIL che da Grandi Stazioni RAIL.

Da ultimo, si segnala che il TAR Piemonte, con sentenza n. 1239 del 20 novembre u.s., ha rigettato anche il ricorso promosso da NTV avverso la Delibera in questione.

In particolare, il Collegio ha espressamente rigettato la censura di NTV secondo cui "gli unici costi del servizio che potrebbero essere valutati ai fini dell'individuazione del pedaggio sarebbero quelli di gestione diretta", riconoscendo che invece "i costi a lungo termine e di infrastruttura non sono necessariamente avulsi dalla determinazione del canone di accesso alla rete".

RFI S.p.A.

Ad oggi, dunque, i ricorsi in primo grado avverso la Delibera ART n. 70/2014 sono stati tutti respinti.

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

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

Analoghi Ricorsi Straordinari sono stati proposti da Trenitalia e Grandi Stazioni e successivamente trasposti dinanzi al TAR Piemonte a seguito delle suddette opposizioni ciascuno dei tre ricorrenti (RFI, Trenitalia e Grandi Stazioni).

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

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

In esito all'udienza di trattazione tenutasi il 7 novembre 2017, il TAR Piemonte con sentenze pubblicate l'11 gennaio 2018, ha rigettato i ricorsi promossi da Trenitalia, NTV e Grandi Stazioni avverso la Delibera ART n. 96/2015. Inoltre, per quanto riguarda i principali sviluppi dei giudizi attinenti alle Delibere nn. 75 e 80 (attuative della Delibera n. 96/15) - con cui l'ART si era favorevolmente pronunciata in merito alla conformità del nuovo sistema tariffario 2016-2021 proposto da RFI e relativo al PMdA ed ai servizi *extra* PMdA - si segnala che i ricorsi promossi dalle imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci sono stati definiti con sentenze del TAR Piemonte dello scorso 5 ottobre.

Aspetto rilevante delle due pronunce è da un lato, l'aver respinto i motivi di ricorso afferenti le modalità di determinazione dei canoni; dall'altro, l'aver viceversa accolto due profili di illegittimità concernenti:

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

L'accoglimento ancorché parziale dei sopra citati ricorsi ha comportato anche l'annullamento dei consequenziali atti applicativi delle Delibere ART nn. 75 e 80/16 ossia del Prospetto informativo della rete 2017 edizione dicembre 2016 e del Prospetto informativo della rete 2018 edizione dicembre 2016, rendendosi perciò necessaria una riedizione dell'attività amministrativa da parte dell'ART - finalizzata ad indicare le tariffe concretamente applicabili nel periodo temporale in questione - che si è concretizzata con la Delibera n. 138 dello scorso 22 novembre.

Per completezza informativa, si segnala che in data 12 gennaio 2018 le IF operanti nel settore del trasporto merci - i cui ricorsi avverso le Delibere ART nn. 75 e 80/2016, come sopra evidenziato, erano stati in parte respinti ed in

RFI S.p.A.

parte accolti - hanno notificato ad RFI in qualità di controinteressata un ricorso innanzi al Consiglio di Stato - con istanza di sospensione cautelare - avverso le sopra richiamate sentenze, nella parte in cui sono risultate soccombenti. La camera di consiglio fissata per l'8 marzo è stata rinviata al 29 novembre p.v..

Da ultimo, si segnala che il TAR Piemonte, con sentenze pubblicata rispettivamente il 20 ed il 30 novembre u.s., ha rigettato i ricorsi promossi da Trenitalia e da NTV avverso la Delibera ART n. 80/2016. In particolare - per quanto attiene la definizione del giudizio di NTV- si rappresenta che il Collegio, aderendo alle argomentazioni difensive di RFI, ha respinto la censura secondo cui gli aumenti di capitale sottoscritti dallo Stato azionista di RFI debbano essere considerati "contribuzione pubblica" e dunque non remunerati. La proprietà pubblica delle azioni di RFI, difatti, non colloca la Società necessariamente al di fuori delle dinamiche del mercato, in quanto "la ricapitalizzazione di RFI è stata mirata soprattutto al finanziamento degli investimenti di alta velocità, che coinvolgono segmenti di mercato ad alta redditività, sui quali opera NTV in una situazione di fatto di duopolio con Trenitalia". L'azionariato pubblico non coincide dunque con un contributo a fondo perduto dello Stato ma si configura come una scelta imprenditoriale pubblica, che ben può aspirare ad una normale remunerazione di mercato, ove ne sussistano le condizioni.

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

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

Per quanto concerne quelle contestazioni di cui alla Delibera n. 64 per cui RFI non aveva presentato proposte di impegni ma solo memorie difensive (segnatamente quelle riguardanti le misure 4.6.1 "sgombero dell'infrastrutture", 5.6.1 "rimodulazione del sistema penali/franchigie per mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione di tracce" e 7.6.1 "Performance Regime"), si rammenta che con Delibera n. 33 notificata a RFI lo scorso 24 marzo 2016 l'ART ha definitivamente chiuso tale procedimento sanzionatorio, disponendo:

i) l'archiviazione delle contestazioni riguardanti le misure 4.6.1 lett. d) "sgombero dell'infrastruttura", 5.6.1 lett. c) "divieto di cumulo delle franchigie" e 7.6.1 lettera e) "Performance Regime" della Delibera n. 70/2014;

ii) l'accertamento della violazione della misura 5.6.1 lett b) "neutralità del sistema rispetto al grado di concentrazione del mercato, da perseguire attraverso il calcolo della franchigia per scaglioni di canone contrattualizzato, applicando percentuali decrescenti all'aumentare del canone" con conseguente irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria pari a euro 20.000.

iii) l'accertamento della violazione della misura 5.6.1 lett d) "introduzione di un sistema di franchigie per mancata utilizzazione delle tracce anche per i servizi AV, a favore dell'Impresa ferroviaria, basato sugli stessi criteri di cui alla precedente lettera b) ed allineato a quello previsto per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale" con conseguente irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria pari a euro 10.000 e prescrizione a RFI di introdurre nei PIR 2015 e 2017 - entro 15 gg dalla notifica del provvedimento - la previsione di uno scaglione di franchigia pari al 3% a favore delle IF titolari contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro, pubblicando sul proprio sito i PIR così integrati e dandone tempestiva comunicazione a tutti i soggetti interessati.

RFI S.p.A.

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

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

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

Con la Delibera n. 125/2017 l'ART ha avviato un procedimento per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio – da emanarsi entro il termine del 18 aprile 2018 - in capo a RFI relativamente ad una presunta violazione della procedura relativa all'assegnazione della capacità d'infrastruttura ferroviaria alla società Trenitalia. Nello specifico, le contestazioni attengono: (i) alle modalità e tempistiche con cui la società Trenitalia ha formulato le richieste di capacità di infrastruttura relative al periodo 11 giugno – 9 dicembre 2017; (ii) alle modalità di gestione delle sopra citate richieste da parte del Gestore dell'infrastruttura. Il 20 novembre u.s. RFI ha provveduto a depositare la memoria difensiva contenente le proprie osservazioni in merito alle contestazioni sollevate con il procedimento in questione.

All'esito del procedimento in oggetto potrebbe essere irrogata in capo a RFI una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lett. a), del d.lgs. n. 112 del 2015.

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

Con Delibera n. 126/2017 l'ART ha avviato un procedimento sanzionatorio -da concludersi entro il termine del 18 aprile 2018- per la presunta violazione, da parte di RFI, del principio di trasparenza e degli obblighi informativi previsti dal prospetto informativo della rete, nonché dei principi di equità e non discriminazione, con riferimento alle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria per l'esercizio del trasporto ferroviario con i treni a doppia composizione e all'innalzamento della velocità oltre 300 km/h.

Il 20 novembre u.s. RFI ha provveduto a depositare la memoria difensiva contenente le proprie osservazioni in merito alle contestazioni sollevate con il procedimento in questione.

All'esito del procedimento in oggetto potrebbe essere irrogata in capo a RFI una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lett. a), del d.lgs. n. 112 del 2015.

Ricorso al TAR Lombardia- sezione di Milano N.G. 492/2016 avverso la delibera AEEGSI n. 654 del 23 dicembre 2015

In data 26 febbraio 2016 RFI ha notificato al TAR Lombardia il ricorso avverso la delibera n. 654/2015 con cui l'Autorità dell'Energia Elettrica, il Gas e Servizi Idrici (AEEGSI) ha adottato il provvedimento che approva la regolazione tariffaria dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell'energia elettrica per il periodo di regolazione 2016-2023. Detto provvedimento è composto, tra l'altro, dal "Testo integrato delle disposizioni per

RFI S.p.A.

l'erogazione dei servizi di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica - disposizioni per il periodo 2016-2019 (TIT)", la cui parte IV regola i "regimi tariffari speciali".

Con riferimento al regime tariffario speciale di cui è titolare RFI e di cui gode il sistema ferroviario, il nuovo TIT prevede che, a partire dal 1 gennaio 2016, il beneficio dell'applicazione del c.d. "punto unico virtuale" sia limitato ai soli quantitativi di energia del servizio universale e merci, venendo viceversa meno la relativa fruizione per i quantitativi di energia dei servizi "a mercato" (rispetto ai quali i consumi mensili vengono considerati come "uniformemente distribuiti tra i punti di prelievo" di RFI e, quindi, alla massima aliquota applicabile).

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

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

A seguito dell'emanazione della legge europea n. 167/2017, pubblicata in data 20 novembre 2017, che ha apportato (cfr. art. 19) importanti modifiche all'art. 29 del D.L. 91/2014, ridisegnando l'ambito di applicazione del regime tariffario speciale, e che ha altresì introdotto significative novità in merito alla disciplina degli oneri generali di sistema, sono in corso approfondimenti anche con il legale esterno per valutare l'opportunità di coltivare il ricorso, allo stato ancora in attesa di fissazione della prima udienza.

IL CONTENZIOSO FISCALE

Nel seguito si riportano i contenziosi fiscali concernente l'indebita deduzione dalla base imponibile dei contributi in conto esercizio pagati da RFI a Trenitalia per il servizio di trasporto gratuito dei titolari della carta di libera circolazione in materia di Imposta Regionale sulle Attività Produttive.

- In merito all'avviso di accertamento IRAP per l'anno 2010 RFI ha proposto appello avverso la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale 10454/2017 che ha respinto il ricorso della Società.
- Il ricorso avverso l'avviso di accertamento IRAP per l'anno 2011, n. TJB0C0100229/2016 notificato in data 24 novembre 2016, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio - Ufficio Grandi Contribuenti è tutt'ora in corso.
- Avverso l'avviso di accertamento IRAP per l'anno 2012, n. TJB0C0100251/2016 notificato in data 22 febbraio 2017, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio - Ufficio Grandi Contribuenti, in data 13 aprile 2017 è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale competente.

RFI S.p.A.

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

La Società, nel corso del 2017, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

**FATTORI DI RISCHIO**

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

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

Attività di Risk Management

Nel corso della prima parte del 2017, si sono concluse, nell'ambito del Progetto di sviluppo dell'*Enterprise Risk Management* di Gruppo, le attività di analisi e consolidamento dei risultati del *Risk Assessment* del Gruppo FS, avviate, con un approccio *top-down*, nel corso del 2016.

Nel corso dell'*assessment* particolare interesse è stato riservato a tematiche, in larga parte connesse alle azioni di sviluppo del Piano industriale di Gruppo, su cui sono in atto iniziative e progetti.

Con riferimento a RFI e all'area di *business* "Efficienza e Sviluppo della Rete", il *Risk Assessment* ha riguardato gli ambiti relativi a:

- gestione e aggiornamento del Contratto di Programma (parte investimenti e parte servizi);

RFI S.p.A.

- adeguamento alla normativa regolatoria e gestione dell'esercizio regolatorio;
- accesso alla Rete e ai servizi connessi;
- gestione del patrimonio e degli asset aziendali;
- gestione dei progetti/servizi.

Il quadro emerso si attesta in prevalenza su livelli medio-bassi di rischio, a significare la capacità di mitigazione dei controlli in essere.

Successivamente, sono proseguite le attività di supporto alla Direzione Centrale *Risk Management*/CRO di FS per l'ulteriore evoluzione del *framework* di *Risk Management* di Gruppo orientato alla ricerca delle *best practice* in tema di identificazione, misurazione, monitoraggio e mitigazione dei rischi, con la partecipazione ai seguenti Gruppi di Lavoro volti, tra l'altro, alla definizione del Modello di analisi di rischio paese, allo svolgimento di un'attività pilota di *risk assessment* su alcuni aspetti del processo di integrazione tra FS e Anas (sviluppo *operation*) ed alla elaborazione di "Metodi e modalità di misurazione del Sistema di *Risk Management* (metodologia, tassonomie, *event data collection*, ecc.).

Rischi da Piano Industriale

Il percorso di trasformazione del Gruppo FS Italiane in un *player* internazionale di mobilità collettiva integrata e sostenibile, tracciato dal nuovo piano industriale, vede RFI attivamente coinvolta su vari fronti. Le iniziative principali riguardano il rilevante piano degli investimenti per l'*upgrade* tecnologico e infrastrutturale della rete, volto anche alla connessione con il *network* europeo, i progetti di integrazione con le ferrovie regionali e le stazioni nel nuovo *concept* di *hub* di integrazione intermodale.

In uno scenario di cambiamento e di apertura a nuovi *business* e a nuovi modi di fare *business*, anche i rischi a cui è esposta la Società si evolvono e si distinguono in funzione di ciascuna azione del piano industriale. Per consentire la progressiva attuazione del piano, la Società si è dotata di uno strutturato sistema per il governo e il monitoraggio di ciascuna iniziativa/progetto messo in campo che comprende, nei casi più rilevanti, la costituzione di comitati, *task force* e gruppi di lavoro *ad hoc*.

Ne costituiscono un esempio, in ambito integrazione con le ferrovie regionali, lo *Steering Committee* e i relativi gruppi di lavoro, da attivare in vista della definizione e dell'avvio di ogni accordo/contratto con le regioni e i gestori delle ferrovie regionali, con il compito di presidiare le operazioni, il rispetto dei tempi e valutare gli impatti interni a seguito delle nuove iniziative.

Rischio paese

Lo sviluppo internazionale costituisce uno dei pilastri del piano industriale del Gruppo FS e proietterà, progressivamente, anche la Società verso scenari diversi rispetto al mercato domestico, esponendola a nuovi rischi e determinando a tendere un cambiamento nel profilo di rischio.

In generale, per rischio paese si intende la possibilità che decisioni politiche, eventi sociali o naturali o, più in generale, il mutare del contesto operativo del paese in cui viene effettuato un investimento influenzino in modo significativo il valore o il rendimento atteso dell'investimento stesso. Per meglio presidiare tali aspetti, il Gruppo si è dotato di un *framework* di "Sviluppo Internazionale" che incrocia la dimensione dell'attrattività con quella del rischio per singolo Paese. A tal fine è stata adottata ed implementata una metodologia per la valutazione del Rischio Paese considerando variabili maggiormente significative per le attività del Gruppo.

RFI S.p.A.

Rischi di natura regolatoria e di *compliance*

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

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

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

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

In particolare, in considerazione della maturità dei processi di liberalizzazione dei mercati in cui operano le Società del Gruppo FS, è emersa a livello di Gruppo la necessità di intraprendere un percorso per dotare le Società, nel rispetto delle rispettive prerogative di autonomia e indipendenza, di un programma di *compliance antitrust* per migliorare la capacità di prevenzione e gestione dei rischi cd "*antitrust*" connessi al mancato rispetto della normativa a tutela della concorrenza e all'esecuzione di pratiche commerciali scorrette. Al riguardo, nell'ambito di tale programma, saranno attuati percorsi formativi da somministrare alle funzioni maggiormente esposte al rischio *antitrust* e regolatorio.

In continuità con la precedente gestione degli aspetti *Privacy* e protezione dei dati, il Gruppo si sta preparando anche all'entrata in vigore del Regolamento UE 2016/679 (*General Data Protection Regulation* – GDPR) attraverso la predisposizione di un registro informatizzato dei trattamenti, la valutazione dei rischi connessi alla violazione della libertà e dei diritti delle persone e l'istituzione della figura del "*Data Protection Officer*". Al riguardo è stato istituito un Gruppo di Lavoro, presieduto e coordinato dalla Capogruppo cui partecipa RFI, per l'applicazione del Regolamento europeo in materia di protezione dei dati personali.

Rischi industriali e operativi

Gli investimenti infrastrutturali sul sistema ferroviario si sostanziano in progetti complessi che richiedono elevate fonti di finanziamento e uno strutturato apparato organizzativo e di *project management* che RFI, anche per il tramite delle società del Gruppo, pone in essere.

Numerosi e di diversa natura potrebbero essere gli eventi in grado di ripercuotersi sulla realizzazione delle opere nei tempi/costi previsti e sulla qualità, efficienza e disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e comportare, pertanto, potenziali effetti negativi sui risultati societari. Ci si riferisce, in generale, ad eventuali variazioni del quadro giuridico, lungaggini negli iter autorizzativi dei progetti da parte dei Ministeri/Enti, difficoltà nell'accesso alle fonti di finanziamento, variazioni tecniche nei programmi, carenze tecniche/organizzative degli appaltatori/contraenti generali (anche dovute a situazioni di sofferenza finanziaria) e/o dei soggetti tecnici.

RFI S.p.A.

A fronte di tali rischi, la Società attua procedure di gestione e controllo che permettono di monitorare costantemente l'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali e di innescare meccanismi volti alla definizione di azioni migliorative o correttive. Al riguardo sono state attuate specifiche azioni di natura contrattuale e organizzativa tese a rafforzare il presidio sui progetti d'investimento da parte di RFI in quanto Committente e sono proseguite le attività formative *ad hoc* rivolte ai *project manager*.

L'infrastruttura ferroviaria è inoltre sensibile a interruzioni/inconvenienti dovuti a guasti degli impianti e delle tecnologie, a fenomeni naturali di grave intensità e ad atti contro il patrimonio che possono influire sull'offerta dei servizi di circolazione in via continuativa nel rispetto degli *standard* di qualità attesi. Per fronteggiare tali eventi, la Società, oltre a disporre di sistemi di sicurezza, controllo e monitoraggio all'avanguardia, realizza specifici cicli manutentivi sulla rete e adotta procedure di gestione delle anomalie ed emergenze con costante attenzione all'informazione al pubblico e alla fornitura dei servizi accessori ai clienti.

In particolare, per limitare possibili situazioni di dipendenza da ditte costruttrici/fornitrici e rafforzare il *know how* ferroviario, la Società ha attuato una progressiva internalizzazione dei processi critici di manutenzione e di produzione di componenti ferroviari oltre definire, per le forniture strategiche, i livelli delle scorte di emergenza, le relative modalità di reintegro e le politiche di diversificazione dei fornitori.

Sempre in tema di approvvigionamento, la Società, in generale, gestisce gli acquisiti in modo accentrato e, per le prestazioni e competenze specialistiche proprie del sistema ferroviario, si avvale anche di appositi sistemi di qualificazione di operatori economici e di elenchi di professionisti di comprovata idoneità.

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

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

Rischi ICT (*Information and Communication Technology*)

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

RFI S.p.A.

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

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



RFI S.p.A.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Con riferimento allo scenario macroeconomico tendenziale, le stime di crescita per l'Italia sono riviste per il 2018 al rialzo. Le migliori prospettive sono il riflesso, da un lato, del miglioramento dell'economia, del risanamento del settore bancario e delle variabili esogene internazionali e, dall'altro, di un percorso di consolidamento fiscale più graduale. Secondo le proiezioni, il PIL dell'Italia è previsto in crescita dell'1,4 nel 2018 e dell'1,2 nel biennio 2019-2020; la ripresa dell'attività economica è dovuta principalmente dalla crescita della domanda interna. Si segnala un ritorno della fiducia delle imprese ai livelli precedenti la recessione. Tali valutazioni sono confermate anche dall'accelerazione della spesa per investimenti osservata nella seconda parte del 2017. L'inflazione si prevede che scenda temporaneamente nel 2018 (1,1 per cento in media annua) e torni nel biennio successivo a crescere in modo graduale per l'effetto del rincaro dei beni energetici e alimentari. Nel prossimo biennio è previsto che i prezzi tornino a salire dell'1,5 per cento in media annua, riflettendo un progressivo rafforzamento della crescita del potere d'acquisto delle retribuzioni.

Questo quadro presuppone condizioni finanziarie ancora accomodanti, con un aggiustamento graduale dei tassi di interesse a breve e a lungo termine, condizioni ordinate sui mercati dei titoli di Stato e criteri di offerta di credito relativamente distesi. Nel complesso l'andamento del prodotto interno lordo continuerebbe a dipendere dal sostegno delle politiche economiche espansive, ma in misura minore rispetto al passato.

Tra i rischi che gravano su questo scenario restano rilevanti quelli geopolitici che provengono dal contesto internazionale (Medio Oriente e Corea del Nord) e dall'andamento dei mercati finanziari. Inasprimenti delle tensioni globali e una maggiore incertezza circa le politiche economiche nelle diverse aree potrebbero tradursi in aumenti della volatilità dei mercati finanziari e dei premi per il rischio di credito, ripercuotendosi negativamente sull'economia dell'area dell'euro. Ai fattori di incertezza sopra descritti di origine internazionale si aggiunge l'elemento specifico al quadro macroeconomico italiano relativo alle scelte di politica economica che saranno adottate dal nuovo Governo.

Tale contesto macroeconomico è alla base dell'aggiornamento del Piano Industriale 2018-2026 approvato dal Consiglio di Amministrazione a novembre 2017, in uno scenario di continuità con il precedente, in cui vengono focalizzati obiettivi industriali molto sfidanti fondati sui concetti di integrazione, internalizzazione e digitalizzazione, che pongono la Società a svolgere un ruolo decisivo nello sviluppo di un sistema dei trasporti sempre più sicuro, integrato, sostenibile, capace di creare valore per il mercato.

Il primo anno del Piano Industriale, come dettagliatamente descritto nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando, per RFI è stato un anno intenso e ricco di importanti traguardi raggiunti ed il 2018 si prefigge ambiti ancora più sfidanti anche in termini economici, patrimoniale e finanziari. Il livello degli investimenti che RFI ha realizzato e continua a sviluppare, ha confermato l'alta credibilità della Società nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, accreditando alta competenza, affidabilità ed un ruolo importante nel contesto macroeconomico dell'economia italiana nel creare valore anche in termini occupazionali. La Società ha dimostrato di essere in grado di interpretare il nuovo contesto di riferimento e quindi di saperlo tradurre in termini industriali ponendosi sfidanti obiettivi ed adeguandosi tempestivamente alla nuova *Governance*, anche attraverso l'implementazione di nuovi sistemi di controllo che privilegiano gli alti valori di professionalità, integrità e trasparenza in cui la Società opera.

Nell'ambito delle Infrastrutture Integrate la Società ha investito molto nell'ingegneria e continuerà ancora a farlo: nel breve periodo si prefigge l'obiettivo di trovare un punto di convergenza per l'applicazione di una tecnologia

RFI S.p.A.

condivisa stradale e ferroviaria che avrà il triplice obiettivo di massimizzare la sicurezza, minimizzare i costi, senza duplicare gli investimenti, e rendere efficace il risultato finale agli utenti. In questa direzione vanno inquadrate anche le operazioni di integrazione nella rete nazionale di RFI (oltre 16.700 km) delle ferrovie concesse, più di 2.500 km di binari (su 3.500 totali) per ottenere maggiore capillarità del servizio ferroviario, in ottica *door-to-door*; maggiore efficienza, grazie ad una gestione unica della rete ferroviaria nazionale; nuovi percorsi con riduzioni dei tempi di percorrenza e maggiore sicurezza, garantita dagli elevati standard tecnologici adottati.

Sarà dunque ampliata l'offerta di tracce attraverso l'espansione dei collegamenti territoriali che configureranno nuovi livelli di interconnessioni e percorsi alternativi. Per la selezione dei potenziali "target" di ferrovie concesse si è intervenuti fissando dei criteri di compatibilità tecnica e di estensione della rete, idonei ad identificare gestori di ferrovie concesse integrabili all'interno dello schema nazionale RFI.

In questa direzione si è perfezionato l'accordo tra Regione Umbra, Umbria TPL e mobilità Spa (FCU), e RFI Spa per disciplinare il subentro di RFI nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra, ai sensi dell'articolo 47 comma 4 – secondo periodo – del Decreto Legge n.50 del 24 aprile 2017 convertito dalla Legge n. 96 del 21 giugno 2017. Nel 2018 è previsto il trasferimento del ramo di azienda di FCU ad RFI con il *closing* dell'operazione attraverso i passaggi istituzionali per sottoscrizione degli atti formali ed il contestuale rilascio a favore di RFI di un atto di concessione da parte della Regione Umbra e la sottoscrizione del Contratto di Programma Regionale.

Si è inoltre siglato a fine 2017 l'accordo tra la Regione Emilia Romagna, Ferrovie Emilia Romagna Srl e RFI Spa per disciplinare le attività e gli impegni necessari ad avviare il percorso di riqualificazione dell'intera rete ferroviaria dell'Emilia Romagna mediante l'attuazione, nel rispetto delle discipline comunitarie, nazionali e regionali dall'articolo 47, della Legge sopra citata, al fine di ottenere la migliore gestione della Rete, anche in prospettiva di un futuro trasferimento di quella parte che sarà qualificata infrastruttura ferroviaria nazionale.

Nel corso del 2018 si prevede quindi l'emissione dei decreti da parte del MIT, di concerto con il MEF, che individuino nell'ambito delle linee ferroviarie regionali quelle di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale che possano essere destinatarie di finanziamenti dello Stato per eventuali investimenti sulle linee. Nel corso del 2018 RFI sulla base dell'accordo sottoscritto di cui sopra, si impegnerà a concordare con la Regione e condividere con il MIT gli interventi da realizzare sulle linee ferroviarie ricadenti nel territorio regionale anche ai fini dell'individuazione della Rete regionale di rilevanza nazionale: anche in tal caso il subentro di RFI nella gestione della rete regionale è finalizzato a garanzie in termini di sicurezza, efficienza oltre che di efficientamenti di costi in considerazione delle sinergie ed economie di scala che tale operazione determina.

Nell'ambito dell'Interoperabilità RFI svolge un ruolo cardine in quanto la connessione tra strade, porti ed aeroporti è alla base di una strategia che renda il nostro Paese più performante e competitivo. Nel senso più esteso di interoperabilità ma come obiettivo operativo/gestionale di più breve periodo, RFI si sta impegnando nell'integrazione di soluzioni tecnologiche che mettano a fattor comune infrastrutture ferroviarie e stradali e che abbiano sempre a base il suddetto triplice obiettivo della sicurezza, dei costi e della soddisfazione degli utenti finali.

RFI S.p.A.



Strettamente correlato ai suddetti ambiti, si incentra il ruolo primario di RFI nello sviluppo della Connessione, intesa sia in senso fisico della rete ferroviaria metropolitana e nodale, con l'obiettivo della riduzione dei tempi di percorrenza e di attesa, contribuendo in tal modo al cambiamento del concetto di città e di lavoro e quindi anche all'abbattimento delle barriere culturali fra le diverse città, sia in senso sociale volta a garantire maggiori spazi nelle stazioni destinati sempre più ad attività *onlus* e ad incentivare l'utilizzo di mezzi ecologici dando la giusta rilevanza all'ambiente mantenendolo sano e sostenibile.

Inoltre, come noto, si è perfezionata l'operazione di acquisizione nel Gruppo FS della società ANAS con l'obiettivo di creare insieme ad RFI un "polo" infrastrutturale che permetterà una migliore efficacia nella programmazione, pianificazione e gestione delle infrastrutture di trasporto, attraverso scambio di idee e sinergie legate a politiche comuni di investimento e di manutenzione ed una maggiore efficienza ed efficacia nella gestione unitaria delle gare: si passa da un concetto di "interferenze" a quello di "integrazione" e si ragiona in termini di programmazione di infrastrutture della mobilità.

Completa il quadro l'operazione di fusione per incorporazione della Società Centostazioni in RFI, il cui progetto è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di RFI nel febbraio 2018, che prevede la trasformazione di un ampio numero di stazioni in *hub* intermodali, in cui è previsto che RFI assuma il ruolo di gestore unico delle circa 620 medie e medio-piccole stazioni ferroviarie italiane.

Il nuovo modello organizzativo definito a tal fine, accentra in RFI S.p.A. la definizione delle strategie di sviluppo di tutte le Stazioni e dei servizi annessi, la *Governance* sulla progettazione ed il monitoraggio delle politiche commerciali di valorizzazione in ottica di *concept*, la definizione degli *standard* di *layout* di stazione e dei servizi di conduzione, garantendo omogeneità e riconoscibilità degli impianti di stazione in tutti il territorio. Tale riassetto e valorizzazione del "*network* stazioni", in linea con la strategia delineata nel Piano Industriale 2018-2026 riconduce

RFI S.p.A.

la gestione unitaria delle attività/stazioni di Centostazioni diverse da quelle oggetto di valorizzazione sotto RFI in modo da consentirne la gestione congiunta con quelle già di gestione diretta di RFI. L'obiettivo quindi nel 2018 è quindi volto a riassorbire la gestione delle attività *rail* prima svolte da Centostazioni nelle stazioni del proprio *network*, quali l'attività di tipo infrastrutturale ed alcuni servizi, di natura non *retail*, più strettamente funzionali alla mobilità dei viaggiatori.

Sarà quindi centrale il ruolo di RFI nella ridefinizione, in questa nuova *vision*, del luogo stazione che sempre più assumerà il ruolo di *hub* della mobilità integrata e sostenibile, cuore pulsante della città e centro propulsore della mobilità urbana, diventando la porta di accesso alla *smart city* trasformandosi in un luogo da vivere attraverso soluzioni innovative dedicate al viaggiatore.

Nel nuovo paradigma, la stazione vede rafforzata la funzione di spazio attrattivo attraverso la definizione di nuovi servizi per la città.

I progetti «*Easy Station*» e «*Smart Station*» di RFI che hanno l'obiettivo di migliorare l'accessibilità, con particolare attenzione alle persone con ridotta mobilità, garantire informazioni al pubblico, ridisegnare la configurazione degli spazi, implementare *Wi-Fi Station* sul territorio italiano, creare una piattaforma di *Smart Energy Management* e garantire maggiore sicurezza.

L'installazione di soluzioni tecnologiche innovative consente l'attivazione di nuovi servizi che trasformano la stazione in un luogo da vivere.

Alla vista innovativa è stata data particolare attenzione, anche attraverso un processo di riorganizzazione aziendale che ha visto la costituzione di un polo di studi per ricerca e sviluppo volto a valutare la realizzazione di prototipi per i sistemi ferroviari di nuova concezione attraverso l'acquisizione di tutte le richieste di innovazione da parte dei vari business industriali, motivandole e supportandole – anche livello informatico – tracciandone l'avanzamento e la trasposizione in realtà, aumentando il valore intrinseco dei Prodotti aziendali.. Tali esigenze (*commerciali*, come per esempio lo sviluppo della rete e l'aumento della capacità; *funzionali e manutentive, tecniche*, ad esempio derivanti da normative di legge; di *pura innovazione tecnologica*) sono in linea con gli obiettivi del Piano Industriale inerenti il rinnovamento Tecnologico della Rete finalizzati al costante incremento della Sicurezza: la suddetta riorganizzazione societaria garantisce la coerenza e l'omogeneizzazione tecnologica ed impiantistica su tutto il territorio nazionale.

Sono state valutate circa 90 richieste di innovazione tecnologica, di cui per 35 circa è già iniziato lo studio di approfondimento (Istruttoria di Ricerca), spesso in collaborazione con le più prestigiose Università italiane che nel 2018 si trasformeranno nello sviluppo Prototipi da testare in laboratorio, successivamente nell'avvio di qualificazioni di Prodotti da testare in fase di sperimentazione ristretta in esercizio; ed infine nell'omologazione in esercizio dei Prodotti finali.

In ambito Internazionale RFI si prefigge l'obiettivo di esportare la propria alta competenza tecnologica oltre i confini europei e di "omogeneizzare" le tecnologie applicate al fine di risolvere il problema della transizione sui confini nazionali.

Il 2018 si delinea in un contesto ormai regolamentato, come ampiamente descritto nella Relazione sulla gestione a cui si fa rimando. In particolare per il Pacchetto Minimo d'Accesso (in seguito PMdA), in conformità con quanto previsto dalla Delibera 96 Misura 58 "Disposizioni sull'entrata in vigore del nuovo sistema di imposizione dei canoni" dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (in seguito ART), è previsto il primo anno di applicazione delle

RFI S.p.A.

nuove tariffe regolatorie mentre per quelle degli Altri servizi alle Imprese Ferroviarie vengono applicate, in continuità con quanto già avvenuto nel 2017, le tariffe regolamentate in relazione a quanto previsto dalla Misura 40 della Delibera 96/2016 secondo le modalità definite per singolo servizio. Inoltre dovranno essere valutati gli impatti relativi al servizio di manovra nelle stazioni di confine sulla base della Delibera ART n. 140/17 (misura 5.3.1.)

Infine la Delibera n. 152 del 23 Dicembre 2017, a conclusione del procedimento regolatorio aperto con Delibera n. 77/2017, ha adottato disposizioni recanti *"Integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva di cui alla delibera n. 127/2016 - impatto dell'introduzione di modalità innovative di esercizio dei treni sul mercato retail dei servizi di trasporto passeggeri rientranti nel segmento di mercato c.d. "Open Access Premium"*. Tale delibera, con impatti nel 2018, ha introdotto disposizioni di carattere tecnico/normativo e di carattere economico.

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

Anche sotto il profilo del quadro normativo e legislativo il 2018, con riferimento ai costi per Energia Elettrica per la Trazione, , come ampiamente descritto nella Relazione sulla gestione a cui si fa rimando, si delinea in un contesto regolamentato che tiene conto del quadro regolatorio definito dalla legge del 20 Novembre 2017 e della Delibera interpretativa da parte di ARERA, che ha impattato RFI per la componente degli Oneri Generali di Sistema (retrodatazione per gli anni 2016 e 2017) e non anche la componente Compensativa (per il 2018) per la quale RFI risulta "passante".

Con riferimento al contesto della finanza pubblica per gli investimenti ferroviari, anche per il 2018 prosegue la spinta propulsiva impressa dallo Stato per la realizzazione della cd. "cura del ferro", incrementando ulteriormente le risorse stanziati che sono alla base dello sviluppo del Piano Industriale 2017-2026 (pari a 56 miliardi di euro). Infatti come anche detto nella Relazione sulla gestione, ai pregressi finanziamenti già stanziati negli ultimi anni per complessivi 31,5 miliardi di Euro, nel corso del 2018 troveranno finalizzazione ulteriori risorse stanziati nella Legge di Bilancio 2018, nonché a valere sul Fondo per lo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020 stanziati dal CIPE nella seduta del 22 dicembre 2017.

Parallelamente all'impegno statale per la prosecuzione del programma di investimenti previsti nel Piano Industriale, prosegue inoltre l'attività della Società nel perseguire il finanziamento dei relativi fabbisogni nell'ambito dei programmi cofinanziati dall'Unione Europea, quali i Programmi Operativi Nazionali (PON) e Regionali (POR) 2014-2020, nonché il Programma di finanziamento delle reti TEN (*"Connecting Europe Facility 2014-2020"*) Le risorse complessivamente stanziati fino all'anno 2017 saranno contrattualizzate nel nuovo Contratto di Programma 2017-2021 Parte Investimenti, la cui proposta è stata trasmessa dalla Società al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla fine del mese di giugno 2017. Sono inoltre in corso le attività per la predisposizione dell'aggiornamento 2018 a tale Contratto, nel quale saranno contrattualizzate le nuove risorse previste nella Legge di Bilancio 2018, nonché le ulteriori risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020 stanziati dal CIPE nella seduta del 22 dicembre 2017.

Per quanto riguarda le risorse stanziati per la manutenzione ordinaria e per i fabbisogni relativi a safety, security e navigazione, nonostante la vigenza di un contratto pluriennale con lo Stato (cd CDP – Parte Servizi 2016-2021)

RFI S.p.A.

si registra un consistente definanziamento apportato dalla Legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020) operato sul capitolo 1541, per un importo pari a 100 milioni di euro a partire dal 2019, sulle somme messe a disposizione per le attività in conto esercizio del nuovo Contratto. In considerazione dell'elevato impatto derivante da tale disposizione la società, in coordinamento con il Ministero concedente e con il Ministero dell'Economica e delle Finanze sta valutando nell'ambito dell'attuale assetto contrattuale e regolatorio, le azioni da intraprendere per reperire le risorse necessarie a dare copertura a tale taglio di risorse.

Ciò appare tanto più urgente considerando che invece la società aveva valutato la necessità di ampliamento del perimetro delle proprie attività come GI con particolare riferimento al "progetto *Gate* nelle stazioni", che prevede l'introduzione di varchi di controllo degli accessi all'area di arrivo e partenza dei convogli ferroviari nelle principali stazioni di testa della rete, al servizio di Assistenza al Personale a ridotta Mobilità (PRM) ed all'attività legata ai Carri Soccorso con conseguenti maggiore fabbisogno di coperture finanziarie dallo Stato.



RFI S.p.A.

**BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2017
PROSPETTI CONTABILI**

RFI S.p.A.

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

	Note	31.12.2017	valori in euro 31.12.2016
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(5)	33.603.095.382	33.546.932.341
Investimenti immobiliari	(6)	1.122.197.030	1.137.534.622
Attività immateriali	(7)	540.874.238	437.945.222
Partecipazioni	(8)	132.310.527	132.701.549
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(9)	1.699.827.082	2.166.252.083
Crediti commerciali non correnti	(12)	3.416.940	1.719.032
Altre attività non correnti	(10)	1.214.159.869	1.976.562.225
Totale attività non correnti		38.315.881.068	39.399.647.074
Rimanenze	(11)	644.358.670	500.751.549
Contratti di costruzione	(11)	54.082.348	30.955.352
Crediti commerciali correnti	(12)	524.910.358	867.931.291
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(9)	795.129.520	697.102.641
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(13)	1.138.003.046	1.168.778.808
Crediti tributari	(14)	17.055.152	17.054.156
Altre attività correnti	(10)	3.938.405.945	2.200.818.272
Totale attività correnti		7.111.945.039	5.483.392.069
Totale attività		45.427.826.107	44.883.039.143
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(15)	31.525.279.633	31.525.279.633
Riserve	(15)	106.845.036	47.806.571
Riserve di valutazione	(15)	(220.855.917)	(235.808.406)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(15)	1.668.060.439	1.596.329.614
Utile (perdita) di esercizio	(15)	261.500.769	180.769.289
Totale Patrimonio Netto		33.340.829.960	33.114.376.701
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(16)	3.321.839.305	3.519.125.338
TFR e altri benefici ai dipendenti	(17)	673.549.338	693.652.237
Fondi rischi e oneri	(18)	515.061.792	522.209.108
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(19)	23.110.412	34.196.208
Debiti commerciali non correnti	(21)	34.707.042	16.236.085
Altre passività non correnti	(20)	127.030.382	124.292.286
Totale passività non correnti		4.695.298.271	4.909.711.262
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(16)	714.189.446	783.349.204
Debiti commerciali correnti	(21)	3.003.081.990	2.653.454.754
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(19)	1.945.953	3.174.323
Altre passività correnti	(20)	3.672.480.487	3.418.972.899
Totale passività correnti		7.391.697.876	6.858.951.180
Totale passività		12.086.996.147	11.768.662.442
Totale Patrimonio Netto e passività		45.427.826.107	44.883.039.143

RFI S.p.A.

CONTO ECONOMICO

	Note	2017	valori in euro 2016
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(22)	2.192.919.334	2.274.194.752
Altri proventi	(23)	344.806.731	301.072.651
Totale ricavi operativi		2.537.726.065	2.575.267.403
Costo del personale	(24)	(1.445.195.418)	(1.416.963.569)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(25)	(617.737.537)	(777.538.973)
Costi per servizi	(26)	(683.172.905)	(634.872.343)
Costi per godimento beni di terzi	(27)	(52.654.633)	(48.889.501)
Altri costi operativi	(28)	(134.637.995)	(139.507.042)
Costi per lavori interni capitalizzati	(29)	874.950.910	799.212.786
Totale costi operativi		(2.058.447.578)	(2.218.558.642)
Ammortamenti	(30)	(107.722.951)	(93.866.970)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(31)	(39.024.123)	(22.607.156)
Accantonamenti	(32)	(40.000.000)	(25.000.000)
Risultato operativo (EBIT)		292.531.413	215.234.635
Proventi e oneri finanziari		(31.030.644)	(34.465.346)
Proventi finanziari	(33)	14.230.836	8.452.337
Oneri finanziari	(34)	(45.261.480)	(42.917.683)
Risultato prima delle imposte		261.500.769	180.769.289
Imposte sul reddito	(36)	—	—
Risultato di esercizio delle attività continuative		261.500.769	180.769.289
Risultato netto di periodo		261.500.769	180.769.289

RFI S.p.A.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

	Note	2017	<i>valori in euro</i> 2016
Risultato netto di esercizio		261.500.769	180.769.289
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(15)	(14.780.560)	(10.439.968)
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(15)	18.682.555	21.286.702
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(15)	11.050.494	2.297.785
Differenze di cambio			
Effetto fiscale quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari			
Attività finanziarie disponibili per la vendita			
Effetto fiscale attività finanziarie disponibili per la vendita			
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		14.952.489	13.144.519
Conto economico complessivo dell'esercizio		276.453.258	193.913.808

RFI S.p.A.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

		Patrimonio netto					(valori in Euro)		
		Riserve			Riserve di valutazione				
		Riserva legale	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Altre riserve	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di periodo	
		Capitale sociale						Totale Patrimonio Netto	
Saldo al 1 gennaio 2016		31.525.279.633	41.370.395	(134.136.900)	(114.816.025)	(207.582.530)	1.504.042.272	128.723.519	32.950.462.894
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente			6.436.176			6.436.176		(30.000.000)	(30.000.000)
Variazioni da scissione							92.287.342	(98.723.519)	
Utili/(Perdite) complessivo rilevato di cui:									
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			2.297.785	2.297.785		2.297.785			2.297.785
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				21.286.702	(10.439.968)	(10.439.968)			(10.439.968)
Altri movimenti						21.286.702			21.286.702
Altri movimenti									
Saldo al 31 dicembre 2016		31.525.279.633	47.806.571	(110.552.413)	(125.255.993)	(188.001.835)	1.596.329.614	180.769.289	33.114.376.701
Saldo al 1 gennaio 2017		31.525.279.633	47.806.571	(110.552.413)	(125.255.993)	(188.001.835)	1.596.329.614	180.769.289	33.114.376.701
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente			9.038.465			9.038.465	71.730.825	(100.000.000)	(100.000.000)
Variazioni da scissione								(80.769.289)	
Utili/(Perdite) complessivo rilevato di cui:									
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari				11.050.494		11.050.494			11.050.494
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				18.682.555	(14.780.560)	(14.780.560)			(14.780.560)
Altri movimenti						18.682.555		261.500.769	18.682.555
Altri movimenti									
Saldo al 31 dicembre 2017		31.525.279.633	56.845.036	(80.819.364)	(140.036.553)	50.000.000	1.668.060.439	261.500.769	33.340.829.960

Relazione finanziaria annuale 2017

89

RFI S.p.A.

RENDICONTO FINANZIARIO

	Note	31.12.2017	valori in euro 31.12.2016
Utile/(perdita) di esercizio		261.500.769	180.769.289
Ammortamenti	(30)	107.722.951	93.866.970
Accantonamento fondi per rischi	(24)(26) (28)(32)	101.881.197	79.112.023
Svalutazioni	(31)	61.598	10.560.891
Acc F.di per benefici ai dipendenti	(17)	7.209.567	7.488.264
Accantonamenti e svalutazioni		109.152.362	97.161.178
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(23) (28)	(56.814.411)	(30.383.167)
Variazione delle rimanenze	(11)	(166.734.118)	(86.900.416)
Variazione dei crediti commerciali	(12)	341.323.026	(87.104.438)
Variazione dei debiti commerciali	(21)	368.098.194	134.088.390
Variazione delle altre attività e passività	(10) (20)	(750.292.620)	(533.727.482)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(18)	(109.028.514)	(48.268.870)
Pagamento benefici ai dipendenti	(17)	(42.093.026)	(39.066.504)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		62.834.613	(319.565.050)
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(5)	(4.252.230.326)	(4.068.406.411)
Investimenti immobiliari	(6)	(461.700)	(319.642)
Investimenti in attività immateriali	(7)	(106.053.323)	(73.623.044)
Investimenti in partecipazioni	(8)	(62.725.400)	(87.780.910)
Investimenti al lordo dei contributi		(4.421.470.749)	(4.230.130.007)
Contributi immobili, impianti e macchinari	(5)	4.147.712.958	4.228.877.365
Contributi-Investimenti immobiliari	(6)	461.700	
Contributi-attività immateriali	(7)		
Contributi-partecipazioni	(8)	62.725.400	87.780.910
Contributi		4.210.900.058	4.316.658.275
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	(5)	84.125.097	78.877.723
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	(6)	13.135.236	198.690
Disinvestimenti in attività immateriali	(7)	-	664
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	(8)	329.434	153.000
Disinvestimenti		97.589.767	79.230.077
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento		(112.980.924)	165.758.345
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(16)	(166.348.598)	(437.163.477)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(16)	(100.097.222)	300.045.208
Variazione delle attività finanziarie	(9)	459.557.655	469.343.028
Variazione delle passività finanziarie	(19)	17.418.884	21.908.337
Dividendi	(15)	(100.000.000)	(30.000.000)
Variazioni patrimonio netto		-	-
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria		110.530.719	324.133.096
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nel periodo		60.384.408	170.326.391
Disponibilità liquide a inizio periodo		1.297.006.243	1.126.679.855
Disponibilità liquide a fine periodo	(9) (13)	1.357.390.651	1.297.006.243
di cui conto corrente intersocietario		219.387.605	128.228.073

RFI S.p.A.

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO

RFI S.p.A.

1. Premessa

Rete Ferroviaria Italiana (nel seguito anche la "Società" ovvero "RFI") è una Società costituita e domiciliata in Italia ed organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma.

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

La pubblicazione del presente Bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 6 marzo 2018 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente Bilancio.

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

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

2. Criteri di redazione del Bilancio

Il Bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 (di seguito anche "Bilancio d'esercizio") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards* emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC) riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento Europeo n.1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni di riferimento sopra indicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

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

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

- la Situazione Patrimoniale - Finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita;
- il Conto Economico è stato predisposto classificando i costi operativi ed i ricavi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;
- il Conto Economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di Patrimonio Netto riconducibili ad operazioni riferite a componenti reddituali non realizzate alla data di Bilancio e operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società; inoltre a seguito dell'emendamento allo IAS 1 – Presentazione del Bilancio – la Società espone separatamente tutti i

RFI S.p.A.

componenti presentati tra gli altri utili/(perdite) complessivi a seconda che essi possano essere o meno riclassificati successivamente a conto economico;

- il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto che fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto Finanziario predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

La Relazione Finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il Bilancio di esercizio.

Il presente Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società a far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro ed in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 4 - Gestione dei rischi finanziari.

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



3. Principali Principi Contabili applicati

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

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio 2017 e nell'esercizio 2016 sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatori di produzione	
	2017	2016
Traversale padana e transiti internazionali (Direttrice A)	2,16%	2,13%
Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B)	2,18%	2,10%
Dorsale ed affluenze (Direttrice C)	2,20%	2,13%
Tirrenico Sud (Direttrice D)	2,24%	2,22%
Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E)	2,29%	2,21%
Rete complementare (Direttrice F)	2,22%	2,18%
Rete AV/AC (Direttrice G)	2,37%	2,02%

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

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

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. La Società valuta gli investimenti immobiliari al costo.

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

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili ed atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore accumulate. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono capitalizzabili sul valore dell'attività.

RFI S.p.A.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è determinato secondo le modalità descritte per la voce "Immobili, Impianti e Macchinari".

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, ed il valore contabile dell'attività e sono rilevati a conto economico al momento in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le immobilizzazioni immateriali si distinguono in: Costi di sviluppo; Concessioni, Licenze e marchi e diritti simili; Immobilizzazioni in corso e Acconti.

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato ed i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere od utilizzare i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'immobilizzazione immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo, il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

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

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (*impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore contabile a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati

RFI S.p.A.

utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del capitale, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene.

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

Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

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



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

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

Le altre partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento rientrano nell'ambito di applicazione dello IAS 39 nella categoria degli strumenti finanziari *Available For Sale* (AFS). Il criterio di

RFI S.p.A.

valutazione è il *fair value*, che in sede iniziale è rappresentato dal corrispettivo pagato più i costi di transizione. Le successive variazioni di *fair value* vengono iscritte in contropartita del Patrimonio Netto.

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

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

Aggregazioni Aziendali

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

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

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

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

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

Il prezzo dell'acquisizione deve essere riflesso sul valore dei beni dell'entità acquisita e tale attribuzione deve avvenire al *fair value* (delle attività e delle passività) e non ai loro valori contabili. L'eventuale differenza residuale positiva costituisce l'Avviamento (*Goodwill*), quella negativa il Disavviamento (*Badwill*).

RFI S.p.A.

Strumenti Finanziari**Crediti e finanziamenti attivi**

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

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

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

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

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

RFI S.p.A.

del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di Bilancio e quelli per i quali la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal Bilancio al momento della loro estinzione o quando la corrispondente obbligazione specificata nel contratto è adempiuta o cancellata oppure scaduta.

Strumenti finanziari derivati

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

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

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

Cash flow hedge

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

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Stima del *fair value*

Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività in una regolare operazione nel mercato principale (o in quello più vantaggioso qualora non esista un mercato principale) alla data di valutazione e alle correnti condizioni di mercato, indipendentemente dal fatto che quel prezzo sia osservabile direttamente o che venga stimato utilizzando un'altra

RFI S.p.A.

tecnica di valutazione. In particolare, occorre considerare le caratteristiche del partecipante al mercato in riferimento all'attività e alla passività per determinarne il prezzo alla data di valutazione. Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di Bilancio. Il *fair value* degli strumenti finanziari non quotati in un mercato attivo è invece determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legate a condizioni di mercato alla data di Bilancio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minor valore tra il costo di acquisto e/o il costo di produzione, determinato secondo il metodo del costo medio ponderato, ed il valore netto di realizzo.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati per il completamento, nonché della stima dei costi necessari per realizzare la vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

RFI S.p.A.

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

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

Contratti di Costruzione

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

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

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

Benefici ai dipendenti

I) Benefici a breve termine

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

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

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

RFI S.p.A.

attuariale ed il rischio di investimento ricadono sul dipendente.

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

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile, ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e s.m.i., ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Pertanto ne è derivato, che per le quote di TFR maturande dal 1 gennaio 2007, l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR maturate fino alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

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

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

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

Fondi rischi e oneri

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

RFI S.p.A.

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

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

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

Ricavi

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

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

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

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

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

Contributi pubblici

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

Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione ed all'ampliamento di attività immobilizzate ivi compresi gli eventuali interessi passivi che vengono sostenuti su prestiti accesi e necessari per la realizzazione delle iniziative durante l'esecuzione dei lavori e portati a incremento del valore delle iniziative. I contributi in conto impianti vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

Contributi in conto esercizio

RFI S.p.A.

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

Dividendi

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

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

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

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

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

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

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

Conversione delle poste in valuta

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

RFI S.p.A.

economico.

Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate

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

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

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

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

Principi contabili di recente emanazione

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione

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. L'applicazione di tale emendamento non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti degni di nota sul presente bilancio.

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

RFI S.p.A.

informazioni nelle relazioni finanziarie e di risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori. Le modifiche introducono nuove *disclosure* per le variazioni di passività ed attività derivanti da attività di finanziamento. Il principio si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2017 o successivamente. La società ha applicato tali emendamenti retrospettivamente senza che gli effetti, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, abbiano determinato impatti significativi sul presente bilancio.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati da parte dell'Unione Europea, e non adottati in via anticipata dalla Società

Alla data di redazione del presente Bilancio separato annuale gli organi competenti dell'Unione Europea hanno concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei principi contabili ed emendamenti di cui nel seguito. Con riferimento ai principi applicabili 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 ed interpretazioni avranno sulla Società è in corso di analisi.

Stima degli effetti dell'adozione dell'IFRS 15 e dell'IFRS 9

La Società, che dovrà adottare l'IFRS 15 *Ricavi provenienti da contratti con i clienti* e l'IFRS 9 *Strumenti finanziari* a partire dal 1° gennaio 2018, ha analizzato gli effetti della prima applicazione di tali principi sul Bilancio d'esercizio. La stima di tali effetti sul patrimonio netto della Società al 31 dicembre 2017 si basa sulle valutazioni effettuate fino ad ora che hanno evidenziato quanto segue:

- per quanto concerne l'IFRS 15, la Società non si aspetta impatti significativi sulla rilevazione, quantificazione e valutazione dei ricavi dalla clientela;
- per quanto concerne l'IFRS 9, la società, sebbene siano rilevanti le masse critiche impattate da tale principio soprattutto con riferimento alla valutazione delle attività finanziarie (*impairment*), non prevede effetti significativi sulla situazione economico, patrimoniale e finanziaria.

Si fa presente che gli effetti reali dell'adozione dei suddetti principi al 1° gennaio 2018 potranno cambiare, in quanto:

- la Società non ha ancora completato la verifica e la valutazione dei controlli sui suoi nuovi sistemi informativi;
- i nuovi criteri di valutazione potrebbero subire delle modifiche fino alla presentazione del primo Bilancio d'esercizio della Società dell'esercizio che comprende la data di prima applicazione.

In dettaglio con riferimento all'IFRS 9, secondo la Società, le perdite per riduzione di valore delle attività che rientrano nell'ambito di applicazione del modello previsto da tale principio sono destinate ad incrementare e a diventare più volatili. Applicando la metodologia descritta di seguito, la Società ha stimato che l'applicazione dei criteri di *impairment* previsti dall'IFRS 9 al 1° gennaio 2018 genererà un incremento delle svalutazioni, molte delle quali diventeranno a regime *recurring*.

RFI S.p.A.



IFRS 15 – Ricavi provenienti da contratti con i clienti ed Emendamenti

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo *standard* IFRS 15 "Revenue from Contracts with Customers". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1905 del 22 settembre 2016. Il principio rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (ad eccezione dei contratti che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). L'IFRS 15 sostituisce i precedenti *standards* sui ricavi: lo IAS 18 *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) ed al corrispettivo cui l'entità ritiene di avere diritto (quindi non più al *fair value*). Inoltre, il 12 aprile 2016 lo IASB ha pubblicato alcuni chiarimenti relativamente all'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*. Il nuovo *standard*, anche a seguito dell'*Amendment* pubblicato dallo IASB l'11 settembre 2015, è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente. E' comunque consentita l'applicazione anticipata.

IFRS 9 – Strumenti finanziari

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

RFI S.p.A.

precedentemente emesse in tema di classificazione e valutazione, *derecognition, impairment, e hedge accounting*. Tra le principali novità si ricorda che in tema di classificazione e valutazione occorre considerare il *business model* utilizzato per gestire le attività e passività finanziarie e le caratteristiche dei flussi di cassa finanziari. Inoltre il principio introduce nuovi aspetti per la valutazione delle perdite sui crediti (*expected credit losses*) ed un nuovo modello di *hedge accounting*. Il nuovo *standard* è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente.

Alla luce delle risultanze emerse dai *team* di lavoro appositamente costituiti per la *gap analysis* di tale principio, la Società, sebbene siano significative le masse critiche impattate da tale principio soprattutto nella valutazione dell'*impairment* delle attività finanziarie, non prevede effetti rilevanti sulla situazione economico, patrimoniale e finanziaria. Questo poiché: i) l'applicazione dell'*expected loss model*, per la maggior parte dei valori in gioco, alle controparti debitorie (ivi compreso lo Stato e le altre entità pubbliche) determina svalutazioni non significative considerando solvibilità e lo *stage* di allocazione delle attività finanziarie stesse (ove applicabile); ii) è stata, con riferimento all'*Hedge Accounting* degli strumenti finanziari derivati, adottata l'opzione prevista dall'IASB di continuare ad applicare le disposizioni dello IAS 39; comunque, anche qualora si fossero applicate le logiche dell'IFRS9, vista la natura di tali strumenti e le semplificazioni previste del principio, non si sarebbero determinati impatti di rilievo.

IFRS 16 – Leasing

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*, che sostituisce lo IAS 17. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea mediante la pubblicazione dello stesso in data 9 novembre 2017. L'IFRS 16 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente. Il nuovo principio elimina di fatto la differenza nella contabilizzazione del *leasing* operativo e finanziario pur in presenza di elementi che consentono di semplificarne l'applicazione ed introduce il concetto di controllo all'interno della definizione di *leasing*. In particolare per determinare se un contratto rappresenti o meno un *leasing*, l'IFRS 16 richiede di verificare se il locatario abbia o meno il diritto di controllare l'utilizzo di una determinata attività per un determinato periodo di tempo. E' consentita un'applicazione anticipata per le entità che applicano anche l'IFRS 15 Ricavi provenienti da contratti con i clienti.

La valutazione degli impatti che si determineranno con l'entrata in vigore di tale principio e in corso di analisi attraverso gruppi di lavoro appositamente costituiti.

Emendamenti all'IFRS 4 – Contratti Assicurativi

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.

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

RFI S.p.A.

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

IFRS 14 – *Regulatory Deferral Accounts*

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

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

L'11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Sale 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. Le modifiche stabiliscono che, in caso di vendita/conferimento di asset a una joint venture o a una collegata, o di vendita di interessenze partecipative che determinano la perdita di controllo, mantenendo il controllo congiunto o l'influenza notevole sulla collegata o joint venture, l'ammontare dell'utile (perdita) rilevato dipende dal fatto se gli asset o la partecipazione rappresentano, o meno, un business secondo quanto previsto dall'IFRS 3 "Aggregazioni aziendali". In particolare se gli asset/partecipazione costituiscono un business, l'eventuale utile/(perdita) deve essere rilevato integralmente; se gli asset/partecipazione non costituiscono un business, l'eventuale utile/(perdita) deve essere rilevato soltanto per la quota di competenza degli azionisti terzi della collegata o della joint venture, che rappresentano le controparti della transazione. Nel 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.

Emendamenti all'IFRS 2 – *Classification and measurement of Share-based payment transactions*

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 nel primo trimestre del 2018.

RFI S.p.A.

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 Transactions and Advance Consideration

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato l'interpretazione IFRIC 22 – "Foreign Currency Transactions 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 nel primo trimestre del 2018.

Emendamenti allo IAS 40 – Transfers of 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 nel primo trimestre del 2018.

IFRIC 23 – Uncertainty over Income Tax Treatments

Il 7 giugno 2017 lo IASB ha pubblicato l'IFRIC 23 *Uncertainty over Income Tax Treatments*. Lo *standard* spiega come rilevare e misurare contabilmente le imposte differite o correnti in presenza di aspetti di incertezza nel trattamento contabile di talune poste, incertezze collegate ai dubbi interpretativi non chiariti dalle *tax authority* di riferimento. L'IFRIC 23 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2018.

Emendamenti all'IFRS 9 - Prepayment features with Negative Compensation

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 9 *Financial Instruments*. L'emendamento propone che agli strumenti finanziari con pagamento anticipato, che potrebbero dar esito ad una compensazione negativa, possa essere applicato il metodo del costo ammortizzato o del *fair value through other comprehensive income* a seconda del modello di business adottato. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2018.

Emendamenti allo IAS 28 - Long-term Interests in Associates and Joint Ventures

RFI S.p.A.

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

Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2015-2017

Il 12 dicembre 2017 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRS Standards 2015-2017 Cycle*". Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: IAS 12 *Income Taxes*, IAS 23 *Borrowing Costs* e IFRS 3 *Business Combination*.

Uso di stime e valutazioni

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

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

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

I) Riduzione di valore delle attività

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

RFI S.p.A.

idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli amministratori.

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

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

III) Ammortamenti

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

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

IV) Fondi rischi e oneri

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

V) Fair value di strumenti finanziari derivati

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

RFI S.p.A.

VI) Benefici ai dipendenti successivi al rapporto di lavoro

Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "projected unit credit method". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*highquality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

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



RFI S.p.A.

NOTE SULLO STATO PATRIMONIALE**4. Gestione dei rischi finanziari**

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

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

Rischio di credito

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

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

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

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2017	31.12.2016
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.699.827	2.166.252
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.699.827	2.166.252
Crediti commerciali non correnti	3.417	1.719
Crediti commerciali non correnti	3.417	1.719
Altre attività non correnti	1.214.160	1.976.562
Altre attività non correnti	1.214.160	1.976.562
Contratti di costruzione	54.082	30.955
Crediti commerciali correnti	658.448	999.998
Fondo svalutazione	(133.538)	(132.067)
Crediti commerciali correnti	524.910	867.931
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	795.130	697.103
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	795.130	697.103
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.138.003	1.168.779
Altre attività correnti	3.942.003	2.206.437
Fondo svalutazione	(3.597)	(5.619)
Altre attività correnti	3.938.406	2.200.818
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione (*)	9.367.935	9.110.119

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

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

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

RFI S.p.A.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2017	31.12.2016
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	6.187.305	5.628.606
Clienti ordinari	245.941	262.908
Istituti finanziari*	308.346	188.903
Altri debitori	1.488.340	1.860.923
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	8.229.932	7.941.340

* la voce include il valore del c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo (219.387 mila euro al 31 dicembre 2017).

	31.12.2017	31.12.2016
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	75%	71%
Clienti ordinari	3%	3%
Istituti finanziari	4%	2%
Altri debitori	18%	23%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

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

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2017 e 2016 al netto del Fondo Svalutazione Crediti raggruppate per scaduto ed esposte con riferimento alla Pubblica Amministrazione, allo Stato, alle Regioni e ai Clienti ordinari.

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

31.12.2017						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	6.179.970	6.254	1.126	11.429	5.862	6.204.641
Fondo Svalutazione	(3.050)			(8.424)	(5.862)	(17.336)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	6.176.920	6.254	1.126	3.005	-	6.187.305
Clienti ordinari (lordo)	136.343	43.259	28.811	124.766	28.964	362.143
Fondo Svalutazione	(23.024)			(64.214)	(28.964)	(116.202)
Clienti ordinari (netto)	113.319	43.259	28.811	60.552	-	245.941
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	6.290.239	49.513	29.937	63.557	-	6.433.246

valori in migliaia di euro

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

I crediti verso i Clienti Ordinari, scaduti da oltre 360 giorni, derivano principalmente da contenziosi di varia natura in essere con le controparti. Per il loro recupero sono state poste in essere azioni legali, il cui *iter* è ancora in corso di definizione.

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

I crediti verso la Pubblica Amministrazione, scaduti da oltre 360 giorni, sono riferiti principalmente ad enti locali che manifestano criticità finanziarie nel più generale quadro di sfavorevole congiuntura economico-finanziaria nazionale.

Rischio di liquidità

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

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

La gestione della liquidità di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, viene eseguita dalla Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario che permette alla società di gestire le proprie esigenze di liquidità nella gestione ordinaria nonché attraverso disponibilità finanziarie di tipo *committed* attivabili tramite la Capogruppo.

RFI S.p.A.

RFI, infatti, è titolare di un conto corrente infruttifero verso il MEF compreso tra le disponibilità liquide e pari a 1.133 milioni di euro al fine di garantire la correlazione tra le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI e l'avanzamento degli investimenti.

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

Nel corso del 2017 tale linea è stata utilizzata e al 31.12.2017 è attiva per 200 milioni di euro.

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

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

valori in migliaia di euro

31.12.2017	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate*							
Finanziamenti da banche	1.579.792	1.868.589	114.834	114.919	230.258	648.772	759.807
Debiti verso altri finanziatori	159.377	168.814	31.807	15.902	31.816	76.686	12.603
Debiti verso società del Gruppo	2.296.859	2.529.672	304.803	239.080	343.880	1.332.310	309.600
Totale	4.036.028	4.567.075	451.443	369.901	605.954	2.057.768	1.082.009
Debiti commerciali	3.028.168	3.028.168	388.483	2.604.978	34.707		
Passività finanziarie derivate	23.110	25.153	5.774	4.501	7.003	7.470	405

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

valori in migliaia di euro

31.12.2016	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate *							
Finanziamenti da banche	1.763.822	2.095.821	114.818	114.818	229.972	693.805	942.407
Debiti verso altri finanziatori	186.797	200.461	31.807	31.807	31.804	95.686	25.262
Debiti verso società del Gruppo	2.351.855	2.635.263	400.113	400.113	339.080	1.656.990	
Totale	4.302.474	4.931.545	546.738	546.738	600.856	2.446.481	967.668
Debiti commerciali	2.656.994	2.656.994	407.984	2.232.774	16.236		
Passività finanziarie derivate	34.196	37.901	7.414	5.254	90.023	14.444	1.766

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

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio.

All'interno della voce "debiti verso società del Gruppo" è compresa la quota a breve termine dei finanziamenti passivi erogati dalla Capogruppo che per loro natura sono collocati all'interno della più breve scadenza "entro 6

RFI S.p.A.

mesi" prevista nella tabella di informativa.

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

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie al 31 dicembre 2017 e 2016, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

valori in migliaia di euro				
31.12.2017	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate*				
Finanziamenti da banche	1.579.792	193.196	741.555	645.040
Debiti verso altri finanziatori	159.377	44.154	102.723	12.500
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.296.859	476.838	1.520.984	299.036
Totale	4.036.028	714.188	2.365.262	956.576

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

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

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

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio e di interesse.

L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della società a tale rischio entro livelli ritenuti accettabili, ottimizzando, al contempo, il rendimento degli investimenti.

La Società utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso di interesse

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

RFI S.p.A.

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

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

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

Al 31 dicembre 2017 il valore nozionale *outstanding* è pari a 100 milioni di euro.

La specifica posta di debito risulta attualmente coperta per il 50%, mentre le coperture sulla restante quota di debito sono scadute nel corso del 2017.

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

Al 31 dicembre 2017 il valore nozionale *outstanding* è pari a 457 milioni di euro.



Stima del *fair value*

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

	valori in migliaia di euro					
	Valore contabile	Flussi contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	1.070.907	1.091.462	339.216	133.472	358.975	259.798
- tasso fisso	2.965.121	3.475.613	482.127	472.482	1.698.792	822.211
Saldo al 31 dicembre 2017	4.036.028	4.567.075	821.344	605.954	2.057.768	1.082.009
- tasso variabile	1.303.333	1.321.841	439.207	133.170	403.697	345.767
- tasso fisso	2.999.141	3.609.703	477.331	467.686	2.042.784	621.902
Saldo al 31 dicembre 2016*	4.302.474	4.931.544	916.539	600.856	2.446.481	967.668

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

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

	31.12.2017	31.12.2016
Prima della copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	26,5%	30,3%
tasso fisso	73,5%	69,7%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	10,3%	12,2%
tasso variabile protetto	5,0%	5,8%
tasso fisso	84,8%	81,9%

RFI S.p.A.

L'incidenza sopra analizzata risulta nei limiti di quanto previsto dalla *policy* di gestione del rischio di tasso di interesse sopra richiamata. Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2017.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	2.642	(493)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(3.350)	2.581
Totale	(708)	2.088

Se i tassi di interesse nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 fossero stati di 50 punti base più alti, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio al netto dell'effetto fiscale sarebbe stato più basso di 708 mila euro.

Alla stessa data, se i tassi di interesse fossero stati di 50 punti base più bassi, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio sarebbe stato più alto di 2.088 mila euro.

Si riporta altresì l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis points* in aumento e in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2017 sul *fair value* degli strumenti derivati. Si evidenzia che tali effetti sarebbero sostanzialmente da riflettere nell'apposita riserva di Patrimonio netto.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	8.124	(8.379)
Totale	8.124	(8.379)

Rischio di cambio

RFI è principalmente attiva nel mercato italiano e, comunque, in Paesi dell'area euro ed è pertanto esposta solo molto limitatamente al rischio cambio derivante dalle diverse valute con cui opera.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società, nell'ambito della gestione del rischio di capitale, è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale a beneficio dei diversi portatori di interesse nonché quello di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

Attività e passività finanziarie per categoria

A completamento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella che segue riporta una riconciliazione tra Attività e Passività finanziarie esposte nelle precedenti tabelle per categoria di attività e passività finanziarie identificate

RFI S.p.A.

sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.

valori in migliaia di euro

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

valori in migliaia di euro

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

RFI S.p.A.

5. Immobili, impianti e macchinari

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



RFI S.p.A.

	valori in migliaia di euro							
	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Migliorie su attività imm. di terzi	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Manutenzione straordinaria	Totale
Costo storico	85.096.817	199.231	443.659	652.589	355.536	22.505.684	4.019.646	113.273.162
Ammortamenti e perdite di valore	(23.556.625)	(98.788)	(239.858)	(356.241)	(204.623)	(1.553.231)	—	(26.009.365)
Contributi	(32.276.282)	(27.733)	(105.064)	(168.093)	(79.041)	(17.041.005)	(4.019.646)	(53.716.865)
Consistenza al 31.12.2016	29.263.910	72.711	98.738	128.255	71.871	3.911.447	—	33.546.932
Investimenti	601	—	—	27	12	3.391.015	860.576	4.252.230
Passaggi in esercizio	3.476.640	2.168	4.947	82.019	5.731	(2.931.094)	(649.592)	(9.181)
Ammortamenti	(97.036)	(18)	(2.283)	(2.830)	(1.572)	—	—	(103.738)
Perdite di valore	—	—	—	—	—	—	—	—
Operazioni straordinarie (1)	81.353	—	—	—	—	—	—	81.353
Variazioni costo storico per operazioni straordinarie	178.321	—	—	—	—	—	—	178.321
Variazioni F.do Ammortamento per scissioni	(38.366)	—	—	—	—	—	—	(38.366)
Variazioni da rivalutazione/rialutazione da scissione	(53.098)	—	—	—	—	—	—	(53.098)
Variazioni contributi per scissione	(5.504)	—	—	—	—	—	—	(5.504)
Variazione contributi	(3.158.133)	(1.754)	(4.560)	(80.245)	(5.619)	(677.415)	(210.984)	(4.138.709)
Alienazioni e dismissioni	(25.696)	—	—	(1.046)	(543)	—	—	(27.285)
Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni	(121.212)	(11)	(565)	(4.051)	(5.004)	—	—	(130.843)
Decremento F.do Ammortamento per dismissioni	40.536	—	83	2.523	2.426	—	—	45.569
Decrementi contributi per altre dismissioni	41.754	11	481	243	1.827	—	—	44.318
Decrementi svalutazione/rialutazione per dismissioni	13.225	—	—	239	208	—	—	13.672
Altre riclassifiche	11.475	(9.105)	65	44	(203)	—	—	1.494
Variazioni costo storico per altre riclassifiche	51.763	(45.543)	122	23	(182)	—	—	(54.805)
Variazioni F.do Amm.to per Riclassifiche	(28.238)	27.600	(13)	(1)	73	—	—	(578)
Variazioni contributi per riclassifiche	(6.547)	6.991	(29)	29	(142)	—	—	60.507
Variazioni svalutazione/rialutazione per riclassifiche	(5.503)	1.847	(15)	(7)	48	—	—	(3.630)
Totale variazioni	289.204	(8.708)	(1.831)	(2.031)	(2.193)	(218.277)	—	56.163
Costo storico	88.682.929	155.846	448.163	730.608	356.092	22.906.980	4.228.267	117.508.884
Ammortamenti e perdite di valore	(23.725.104)	(69.358)	(242.085)	(356.318)	(203.439)	(1.553.231)	—	(26.149.535)
Contributi	(35.404.711)	(22.485)	(109.171)	(248.066)	(82.975)	(17.660.578)	(4.228.267)	(57.756.254)
Consistenza al 31.12.2017	29.553.114	64.002	96.907	126.224	69.678	3.693.170	—	33.603.095

(1) Scissione parziale FS verso RFI

Relazione finanziaria annuale 2017

125

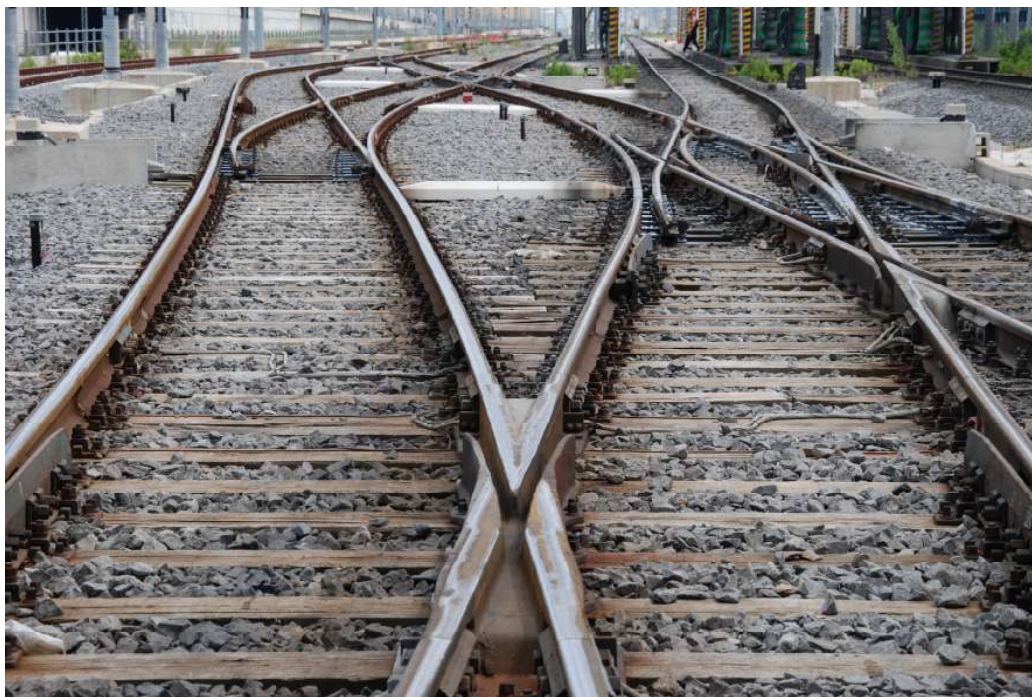
RFI S.p.A.

Contributi in conto impianti

Nel corso del 2017 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di 4.133.729 mila euro, di cui 3.574.541 mila euro Statali, così dettagliati:

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

Gli altri contributi allocati sulle immobilizzazioni in corso, pari a 559.188 mila euro, derivano principalmente per 557.168 mila euro da fonti dell'Unione Europea e da Enti locali.



RFI S.p.A.

6. Investimenti immobiliari

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

valori in migliaia di euro						
	2017			2016		
	Terreni	Fabbricati	TOTALE	Terreni	Fabbricati	TOTALE
Saldo al 1 Gennaio						
Costo	844.237	293.297	1.137.535	850.123	287.072	1.137.196
<i>di cui:</i>						
Costo Storico	1.916.275	814.766	2.731.041	1.924.086	862.137	2.786.224
Fondo Ammortamento	—	(320.550)	(320.550)	—	(354.617)	(354.617)
Contributi	(3.078)	(61.458)	(64.537)	(3.022)	(58.559)	(61.582)
Rivalutazioni - Svalutazioni	(1.068.959)	(139.460)	(1.208.419)	(1.070.941)	(161.889)	(1.232.830)
Valore a bilancio	844.237	293.297	1.137.535	850.123	287.072	1.137.196
Variazioni del periodo						
Acquisizioni (passaggio in esercizio)	462	8.719	9.181	27	3.558	3.586
Riclassifiche	(4.284)	2.007	(2.276)	(5.762)	5.902	140
Variazioni costo storico per riclassifiche	(6.521)	338	(6.183)	(7.348)	(50.481)	(57.829)
Variazioni F.do Ammortamento per Riclassifiche	477	101	578	(333)	33.846	33.513
Variazioni contributi per riclassifiche	—	(302)	(302)	(28)	167	139
Variazioni svalutazioni/rivalutazioni per riclassifiche	1.761	1.870	3.631	1.948	22.370	24.318
Alienazioni e dismissioni	(12.665)	(470)	(13.135)	(125)	(74)	(199)
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni	(15.114)	(969)	(16.083)	(176)	(448)	(624)
Decremento F.do Ammortamento per dismissioni	1.672	378	2.050	17	284	302
Decrementi contributi per altre dismissioni	—	12	12	—	31	31
Decrementi svalutazioni/rivalutazione per dismissioni	777	109	887	34	59	93
Operazioni straordinarie	—	—	—	—	—	—
Variazioni costo storico per Operazioni Straordinarie	—	—	—	—	—	—
Variazioni F.do Ammortamento per Operazioni Straordinarie	—	—	—	—	—	—
Variazioni rivalutazione/svalutazione per Operazioni Straordinarie	—	—	—	—	—	—
Variazioni contributi per Operazioni Straordinarie	—	—	—	—	—	—
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	—	—	—	—	—	—
Variazioni costo storico per riclassifiche da/ad att. Poss. Vend.	—	—	—	—	—	—
Variazione contributi	(462)	(8.568)	(9.029)	(27)	(3.097)	(3.124)
Ammortamenti (del periodo)	—	(78)	(78)	—	(64)	(64)
Totale Variazioni	(16.949)	1.611	(15.338)	(5.886)	6.225	339
Saldo al		31 Dicembre		31 Dicembre		
Costo	827.289	294.908	1.122.197	844.237	293.297	1.137.535
<i>di cui:</i>						
Costo Storico	1.897.250	822.854	2.720.104	1.916.275	814.766	2.731.041
Fondo Ammortamento	—	(320.149)	(320.149)	—	(320.550)	(320.550)
Contributi	(3.540)	(70.316)	(73.856)	(3.078)	(61.458)	(64.537)
Rivalutazioni - Svalutazioni	(1.066.421)	(137.481)	(1.203.902)	(1.068.959)	(139.460)	(1.208.419)
Valore a bilancio	827.289	294.908	1.122.197	844.237	293.297	1.137.535

RFI S.p.A.

7. Attività immateriali

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

	valori in migliaia di euro			
	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	106.775	471.477	292.115	870.366
Ammortamenti e perdite di valore	(79.439)	(129.060)	(4.746)	(213.245)
Contributi	(6.214)	(194.393)	(18.570)	(219.177)
Consistenza al 31.12.2016	21.122	148.024	268.799	437.945
Investimenti			106.053	106.053
Passaggi in esercizio	7.637	55.815	(63.453)	—
Ammortamenti	(463)	(3.444)	—	(3.907)
Perdite di valore				—
Variazioni e contributi	(7.637)	(52.568)	60.205	—
Alienazioni e dismissioni				—
<i>Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni</i>	—	—	—	—
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	—	—	—	—
<i>Decremento svalutazioni/rivalutazioni per dismissioni</i>	—	—	—	—
Altre riclassifiche	—	—	783	783
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	—	—	60.987	60.987
<i>Variazioni F.do Ammortamento per altre riclassifiche</i>	—	—	—	—
<i>Variazioni contributi per altre riclassifiche</i>	—	—	(60.205)	(60.205)
Totale variazioni	(463)	(196)	43.383	103.712
Costo storico	114.412	527.292	395.703	1.037.407
Ammortamenti e perdite di valore	(79.902)	(132.503)	(4.746)	(217.151)
Contributi	(13.851)	(246.961)	(18.570)	(279.382)
Consistenza al 31.12.2017	20.659	147.828	372.388	540.874

8. Partecipazioni

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

	valori in migliaia di euro	
	Valore netto 31.12.2017	Valore netto 31.12.2016
Partecipazioni in:		
Imprese controllate	76.222	76.613
Imprese collegate	7.077	7.077
Altre imprese	49.012	49.012
Totale	132.311	132.702

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2016	Movimenti del periodo			Valore Netto 31.12.2017
		Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni/ rimborsi	
Partecipazioni in imprese controllate					
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	390	(62)	—	(328)	—
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	48.455	—	—	—	48.455
Terminal Italia S.r.l.	6.538	—	—	—	6.538
Bluferries S.r.l.	21.229	—	—	—	21.229
Partecipazioni in imprese collegate					
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.077	—	—	—	7.077
Altre Imprese					
Isfort S.p.A.	48	—	—	—	48
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	48.882	—	—	—	48.882
Interporto Marche S.p.A.	82	—	—	—	82
Totale	132.702	(62)	—	(328)	132.311

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2015	Movimenti dell'esercizio			Valore Netto 31.12.2016
		Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	
Partecipazioni in società controllate					
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	543	—	—	(153)	390
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	48.455	—	—	—	48.455
Terminal Italia S.r.l.	6.538	—	—	—	6.538
Bluferries S.r.l.	21.229	—	—	—	21.229
Partecipazioni in imprese collegate					
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.393	(315)	—	—	7.077
Altre Imprese					
Isfort S.p.A.	48	—	—	—	48
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	48.882	—	—	—	48.882
Interporto Marche S.p.A.	82	—	—	—	82
Totale	133.170	(315)	—	(153)	132.702

Le partecipazioni, che ammontano a 132.311 mila euro, nel corso dell'esercizio 2017 hanno registrato un decremento di euro 390 mila euro, dovuto alla chiusura della liquidazione della controllata Nord Est Terminal S.p.A. e relativa cancellazione dal Registro delle Imprese. E' stato registrato, inoltre, l'incremento della partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A., pari a 62.725 mila euro, che non risulta in evidenza in quanto interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti, ricevuti dal MEF e riversati alla controllata a valere sul capitolo 7122.

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

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2017	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2017 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	565.791	24	567.696	87,9%	499.118	48.455	(450.663)
Terminali Italia S.r.l.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	7.346	2.243	16.359	89,0%	14.560	6.538	(8.022)
Blueferries S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	20.100	2.293	28.223	100,0%	28.223	21.229	(6.994)
Partecipazioni in imprese collegate								
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona, Via Sommacampagna 61	16.876	(149)	14.165	50,0%	7.082	7.077	(5)

valori in migliaia di euro

	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
31.12.2017										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.*	50,00%	1.011	17.799	18.810	944	3.700	4.645	1.177	1.326	(149)
31.12.2016										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.*	50,00%	1.024	18.236	19.260	988	4.118	5.106	1.168	1.366	(198)

*La Società non adotta i principi contabili IAS.

RFI S.p.A.

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

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2017			31.12.2016			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.610.868	575.743	2.186.611	2.105.576	568.876	2.674.452	(494.708)	6.867	(487.841)
Crediti per finanziamenti	88.959	—	88.959	60.676	—	60.676	28.283	—	28.283
Altri crediti finanziari	—	219.387	219.387	—	128.227	128.227	—	91.160	91.160
Totale	1.699.827	795.130	2.494.957	2.166.252	697.103	2.863.355	(466.425)	98.027	(368.398)

I Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere pari a 2.186.611 mila euro sono relativi:

- per 646.018 mila euro ai contributi quindicennali, previsti dall'art.1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per la realizzazione di investimenti ferroviari, acquisiti mediante un'operazione di anticipazione dei flussi attualizzati;
- per 1.540.593 mila ai contributi quindicennali, previsti dall' art.1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007, per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/AC della Linea Torino-Milano-Napoli.

La variazione in diminuzione dei crediti verso il MEF pari a 487.841 mila euro è ascrivibile:

- per 168.875 mila euro alla riduzione netta dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 84 della Legge Finanziaria 2006, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 31.125 mila euro relativo agli interessi maturati nel corso del 2017 e della riduzione a seguito dell'incasso di 200.000 mila euro del contributo annuo da parte dell' Istituto finanziatore in virtù della delega all'incasso a questo conferita;
- per 318.966 mila euro alla riduzione netta dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 81.034 mila euro relativo agli interessi maturati nel corso del 2017 e della riduzione a seguito dell'incasso di 400.000 mila euro di quota parte del contributo annuo.

I crediti per finanziamenti non correnti pari a 88.959 mila euro riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso Unicredit (85.560 mila euro); le somme iscritte in tale posta risultano generalmente vincolate a seguito di pignoramenti effettuati da fornitori terzi per decreti ingiuntivi/atti di precetto non onorati.

L'incremento pari a 91.160 mila euro della posta "Altri crediti finanziari" è da imputare alla parte corrente di tali crediti, ed è relativo all'incremento rispetto al 31 dicembre 2016 del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario.

RFI S.p.A.

10. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2017			31.12.2016			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	248.839	433.703	682.542	1.010.929	58.409	1.069.338	(762.090)	375.294	(386.796)
Crediti per IVA	9	—	9	9	—	9	—	—	—
MEF e MIT	962.313	2.964.601	3.926.914	962.746	1.947.394	2.910.140	(433)	1.017.207	1.016.774
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	—	47.787	47.787	—	23.295	23.295	—	24.492	24.492
Altre Amministrazioni dello Stato	—	4.014	4.014	—	3.954	3.954	—	60	60
Debitori diversi	2.999	482.308	485.307	2.878	158.178	161.056	121	324.130	324.251
Ratei e risconti attivi	—	9.590	9.590	—	15.207	15.207	—	(5.617)	(5.617)
Totale	1.214.160	3.942.003	5.156.163	1.976.562	2.206.437	4.182.999	(762.402)	1.735.566	973.164
Fondo svalutazione	—	(3.597)	(3.597)	—	(5.619)	(5.619)	—	2.022	2.022
Totale netto fondo svalutazione	1.214.160	3.938.406	5.152.566	1.976.562	2.200.818	4.177.380	(762.402)	1.737.588	975.186

Il decremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo" pari a 386.796 mila Euro è imputabile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento della quota dei crediti IVA verso la controllante oltre l'esercizio per 254.101;
- incasso del credito IVA 2016 verso la controllante entro l'esercizio per 96.331 mila euro;
- incasso del credito IVA 2014 verso la controllante oltre l'esercizio per 233.666 mila euro;
- incasso del credito IVA 2015 verso la controllante oltre l'esercizio per 300.312 mila euro;
- decremento degli altri crediti non commerciali per 29.536 mila euro relativo all'operazione di scissione parziale, dalla Controllante ad RFI;
- incremento degli altri crediti non commerciali verso le altre Società del gruppo per 18.811 mila euro dovuto principalmente a penalità per performance regime (7.411 mila euro), per prestazioni legate al pedaggio e sicurezza (1.245 mila euro);

I Crediti verso il MEF e verso il MIT al 31 dicembre 2017 sono di seguito analizzati:

	valori in migliaia di euro				
	31.12.2016	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2017
Contributi in c/ esercizio:					
- MEF: cap. 1541	—	975.557	(975.557)	—	—
Contributo merci:					
- MIT: cap. 1274	51.113	139.772	(142.110)	—	48.775
Contributi in c/ impianti e investimenti:					
- MEF: cap. 7122-7123-8000	1.541.867	2.176.229	(2.396.107)	1.334.159	2.656.148
- MIT: cap. 7060-7514-7515-7518-7540-7532-7549-7550-7563	1.317.160	398.770	(529.435)	35.496	1.221.991
Totale	2.910.140	3.690.328	(4.043.209)	1.369.655	3.926.914

RFI S.p.A.

Nel corso del 2017 la posta ha subito un incremento netto di 1.016.774 mila euro dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio, merci e conto impianti e investimenti per 3.690.328 mila euro così suddivisi:
 - 975.557 mila euro contributi in conto esercizio a valere sul capitolo 1541 MEF secondo quanto stabilito dalla Legge di Bilancio 2017;
 - 139.772 mila euro per contributi merci a valere sul capitolo 1274 del MIT e così suddivisi:
 - 48.775 mila trasferiti al Gestore ai sensi dell'art.47 bis comma 6 della legge di conversione n.96 del 21 giugno 2017 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50;
 - 90.885 mila euro contributi merci a valere sul capitolo 1274 MIT per risorse stanziata dalla Legge n. 190/2014 art. 1 comma 294, attribuite al MIT con Decreto Legge n.185 art. 11 2-ter del 25 novembre 2015 sul capitolo 1274 e relative annualità 2017 da girare alle IF
 - 112 mila euro contributi merci a valere sul capitolo 1274 MIT per risorse stanziata dalla Legge n. 190/2014 art. 1 comma 294, attribuite al MIT con Decreto Legge n.185 art. 11 2-ter del 25 novembre 2015 sul capitolo 1274 e relative annualità 2015 da girare alle IF;
 - 2.176.229 mila euro contributi in conto impianti a valere sui capitoli del MEF di cui:
 - 200.000 mila euro (capitolo 7122 – Piano di Gestione 1, di seguito PG) stanziati dall' art. 1 c. 176 della Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) e rimodulati per l'incasso sul PG2;
 - 287.488 mila euro (capitolo 7122 – PG2) stanziati dall'art.1 comma 86 della Legge n.266/2005 e presenti nella Legge 232/2016 (Legge di Bilancio 2017);
 - 420.000 mila euro stanziati dal DL n. 148 del 16/10/2017 art. 15 c.1 convertito dalla L. 172/2017;
 - 137.000 mila euro relativi all' annualità 2017 delle risorse attribuite dalla Legge di Bilancio 2017 art.1 c. 140 e stanziati sul capitolo 7122-PG2 dal Decreto MEF n. 177410 del 16 ottobre 2017;
 - 750.000 mila euro (capitolo 7122 – PG5) relativi all'annualità 2017 stanziata dalla Legge n.147/2013 art.1 comma 73 (Legge di Stabilità 2014) per le attività di manutenzione straordinaria in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - Parte Servizi e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015);
 - 320.000 mila euro (capitolo 7122 – PG7) relativi all'annualità 2017 stanziata dalla Legge 147/2013 art. 1 c. 76 (Legge di Stabilità 2014) per la Brescia Verona Padova – Apice Orsara e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015), di cui 214.000 rimodulati per l'incasso sul PG2;
 - 50.000 mila euro (capitolo 7122 – PG8) relativi all'annualità 2017 stanziata dalla Legge 147/2013 art. 1 c. 80 (Legge di Stabilità 2014) per l'adeguamento del tracciato e la velocizzazione dell'asse ferroviario adriatico Bologna-Lecce e rifinanziati dalla Legge 203/2015 (Legge di Stabilità 2016);
 - 10.000 mila euro (capitolo 7122 – PG9) relativi all'annualità 2017 stanziata dalla Legge n. 232/2016 (Legge di Bilancio 2017) art. 1 c. 591 per la realizzazione della nuova linea ferroviaria "Ferrandina – Matera la Martella";

RFI S.p.A.

- 1.741 mila euro (capitolo 7123) relativi all'annualità 2017 presente nella Legge n.232/2016 (Legge di Bilancio 2017);
- 398.770 mila euro a valere su capitoli del MIT di cui:
 - 100.000 mila euro (capitolo 7518) a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del Decreto Legge n.98/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali) rifinanziate dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) e assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi - III Lotto costruttivo;
 - 15.000 mila euro (capitolo 7549) stanziati dalla Legge n.164/2014 per l'anno 2017 per gli interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce;
 - 4.800 mila euro (capitolo 7550) relativi alla quota parte di spettanza di RFI dell'annualità 2017 delle risorse stanziati dalla Legge n. 164/2014 per l'anno 2016 per la messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia;
 - 130.000 mila euro (capitolo 7518) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per l'anno 2017 per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi come rimodulati dalla legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016);
 - 88.970 mila euro stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per l'anno 2017 per l'ulteriore lotto costruttivo asse AV/AC Verona-Padova al netto dell'importo di 1.030 mila euro definanziato dal Decreto interministeriale MIT/MEF N. 426 del 13 settembre 2017;
 - 15.000 mila euro (capitolo 7563) per l'annualità 2017 stanziati dalla Legge n.190/2014 art. 1 c. 240 (Legge di Stabilità 2015) come contributo quindicennale per avviare i lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure e confermati dalla Legge 232/2016 (Legge di Bilancio 2017);
 - 45.000 mila euro (capitolo 7060) relativi all'iscrizione dei contributi quindicennali stanziati dalla Legge 443/2001 (cd. Legge Obiettivo) per la quota destinata alla realizzazione degli investimenti relativi al progetto "Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Galleria di Base del Brennero" e per il quale è stato emesso il decreto interministeriale MIT/MEF di autorizzazione all'utilizzo dei contributi (n. 446 del 14.12.2016).
- decrementi per incassi per 4.043.209 mila euro così suddivisi:
 - 975.557 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio);
 - 142.110 mila euro (capitolo 1274 MIT) relativi al contributo merci e girati alle Imprese Ferroviarie;
 - 2.312.321 mila euro (capitolo 7122/7123 MEF) a valere su diversi piani gestionali (PG1-PG2-PG4-PG5-PG8) di cui 414.000 mila a seguito di rimodulazione tra i diversi PG;
 - 83.787 mila euro (capitolo 8000 MEF – Fondo per lo Sviluppo e la Coesione) a valere sulle risorse assegnate dalla delibera CIPE n. 81/2009 per la realizzazione del primo lotto costruttivo della linea "AV/AC Milano – Verona: lotto funzionale Treviglio – Brescia" e dalla delibera 101/2009 per la realizzazione del primo lotto costruttivo della linea "AV/AC Genova – Milano: terzo valico dei Giovi";

RFI S.p.A.

- 109.490 mila euro (capitolo 7515 MIT) relativi alle risorse stanziare dalla Delibera CIPE 85/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art. 32 del decreto Legge n. 98/2011 (Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali) assegnate ad RFI per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio Brescia – II lotto costruttivo;
 - 117.123 mila euro (capitolo 7518 MIT) relativi alle risorse stanziare dalla Delibera CIPE 86/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art. 32 del Decreto Legge n.98/2011 assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi - III Lotto costruttivo;
 - 17.215 mila euro (capitolo 7518) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd "Sblocca Italia");
 - 52.470 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziare dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;
 - 35.263 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziare dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio Brescia;
 - 882 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziare dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per il progetto "Nodo di Catania – Interramento stazione centrale";
 - 11.348 euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziare dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per il progetto "Raddoppio Bari S. Andrea Bitetto";
 - 185.642 mila euro (capitolo 7540 MIT) relativi alle risorse assegnate dal Decreto legge n. 69/2013 per interventi di miglioramento della rete ferroviaria (cd. "DL del fare").
- altre variazioni per 1.369.655 mila euro così suddivise:
- incremento per 1.389.531 mila euro dovuto all'iscrizione di crediti per contributi c/impianti da MEF e MIT a copertura di lavori eseguiti prevalentemente nell'anno in corso e così ripartiti:
 - 1.229.153 mila euro (capitolo 7122/PG2 MEF) a valere sulle risorse stanziare per il triennio 2018-2020 come risultante dal "Decreto di ripartizione in Capitoli - Anno finanziario 2018 e triennio 2018-2020";
 - 105.440 mila euro (capitolo 7122/PG4 MEF) a valere sulle risorse stanziare del decreto Legge n. 43/2013 art. 7-ter comma 2, convertito con modificazioni dalla Legge 71 del 24 giugno 2013, ridotte dall'art. 15 c.3 punto d) del decreto Legge n. 102/2013;
 - 5.453 mila euro (capitolo 7060 MIT) a valere sulle risorse stanziare dalla Legge 443/2001 per la realizzazione dell'intervento "Collegamento della linea ferroviaria Orte-Falconara con la linea Adriatica Nodo di Falconara";
 - 49.485 mila euro (capitoli 7536/7549 MIT) a valere sulle risorse stanziare dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia").
 - decremento per 19.442 mila euro sul capitolo 7550 MIT delle risorse stanziare dal Decreto Legge n. 133/2014 convertito dalla Legge n.164/2014 in favore dell'intervento "Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia" principalmente per il combinato effetto di:
 - 10.642 mila euro in quanto beneficiario del contributo è la regione Piemonte
 - 8.800 mila euro in quanto il credito deve essere acceso verso la Regione Piemonte e non più verso il MIT.

RFI S.p.A.

Nel corso del 2017 sono stati incassati 4.443.209 (di cui 400.000 mila euro a valere sui crediti esposti tra le Attività Finanziarie a cui si fa rimando) di cui dal MEF 3.771.664 mila euro e dal MIT 671.545 mila euro.

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti.

I "Debitori diversi e Ratei/Risconti attivi" sono di seguito dettagliati:

valori in migliaia di euro			
Debitori diversi e Ratei e Risconti Attivi	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	60.900	46.339	14.561
Personale	7.023	8.227	(1.204)
Istituti previdenziali	6.780	4.550	2.230
Crediti in corso di recupero	497	544	(47)
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	370	352	18
Altri crediti non commerciali	409.737	101.043	308.694
	485.307	161.055	324.252
Ratei e risconti	9.590	15.207	(5.617)
Totale	494.897	176.262	318.635

L'incremento della voce "Debitori diversi e ratei/risconti" pari a 318.635 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato di:

- maggiori Acconti a fornitori per 14.561 mila euro prevalentemente relativi a fornitori del servizio elettrico;
- maggiori Altri crediti non commerciali per 308.693 mila euro derivanti principalmente da maggiori crediti per contributi della CCSE per 289.083 mila euro per effetto della L. 167/2017, nonché dall'iscrizione di crediti verso l'Agenzia delle Dogane (11.686 mila euro) e verso l'Agenzia delle Entrate per IRAP 2010-2011-2012 (5.060 mila euro) derivanti da pagamenti a titolo provvisorio in pendenza di giudizio;
- maggiori crediti verso Istituti previdenziali per 2.230 mila euro;
- minori Ratei e risconti attivi per 5.617 mila euro derivanti principalmente dal rilascio di risconti verso TIM su attività di roaming per 4.888 mila euro.

In particolare, la Voce Altri crediti non commerciali accoglie principalmente crediti per contributi dalla CCSE (331.648 mila euro), crediti per il recupero di IVA estera (13.106 mila euro), crediti per pedaggio verso IF terze (1.798 mila euro) e crediti per *Performance Regime* (4.149 mila euro).

RFI S.p.A.

11. Rimanenze e contratti di costruzione

Le rimanenze e i contratti di costruzione risultano così composti:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	658.173	511.135	147.038
Fondo svalutazione	(13.814)	(10.383)	(3.431)
Valore netto	644.359	500.752	143.607
Acconti	-	-	-
Contratti di costruzione	54.082	30.955	23.127
Valore netto	54.082	30.955	23.127
Totale Rimanenze e contratti di costruzione	698.441	531.707	166.734

L'incremento netto delle materie prime, sussidiarie e di consumo al 31 dicembre 2017 pari a 143.607 mila euro è relativo principalmente a:

- acquisti di fornitura di materiali pari a 707.123 mila euro;
- consumi di materiali pari a 655.421 mila euro;
- produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 95.336 mila euro per la costruzione di cuori, deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature elettriche;
- incremento netto pari a 3.431 mila euro del Fondo svalutazione determinato dalle seguenti variazioni:
 - utilizzo per radiazioni/rottamazioni dell'anno per 5.650 mila euro;
 - incremento per 9.081 mila euro a seguito dell'analisi effettuata sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione da avviare ai processi di svalutazione o radiazione.

RFI S.p.A.

L'importo relativo ai "Contratti di costruzione", pari a 54.082 mila euro, rappresenta l'ammontare dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali l'avanzamento lavori, comprensivo del margine, è superiore rispetto all'importo già fatturato al cliente. La variazione in aumento pari a 23.127 mila euro rispetto al periodo precedente è da imputare essenzialmente all'avanzamento dei lavori rispetto alla fatturazione degli ordini interni di riferimento.

Al fine di evidenziare l'avanzamento dei lavori rispetto agli importi già fatturati per Contratti di costruzione la voce va correlata con la corrispondente posta del passivo Debiti per Contratti di costruzione, che viene alimentata nel caso in cui l'avanzamento lavori sia inferiore rispetto alle fatturazioni effettuate in acconto. L'importo pari a 9.621 mila euro, con variazione in diminuzione pari a 3.076 mila euro rispetto all'esercizio precedente, è da imputare essenzialmente al maggior valore delle fatture emesse rispetto all'avanzamento dei lavori in corso su ordinazione degli ordini interni di riferimento.

Crediti e debiti per contratti di costruzione	31.12.2017		31.12.2016	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Lavori in corso su ordinazione	113.644	29.238	59.390	26.469
Acconti da clienti	(59.562)	(38.859)	(28.435)	(39.166)
Totale complessivo	54.082	(9.621)	30.955	(12.697)

valori in migliaia di euro



RFI S.p.A.

12. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2017			31.12.2016			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	233	361.852	362.085	125	378.218	378.343	108	(16.366)	(16.258)
Amministrazioni dello Stato ed altre Amm. Pubbliche	3.184	36.132	39.316	1.594	34.035	35.629	1.590	2.097	3.687
Ferrovie Estere	–	1.127	1.127	–	1.627	1.627	–	(500)	(500)
Ferrovie in concessione	–	1	1	–	1	1	–	–	–
Crediti verso società del Gruppo	–	259.336	259.336	–	586.117	586.117	–	(326.781)	(326.781)
Totale	3.417	658.448	661.865	1.719	999.998	1.001.717	1.698	(341.550)	(339.852)
Fondo svalutazione	–	(133.538)	(133.538)	–	(132.067)	(132.067)	–	(1.471)	(1.471)
Totale netto fondo svalutazione	3.417	524.910	528.327	1.719	867.931	869.650	1.698	(343.021)	(341.323)

Il decremento dei crediti verso Clienti ordinari correnti di 16.366 mila euro rispetto al 31 dicembre 2016, al lordo del relativo Fondo Svalutazione, è determinato dai seguenti fattori:

- incremento dei crediti per fatture emesse per 10.691 mila euro, derivante principalmente dall'effetto combinato di maggiori crediti verso le IF Terze per pedaggio e servizi ausiliari (circa 8.400 mila euro), verso Clienti Ordinari per natura immobiliare (circa 8.000 mila euro) e lavori c/terzi (circa 3.200 mila euro) e di minori crediti per circa 10.000 mila euro (incassi da Clienti Rete e Basicetel);
- incremento dei debiti per Note credito da emettere di 29.691 mila euro dovuti principalmente a trazione elettrica per 27.941 mila euro per effetto della L.167/1017 ed a canoni di locazione per 2.008 mila euro;.
- incremento dei crediti per fatture da emettere di 3.395 mila euro.

L'incremento della posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche correnti di 2.097 mila euro rispetto al 31 dicembre 2016, al lordo del relativo Fondo Svalutazione, è determinato dall'effetto combinato di:

- incremento dei crediti per 4.683 mila euro derivante principalmente da maggiori crediti verso il Comune di Palermo per circa 3.900 mila euro e maggiori crediti di natura immobiliare;
- decremento dei crediti per fatture da emettere di 2.587 mila euro.

I Crediti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto di 326.781 mila euro, dovuto principalmente alla riduzione dei Crediti verso consociate pari a 335.582 mila euro determinato da:

- minori crediti per fatture emesse di 168.636 mila euro;
- maggiori debiti per Note credito da emettere di 161.597 mila euro di cui per trazione elettrica per 102.538 mila euro per effetto della L.167/1017;
- minori crediti per fatture da emettere di 5.349 mila euro.

RFI S.p.A.

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Nazionali	656.723	996.884	(340.161)
Paesi dell'area euro	3.394	2.708	686
Regno Unito	8	7	1
Altri paesi europei			-
Altri paesi europei (UE non Euro)	25	144	(119)
Altri paesi europei non UE	1.699	1.974	(275)
Stati Uniti			-
Altri paesi	16		16
	661.865	1.001.717	(339.852)

13. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Depositi bancari e postali	4.463	7.109	(2.646)
Denaro e valori in cassa	213	201	12
Conti correnti di tesoreria	1.133.216	1.161.358	(28.142)
Altri	111	111	-
Totale	1.138.003	1.168.779	(30.776)

Il decremento complessivo della voce rispetto al 31 dicembre 2017 è dovuto essenzialmente alla riduzione del saldo del conto corrente di tesoreria nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma ed i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa. Per i dettagli relativi alle motivazioni sottostanti le movimentazioni delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti si rimanda allo schema di Rendiconto Finanziario.

Risultano, inoltre, in essere pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità (contenziosi di natura giuslavoristica) per 12.202 mila euro e pignoramenti per 2.306 mila euro che costituiscono "somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali".

14. Crediti tributari

I crediti tributari al 31 dicembre 2017 ammontano a 17.055 mila euro. La voce comprende:

- il credito d'imposta per autotassazione IRAP, pari a 16.250 mila euro, relativo ad acconti versati per il periodo d'imposta 2014 non utilizzati in compensazione con futuri debiti IRAP per effetto dell'integrale deducibilità, a partire dal periodo d'imposta 2015, dei costi sostenuti per il personale impiegato a tempo indeterminato (Legge 190/2014) che ha azzerato, di fatto, la base imponibile ai fini IRAP;
- il credito d'imposta IRES per ritenute d'acconto subite (nei periodi d'imposta precedenti all'adesione al regime di consolidato fiscale di Gruppo) chiesto a rimborso all'Agenzia delle Entrate, per 805 mila euro.

RFI S.p.A.



RFI S.p.A.

15. Patrimonio Netto

Le variazioni intervenute nel 2017 per le principali voci del Patrimonio Netto sono esposte analiticamente nell'apposito schema di bilancio a cui si rinvia.

Capitale Sociale

Il Capitale Sociale della Società al 31 dicembre 2017, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 31.525.279.633 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 31.525.279.633 euro.

Riserva Legale

La riserva legale al 31 dicembre 2017 ammonta a 56.845 mila euro, a seguito dell'attribuzione a quest'ultima della quota dell'utile 2016 per un importo pari a 9.038 mila euro.

Altre Riserve

La riserva straordinaria al 31 dicembre 2017 ammonta a 50.000 mila euro ed è riferita all'operazione societaria di scissione di alcuni *asset* dalla controllante FS Italiane in RFI.

Riserve di valutazione**Riserva per variazione *fair value* su derivati (*Cash Flow Hedge*)**

La riserva di copertura dei flussi finanziari (*Cash Flow Hedge*), include la quota efficace della variazione netta accumulata dal *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relativa ad operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota residua di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti.

Al 31 dicembre 2017 il saldo è negativo e pari a 80.819 mila euro, in diminuzione rispetto al 31 dicembre del 2016 per 29.733 mila euro. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

- valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura in essere al 31 dicembre 2017, che ha determinato una variazione positiva pari a 11.050 mila euro;
- rilascio della quota del 2017, riferita agli strumenti finanziari per i quali è stata esercitata nel 2012 l'opzione di *early termination* precedentemente menzionata, che ha determinato una variazione positiva pari a 18.683 mila euro.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto (TFR) e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2017 il valore della riserva per utili e perdite attuariali è negativo e pari a 140.037 mila euro in aumento rispetto al 2016 per effetto della movimentazione avvenuta nel corso del 2017, che presenta una perdita attuariale complessiva pari a 14.781 mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2017 ammontano a 1.668.060 mila euro e presentano un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 71.731 mila euro, derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2016 deliberata dall'Assemblea del 28 aprile 2017.

RFI S.p.A.

Risultato di esercizio

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 presenta un utile pari a 261.501 mila euro.

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

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

Origine	Importi al 31.12.2017 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di utilizzo ***	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti**				
						Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (Scissioni)	
Capitale:										
Capitale Sociale	31.525.280	31.525.280								(482.353)
Riserve di utili:										
Riserva legale	56.845	56.845	B							
Utili portati a nuovo *	1.668.060	—	A, B, C	1.668.060	637.704					
Altre Riserve:										
Riserva di copertura flussi finanziari	(80.819)	(80.819)								
Riserva da utili e perdite attuariali	(140.037)	(140.037)								
Riserva da operazioni straordinarie	50.000			50.000	50.000					
TOTALE	33.079.329	31.361.269	—	1.718.060	687.704	—	—	—	—	(482.353)

* il patrimonio netto totale è al netto del risultato dell'esercizio 2017 (pari ad Euro 261.501 mila)

** esercizi 2014-2015-2016

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



RFI S.p.A.

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

valori in migliaia di euro

Finanziamento a medio/lungo termine	Valore Contabile		Variazione
	31.12.2017	31.12.2016	
Finanziamenti da banche	1.386.596	1.573.647	(187.051)
Debiti verso altri finanziatori	115.223	157.286	(42.063)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	1.820.020	1.788.192	31.828
Totale	3.321.839	3.519.125	(197.286)

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. a medio - lungo termine*	Valore Contabile		Variazione
	31.12.2017	31.12.2016	
Finanziamenti da banche (breve termine)	193.196	190.175	3.021
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	44.154	29.511	14.643
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	476.839	563.663	(86.824)
Totale	714.189	783.349	(69.160)

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

valori in migliaia di euro

Finanziamenti	Valore Contabile		Variazione
	31.12.2017	31.12.2016	
Finanziamenti da banche	1.579.792	1.763.822	(184.030)
Debiti verso altri finanziatori	159.377	186.797	(27.420)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.296.859	2.351.855	(54.996)
Totale Finanziamenti	4.036.028	4.302.474	(266.446)

I "Finanziamenti da banche" a medio/lungo termine e a breve termine per 1.579.792 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 6.145 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI); il relativo decremento pari a 184.030 mila euro rispetto al 31 dicembre 2016 è relativo al decremento per 183.151 mila euro dovuto ai rimborsi di quote capitale effettuati nel corso del 2017 ed al decremento per 879 mila euro dei ratei esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti verso altri finanziatori" a medio/lungo termine e a breve termine per 159.377 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 2.091 mila euro e rappresentano interamente i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP); il relativo decremento, pari a 27.420 mila euro rispetto al 31 dicembre 2016, è dovuto al decremento per rimborsi per quote capitale effettuati nel 2017, per 27.021 mila euro e al decremento dei ratei per interessi per 399 mila euro.

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine e a breve termine per 2.296.859 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 8.814 mila euro. In particolare, essi si riferiscono ai debiti verso la Capogruppo a valere sui due contratti *intercompany* siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti dalla Capogruppo rispettivamente con CDP e BEI per il finanziamento di investimenti ed ai

RFI S.p.A.

finanziamenti collegati alle due *tranches* dell'emissione obbligazionaria che Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha collocato sul mercato nel 2013 e a giugno 2017 nell'ambito del "FS EMTN Programme".

Il decremento di tali debiti pari a 54.996 mila euro rispetto al 31 dicembre 2016 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento dovuto ai rimborsi di quote capitale dei debiti finanziari verso Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per CDP (Rete Convenzionale e Rete AV/AC) effettuati nel corso del 2017 per 168.875 mila euro, specularmente alla variazione dei corrispondenti crediti verso il MEF per i quali si fa rimando alla sezione relativa alle attività finanziarie;
- decremento dovuto al rimborso della quota capitale del debito verso Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per BEI (Rete AV/AC) effettuato nel corso del 2017 per 88.152 mila euro
- incremento per 2.179 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine;
- incremento per 298.968 per effetto della sottoscrizione di un nuovo finanziamento intercompany a valore sulla nuova emissione obbligazionaria di FS nell'ambito del "FS EMTN Programme".
- incremento per 884 mila euro dei ratei relativi al costo ammortizzato
- decremento per 100.000 mila euro della *Back up Facility* sottoscritta con capogruppo per far fronte alle esigenze di liquidità della Società e dovuto all'effetto congiunto del rimborso di 300.000 mila euro e di un nuovo tiraggio per 200.000 mila euro.



I termini e le condizioni dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere, al netto della relativa quota di rateo per interessi, sono i seguenti:

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

Tipologia opere finanziate	Creditore	Valuta	Note	Tasso di Interesse Nom.	Anno di Scadenza	31.12.2017		31.12.2016	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
AV/AC	BEI 1	euro		Fisso	2023	149.185	149.185	171.888	171.888
AV/AC	BEI 2	euro		Fisso	2023	111.969	111.969	127.469	127.469
AV/AC	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	361.111	361.111	416.667	416.667
AV/AC	BEI 4	euro	(3)	Fisso/Var	2030	360.526	360.526	379.300	379.300
AV/AC	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	14.222	14.222	16.000	16.000
AV/AC	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	153.747	153.747	160.776	160.776
AV/AC	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	222.886	222.886	234.697	234.697
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	76.037	76.037	90.557	90.557
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	81.250	81.250	93.750	93.750
AV/AC	INTERCOMPANY CDDPP/FS AV	euro		Fisso	2021	279.949	279.949	366.069	366.069
Rete Conv.	INTERCOMPANY CDDPP/FS RT	euro		Fisso	2021	366.069	366.069	448.824	448.824
AV/AC	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	395.890	395.890	484.042	484.042
						2.572.841	2.572.841	2.990.039	2.990.039
AV/AC	BEI 300	euro	(5) (6)	Variabile	2021	250.000	200.000	250.000	250.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 1 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2020	250.000	248.749	250.000	248.314
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 2 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2021	500.000	498.352	500.000	497.971
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 3 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2025	300.000	299.036		
						1.300.000	1.246.137	1.000.000	996.285
TOTALE						3.872.841	3.818.978	3.990.039	3.986.324

(1) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso.
(2) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.
(3) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.
(4) Finanziamento ceduto dalla Cassa Depositi e Prestiti alla CPG Società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999
(5) Finanziamento oggetto di operazioni di copertura del rischio di tasso (collar)
(6) Le relative coperture finanziarie saranno garantite dai pedaggi

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

Tali parametri riguardano in particolare:

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

Nessuno di tali impegni risulta ad oggi disatteso.

Come già esposto nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando, la Posizione Finanziaria Netta della Società evidenzia rispetto al 31 dicembre 2016 un peggioramento complessivo pari a 132.630 mila euro determinato dal miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a breve (136.507 mila euro) e dal peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a medio/lungo (269.138 mila euro).

Nella seguente tabella si evidenzia la composizione della Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2017 confrontata con il dato al 31 dicembre 2016.

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2017	31.12.2016	Variazioni
Posizione finanziaria netta a breve	(1.218.709)	(1.082.201)	(136.509)
Conti correnti di Tesoreria	(1.133.217)	(1.161.359)	28.142
Altri (crediti)/debiti finanziari	(219.387)	(128.227)	(91.160)
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(575.743)	(568.875)	(6.867)
Finanziamenti da banche	193.196	190.175	3.021
Debiti verso altri finanziatori	44.154	29.511	14.643
Debiti finanziari verso Società del Gruppo	476.839	563.663	(86.824)
Altro	(4.553)	(7.089)	2.536
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	1.622.012	1.352.872	269.140
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(1.610.869)	(2.105.577)	494.709
Crediti per finanziamenti	(88.959)	(60.676)	(28.283)
Finanziamenti da banche	1.386.596	1.573.647	(187.051)
Debiti verso altri finanziatori	115.224	157.286	(42.062)
Debiti finanziari verso Società del gruppo	1.820.020	1.788.192	31.828
Totale complessivo	403.302	270.672	132.630

La tabella di seguito riportata fornisce una rappresentazione delle movimentazione delle poste finanziarie con indicazione separata di quelle che hanno generato/assorbito flusso di cassa.

	Valori 31.12.16	Flusso monetario	Flusso non monetario				Valori 31.12.17
			Variazione Ratei	Altri movimenti non monetari	Variazione Fair Value Clean (IFRS 13)	Variazione Time Value (IFRS13)	
Erogazione/rimborso finanziamenti	4.302.475	(268.231)	900	885	-	-	4.036.029
Variazione attività finanziarie	(2.735.127)	571.429	287	(112.159)	-	-	(2.275.570)
Variazione passività finanziarie (Strumenti Derivati di copertura)	37.371	78	(1.131)	(175)	(11.050)	(36)	25.056

17. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

valori in migliaia di euro

	31.12.2017	31.12.2016
Valore attuale obbligazioni TFR	645.213	666.071
Valore attuale obbligazioni CLC	28.482	27.722
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(146)	(141)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)	-	-
Totale valore attuale obbligazioni	673.549	693.652

La seguente tabella illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti.

RFI S.p.A.

	valori in migliaia di euro	
TFR e CLC	31.12.2017	31.12.2016
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	693.793	712.960
<i>Service Cost</i>	157	171
<i>Interest cost</i> (*)	5.233	7.488
Benefici erogati	(50.075)	(36.891)
Trasferimenti infragruppo	12.156	1.952
<i>Altre variazioni (Estimated benefits payments)</i>	(2.350)	(2.327)
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	14.781	10.440
Obbligazioni a benefici definiti	673.695	693.793
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(146)	(141)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)		—
TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)	673.549	693.652

(*) con rilevazione a Conto Economico

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

L'utilizzo complessivo del TFR nell'esercizio, pari a 40.269 mila euro (benefici erogati, trasferimenti infragruppo, altre variazioni - *Estimated benefits payments*) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2017, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre Società del Gruppo.

Le perdite e gli utili attuariali generati per il TFR e le perdite attuariali generate per le CLC hanno prodotto, nell'esercizio 2017, perdite attuariali complessivamente pari a 14.781 mila euro che si confrontano con le perdite attuariali del 2016, pari a 10.440 mila euro. L'ammontare della perdita attuariale è imputabile:

- per il TFR, al tasso di attualizzazione che è diminuito passando dallo 0,60% del 2016 allo 0,51% del 2017 (per le CLC, invece, il tasso di attualizzazione è aumentato passando dall'1,31% del 2016 al 1,67% del 2017, ma ha inciso in modo marginale);
- per TFR e CLC ai maggiori utilizzi e, quindi, con riferimento agli aspetti attuariali, aventi dati divergenti rispetto a quelli ipotizzati in precedenza.

In particolare, le relazioni attuariali del TFR e delle CLC evidenziano una perdita complessiva legata ad ipotesi finanziarie (incluso il tasso di attualizzazione) pari a circa 13.845 mila euro ed una perdita relativa alle ipotesi attuariali residue pari a circa 936 mila euro, la cui somma algebrica determina appunto la perdita attuariale complessiva di 14.781 mila euro.

La voce "Altri fondi" accoglie fondi di entità modesta che non sono stati oggetto di valutazione attuariale poiché non presentano le caratteristiche delle obbligazioni a benefici definiti richieste dallo IAS 19 e che per tale ragione sono stati esposti separatamente.

RFI S.p.A.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	31.12.2017	31.12.2016
Tasso di attualizzazione TFR	0,51%	0,86%
Tasso di attualizzazione CLC	1,67%	1,05%
Incrementi futuri delle pensioni	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali
<i>Tasso atteso di turnover dei dipendenti</i>	4,00%	4,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato

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

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

ANALISI DI SENSITIVITA' TFR E CLC

31.12.2017	valori in migliaia di euro	
	TFR	CLC
Tasso di turnover +1,00%	642.080	
Tasso di turnover -1,00%	648.654	
Tasso di inflazione +0,25%	651.164	30.289
Tasso di inflazione -0,25%	639.348	26.753
Tasso di attualizzazione +0,25%	635.819	27.833
Tasso di attualizzazione -0,25%	654.882	29.157
Service cost pro futuro	—	168
Duration del piano (anni)	6,5	10
Totale dipendenti a fine esercizio	26.025	

Anni erogazioni previste TFR E CLC

31.12.2017	valori in migliaia di euro	
	TFR	CLC
Erogazione 1° anno	97.504	2.390
Erogazione 2° anno	38.292	2.304
Erogazione 3° anno	78.380	2.220
Erogazione 4° anno	64.871	2.133
Erogazione 5° anno	69.840	2.049

RFI S.p.A.

18. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio e le movimentazioni del 2017 dei fondi per rischi ed oneri, ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico delle Società.

Descrizione	valori in migliaia di euro					31.12.2017
	31.12.2016	Riclassif.	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	
Fondo imposte	9.318		15.195	(3.888)		20.625
Altri	512.891	—	86.687	(101.362)	(3.779)	494.437
TOTALE	522.209	—	101.882	(105.250)	(3.779)	515.062

Fondo imposte

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

Al 31 dicembre 2017 il fondo si è complessivamente incrementato rispetto al valore al 31 dicembre 2016 per 11.307 mila euro principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento di 15.037 mila euro relativi all'IMU e TASI e alle rispettive sanzioni dovute - per le annualità ancora accertabili (2013-2017) - in relazione alle aree qualificate edificabili alla luce delle variazioni urbanistiche intervenute nell'ambito del progetto di riqualificazione urbanistica ed edilizia che ha interessato le aree ricadenti nell'ambito della Stazione Tiburtina;
- utilizzo per 3.353 dello stesso a seguito del pagamento delle somme dovute per effetto della definizione in via di autotutela e di accertamento con adesione di sei avvisi di accertamento IMU notificati dal Comune di Roma in relazione a fabbricati e ad aree edificabili siti nel territorio comunale;
- incremento di 158 mila euro per imposte di registro, ipotecarie e catastali e per ICI Stazioni.

Per l'analisi dei contenziosi fiscali in corso, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Il contenzioso fiscale" della Relazione sulla Gestione.

Altri Fondi

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

Descrizione	valori in migliaia di euro					31.12.2017
	31.12.2016	Riclassif.	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	
Oneri nei confronti						
- del personale	57.100		12.865	(22.225)		47.740
- dei terzi	285.521	(1.030)	8.109	(39.059)	(2.015)	251.526
Bonifica asset dismessi/da dismettere	51.380			(231)		51.149
Partecipazioni	48.882					48.882
Altri rischi ed oneri	70.008	1.030	65.713	(39.847)	(1.764)	95.140
TOTALE	512.891	—	86.687	(101.362)	(3.779)	494.437

Fondi relativi ad oneri nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo relativo al personale è costituito dall'ammontare dei probabili oneri che verranno sostenuti con riferimento a rivendicazioni economiche e di carriera, nonché per il risarcimento di danni subiti per contrazione di

RFI S.p.A.

malattie professionali, ed è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti Preture del Lavoro.

A tale titolo, nell'esercizio 2017, il fondo è stato utilizzato per 22.225 mila euro a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze (giudiziali ed extra giudiziali) nei confronti del personale, ed è stato complessivamente incrementato di 12.865 mila euro per far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2017.

Per quanto riguarda il fondo relativo ai terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso extra giudiziale relativo a riserve avanzate da fornitori.

Nell'esercizio 2017 il fondo è stato utilizzato per 39.059 mila euro a seguito della risoluzione di cause che si sono concluse con giudizio sfavorevole per la Società, ed è stato incrementato per 8.109 mila euro per far fronte alle esigenze complessive sui contenziosi in essere. Il fondo al 31 dicembre 2017 relativo ai terzi accoglie 11.282 mila euro di accantonamenti per debiti in contestazione.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti.



Fondo Bonifica *asset* dismessi/da dismettere

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

Fondo Partecipazioni

Il fondo, istituito al 31 dicembre 2013 a copertura del valore della partecipazione Stretto di Messina S.p.A. posta

RFI S.p.A.

in liquidazione, non ha subito movimentazioni.

Fondi relativi ad altri rischi ed oneri

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

- incentivi all'esodo (21.706 mila euro);
- fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (51.242 mila euro);
- *performance regime*, a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle IF a titolo di sistema incentivante in applicazione di quanto previsto dal PIR (1.473 mila euro);
- altri rischi (20.719 mila euro).

Le quote accantonate nel 2017, complessivamente pari a 65.713 mila euro, riguardano principalmente gli incentivi all'esodo (7.000 mila euro), gli oneri per il fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (40.000 mila euro), risarcimento danni (12.631 mila euro) e accantonamenti *performance regime* (1.473 mila euro).

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

	valori in migliaia di euro								
	Valore contabile								
	31.12.2017			31.12.2016			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	23.110	1.712	24.822	34.196	2.843	37.039	(11.086)	(1.131)	(12.217)
Altre passività finanziarie	-	234	234	-	331	331	-	(97)	(97)
Totale	23.110	1.946	25.056	34.196	3.174	37.370	(11.086)	(1.228)	(12.314)

Il decremento della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura", pari a 11.086 mila euro, è imputabile alla valutazione al 31 dicembre 2017 degli strumenti derivati (delta *FV* 31 dicembre 2017 – 31 dicembre 2016). In particolare l'effetto è dovuto:

- Alla variazione positiva della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*) per 11.050 mila euro determinata dalla valutazione al *fair value* degli *swap* e dei *forward rate agreement* e della quota di *intrinsic value* dei *collar*;
- all'impatto positivo a conto economico della quota di *time value* dei *collar* pari a 36 mila euro.

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

RFI S.p.A.

Le passività finanziarie valutate al *fair value* sono i derivati di copertura e sono classificati al livello 2, come descritto nel paragrafo 4 "Gestione dei rischi finanziari" a cui si fa rimando anche per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value*.

20. Altre passività non correnti e correnti

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2017			31.12.2016			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	–	3.153.995	3.153.995	–	2.780.616	2.780.616	–	373.379	373.379
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	42.177	98.628	140.805	48.203	121.139	169.342	(6.026)	(22.511)	(28.537)
Altri debiti verso società del gruppo	286	71.202	71.488	424	46.709	47.133	(138)	24.493	24.355
Altri debiti	81.090	325.175	405.693	73.634	444.747	518.381	7.456	(119.572)	(112.688)
Ratei e risc. pas.	3.477	23.480	26.957	2.031	25.762	27.793	1.446	(2.282)	(836)
Totale	127.030	3.672.480	3.799.511	124.292	3.418.973	3.543.265	2.738	253.507	256.246

Gli Acconti per contributi in conto impianti al 31 dicembre 2017 ammontano a 3.153.997 mila euro e sono così dettagliati:

	valori in migliaia di euro				
	31.12.2016	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2017
Acconti per contributi:					
Ministero dell'Economia e Finanze	1.210.255	3.622.981	(3.502.541)	(62.721)	1.267.974
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.116.496	491.841	(202.680)	(8.800)	1.396.857
FESR	89.249	387.906	(432.194)		44.961
TEN	154.840	64.309	(4.962)	(17.908)	196.279
Altre PA	179.983	151.382	(120.013)	8.800	220.152
Altri TERZI	29.793		(2.021)		27.772
Totale	2.780.616	4.718.419	(4.264.411)	(80.629)	3.153.995

L'incremento netto degli acconti pari a 373.379 mila euro deriva dall'effetto congiunto degli incrementi relativi alle nuove iscrizioni di crediti verso MIT, MEF e altri enti, esposti tra le Altre attività non correnti e correnti e le Attività finanziarie non correnti e correnti, dei decrementi, derivanti dall'utilizzo tramite allocazione sulle immobilizzazioni in corso e per la copertura degli oneri finanziari, nonché da ulteriori decrementi esposti nelle altre variazioni; in particolare, le altre variazioni sono riferite principalmente:

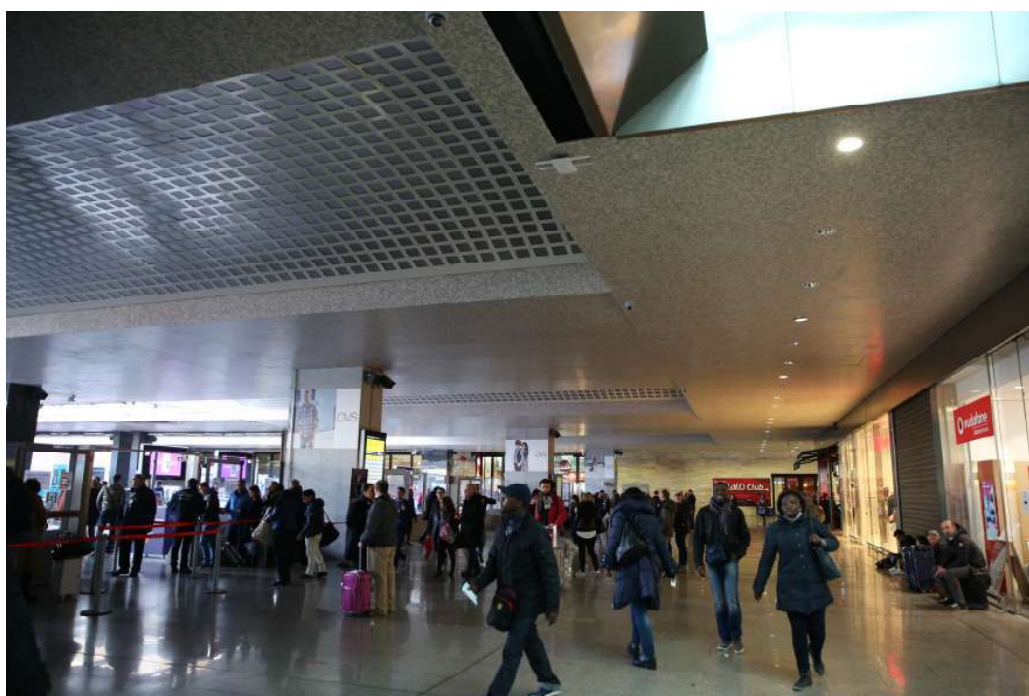
- agli aumenti di capitale sociale erogati alla Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. come riportato nella sezione "Partecipazioni" cui si fa rimando;
- alla restituzione di contributi finanziari a valere sul budget delle Reti TEN-T;
- ad una riclassifica di acconti da MIT a Altre PA.

Gli Altri debiti correnti verso società del Gruppo pari a 71.202 mila euro subiscono un incremento rispetto al 31 dicembre 2016 pari a 24.493 mila euro derivante principalmente da:

RFI S.p.A.

- maggiori debiti verso Società del Gruppo per 16.056 mila euro relativi allo Sconto Merci anno 2017, iscritti in contropartita dei contributi riconosciuti dal MEF ai sensi della Legge n.190/2014;
- maggiori debiti per penalità verso Società del Gruppo per 8.051 mila euro.

Gli Altri debiti correnti sono relativi principalmente a Debiti verso il personale (112.613 mila euro), Depositi cauzionali (37.539 mila euro), Debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (25.621 mila euro), Debiti verso il personale relativi al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (11.669 mila euro), altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (44.567 mila euro), Debiti verso le IF diverse da quelle di Gruppo (35.010 mila euro) relativi allo Sconto Merci anno 2017.



RFI S.p.A.

21. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2017			31.12.2016			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	28.830	2.446.311	2.475.141	14.890	2.150.113	2.165.003	13.940	296.198	310.138
Acconti commerciali	5.877	71.065	76.942	1.346	54.879	56.225	4.531	16.186	20.717
Debiti commerciali v.so società del Gruppo	—	476.085	476.085	—	435.766	435.766	—	40.319	40.319
Debiti per contratti di costruzione	—	9.621	9.621	—	12.697	12.697	—	(3.076)	(3.076)
Totale	34.707	3.003.082	3.037.789	16.236	2.653.455	2.669.691	18.471	349.627	368.098

L'incremento al 31 dicembre 2017 dei debiti correnti verso fornitori rispetto al valore al 31 dicembre 2016 è pari a 296.198 mila euro ed è sostanzialmente riconducibile ai maggiori lavori di investimento effettuati nel 2017 rispetto al 2016.

Gli Acconti commerciali correnti sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari e da società del Gruppo per un totale di 76.942 mila euro, in aumento rispetto al saldo al 31 dicembre 2016 per 20.717 mila euro. Tale aumento è principalmente dovuto agli anticipi per vendite di beni patrimoniali, ricevuti dalla società Rete S.r.l per gli elettrodotti per 15.955 mila euro.

I Debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un incremento netto pari a 40.319 mila euro, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori debiti verso la Capogruppo per 6.285 mila euro;
- aumento dei debiti verso le consociate Fercredit per 16.845 mila euro per cessioni da parte dei fornitori e verso Italferr per 14.492 mila euro;
- minori debiti verso le consociate Trenitalia per 29.760 mila euro, verso Centostazioni per 1.644 mila euro e verso Grandi Stazioni Rail per 7.296 mila euro;
- maggiori debiti per fatture da ricevere per 40.169 mila euro (in particolare, aumento dei debiti verso Italferr per 42.727 mila euro);

La voce Debiti per contratti di costruzione pari a 9.621 mila euro rappresenta l'ammontare lordo dovuto ai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali la fatturazione ad avanzamento, al netto dei margini rilevati, eccede i costi. La voce va correlata con la relativa voce dell'attivo "Contratti di costruzione" alla quale si rinvia.

RFI S.p.A.

NOTE SUL CONTO ECONOMICO**22. Ricavi delle vendite e delle prestazioni**

Il dettaglio delle voci che costituiscono i "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

	valori in migliaia di euro		
	2017	2016	Variazione
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	2.155.857	2.252.312	(96.455)
✓ <i>Contributi da Stato</i>	975.557	975.557	-
✓ <i>Pedaggio</i>	1.103.433	1.058.383	45.050
✓ <i>Vendita trazione elettrica</i>	59.242	200.176	(140.934)
✓ <i>Servizi di traghettamento</i>	17.625	18.196	(571)
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	37.058	21.883	15.175
Ricavi da Servizi di Trasporto	4	-	4
Totale	2.192.919	2.274.195	(81.276)

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" subiscono un decremento pari a 96.455 mila euro attribuibile ai seguenti fattori:

- decremento dei ricavi per Vendita trazione elettrica di 140.934 mila euro per riduzione del prezzo dovuta agli effetti della Legge n. 167 del 20 novembre 2017, meglio descritto nel paragrafo "Quadro normativo e regolatorio" della Relazione sulla gestione;
- aumento dei ricavi da Pedaggio di 45.050 mila euro conseguente all'incremento dei volumi di produzione;
- riduzione dei ricavi per Servizi di traghettamento di 571 mila euro.

L'incremento della posta "Ricavi per Servizi accessori alla circolazione" di 15.175 mila euro è dovuto principalmente a maggiori ricavi relativi ai servizi di sosta (15.548 mila euro), che nell'esercizio 2016 non erano sottoposte a rendicontazione e alle platee di lavaggio (1.183 mila euro), in parte compensati da minori corrispettivi relativi ai binari di raccordo (1.623 mila euro).

23. Altri proventi

Il dettaglio degli "Altri proventi" è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2017	2016	Variazione
Ricavi da Gestione Immobiliare	98.113	94.552	3.561
✓ <i>Canoni di locazione</i>	92.386	85.937	6.449
✓ <i>Riaddebito oneri condominiali e IRE</i>	3.034	5.115	(2.081)
✓ <i>Vendita spazi pubblicitari</i>	2.693	3.500	(807)
Proventi diversi	246.694	206.521	40.173
Totale	344.807	301.073	43.734

La posta dei "Ricavi da Gestione Immobiliare" subisce un incremento di 3.561 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei Canoni di locazione per 6.449 mila euro relativi principalmente a maggiori ricavi per altri proventi immobiliari (7.716 mila euro) in parte compensati da minori ricavi per diritti di passaggio (1.573 mila euro);
- riduzione dei ricavi per Riaddebito di oneri condominiali e IRE per 2.081 mila euro principalmente relativo al ribaltamento degli oneri verso GS Retail S.p.A.;

RFI S.p.A.

- riduzione dei costi per Vendita di spazi pubblicitari per 807 mila euro.

Nella posta "Proventi diversi" sono compresi i seguenti ricavi:

	valori in migliaia di euro		
	2017	2016	Variazione
Proventi diversi			
✓ Prestazioni sanitarie	36.950	37.552	(602)
✓ Vendita materiali	2.957	869	2.088
✓ Lavori per conto terzi	46.789	29.859	16.930
✓ Plusvalenze	57.213	32.657	24.556
✓ Ricavi GSMR	6.319	5.276	1.043
✓ Altri proventi diversi	96.466	100.308	(3.842)
Totale	246.694	206.521	40.173

L'aumento della posta "Proventi diversi" di 40.173 mila euro è attribuibile principalmente all'effetto combinato di:

- maggiori ricavi per Plusvalenze per 24.556 mila euro, essenzialmente riconducibili a maggior ricavi per vendita materiale fuori uso e tolto d'opera;
- incremento dei ricavi per Lavori conto terzi di 16.930 mila euro attribuibili principalmente ai lavori di realizzazione della Metroferrovia Palermo e ad opere eseguite per la protezione del rumore sulla linea del Brennero;
- decremento degli Altri proventi diversi di 3.842 mila euro derivante principalmente dalla riduzione delle prestazioni diverse (25.593 mila euro), dovuta a minori ricavi per canoni attivi di manutenzione e conduzione delle linee di alta tensione della società RETE S.r.l. (17.539 mila euro), in parte compensata da maggiori proventi per penali attive da *Performance Regime* (10.767 mila euro), maggiori *facilities* (9.866 mila euro), maggiori indennizzi assicurativi (547 mila euro);
- maggiori ricavi GSMR per 1.043 mila euro;
- maggiori vendite di materiali per 2.088 mila euro derivanti dalla vendita di materiali di scorta e materiali diversi.

24. Costo del personale

La composizione del "Costo del personale" è rappresentata nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2017	2016	Variazione
Personale a ruolo	1.416.567	1.387.173	29.394
✓ Salari e stipendi	1.036.580	1.017.164	19.416
✓ Oneri sociali	293.675	284.023	9.652
✓ Altri costi del personale a ruolo	(1.666)	(3.343)	1.677
✓ Trattamento di fine rapporto	70.513	67.793	2.720
✓ Accantonamenti e Rilasci	17.465	21.536	(4.071)
Personale Autonomo e Collaborazioni	33	86	(53)
✓ Salari e stipendi	13	51	(38)
✓ Oneri sociali	20	35	(15)
Altri costi	28.595	29.705	(1.110)
✓ Lavoro inter. Pers distaccato e Stage	901	1.693	(792)
✓ Altri costi collegati al personale	27.693	28.013	(320)
Totale	1.445.195	1.416.964	28.231

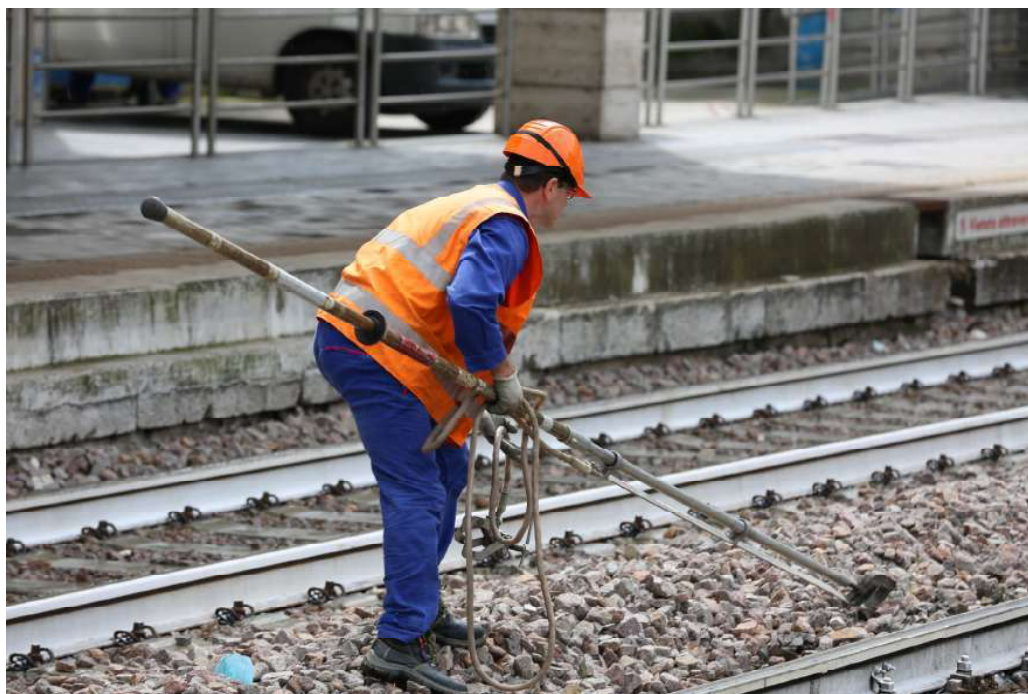
Nel corso dell'esercizio 2017, il "Costo del personale" subisce un incremento pari a 28.231 mila euro rispetto all'esercizio 2016. La variazione deriva principalmente da un incremento dei costi del Personale a ruolo (29.394

RFI S.p.A.

mila euro) compensato dai minori altri costi (1.110 mila euro) e minori costi per personale autonomo e collaborazioni (53 mila euro).

Per maggiori dettagli si fa rimando al paragrafo "Risorse Umane" della Relazione sulla Gestione.

Consistenza media	2017	2016	Variazione
Dirigenti	226	223	3
Quadri	5.758	5.685	73
Altro personale	19.724	19.474	250
TOTALE	25.708	25.382	326



25. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2017	2016	Variazione
Materiali e materie di consumo	582.393	511.393	71.000
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	(18.328)	222.953	(241.281)
Illuminazione e forza motrice	44.593	36.088	8.505
Accantonamenti/Rilasci	9.080	7.105	1.975
Totale	617.738	777.539	(159.801)

Il decremento complessivo della voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di 159.801 mila euro è dovuto principalmente ai seguenti fattori:

RFI S.p.A.

- minori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni pari a 241.281 mila euro dovuta agli effetti della Legge n. 167 del 20 novembre 2017, come già rappresentato nel paragrafo "Quadro normativo e regolatorio" della Relazione sulla gestione;
- maggiori consumi di materiali per 71.107 mila euro dovuto all'effetto combinato di maggiori consumi sia in conto investimento (50.554 mila euro) sia in conto esercizio (20.553 mila euro);
- maggiori costi per Illuminazione e forza motrice pari a 8.505 mila euro.
- maggiori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino per 1.975 mila euro a seguito dell'analisi effettuata sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione da avviare ai processi di svalutazione o radiazione;
- maggiori costi per l'acquisto dei materiali di consumo per 880 mila euro;
- decremento dei prezzi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 534 mila euro;
- maggiori ricavi per lavori in economia pari a 453 mila euro dovuti ad un incremento della produzione effettuata dall'Officina Nazionale Infrastrutture e Apparecchiature Elettriche (impianti di Bari, Pontassieve e di Bologna) di cuori, deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature.



RFI S.p.A.

26. Costi per servizi

Il saldo è dettagliato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2017	2016	Variazione
Prestazioni per il trasporto	9.379	12.322	(2.943)
Altre prestazioni collegate al Trasporto	(327)	(19)	(308)
Servizi di manovra	1.177	536	641
Servizi di traghettamento	3.122	3.135	(13)
Servizi trasporto Merci	5.407	8.670	(3.263)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	343.798	312.267	31.531
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	34.143	22.767	11.376
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	89.664	87.931	1.733
Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	219.991	201.569	18.422
Manutenzioni accanton.e rilasci	—	—	—
Servizi immobiliari e utenze	106.952	107.896	(944)
Servizi amministrativi ed informatici	74.973	65.029	9.944
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	1.966	1.204	762
Diversi	146.105	136.154	9.951
✓ Consulenze	275	517	(242)
✓ Assicurazioni	14.702	14.562	140
✓ Prestazioni professionali	8.499	11.089	(2.590)
✓ Provvigioni alle agenzie	16	997	(981)
✓ Costi comuni di Gruppo	2.234	1.230	1.004
✓ Altro	102.385	91.592	10.793
✓ Accantonamenti e rilasci Altro	17.993	16.167	1.826
Totale	683.173	634.872	48.301

L'incremento complessivo della voce "Costi per servizi" di 48.301 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei costi per manutenzioni e riparazioni beni immobili e mobili per 18.422 mila euro;
- incremento dei costi per Lavori conto terzi per 11.376 mila euro collegato al corrispondente incremento dei ricavi;
- maggiori costi Diversi per 9.951 mila euro derivanti principalmente da maggiori costi per biglietti di servizio (8.671 mila euro), maggiori accantonamenti e rilasci (1.826 mila euro), maggiori costi comuni di Gruppo (1.004 mila euro) in parte compensati da minori costi per prestazioni professionali (2.590 mila euro).
- incremento dei costi per servizi amministrativi e informatici per 9.944 mila euro;
- decremento dei costi per servizi di trasporto merci per 3.263 mila euro in parte compensati da maggiori costi per servizi di manovra 641 mila euro;

27. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei "Costi per godimento beni di terzi" è riportato nella tabella seguente.

	valori in migliaia di euro		
	2017	2016	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	39.738	34.818	4.919
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	2.591	4.056	(1.463)
Servizi informatici e Altro	10.326	10.016	309
Totale	52.655	48.890	3.766

RFI S.p.A.

I "Costi per godimento beni di terzi" presentano un incremento di 3.766 mila euro, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori costi per canoni di locazione 4.919 mila euro, dovuto principalmente a maggiori costi per fitti e spese accessorie verso società del Gruppo;
- minori costi per noli e indennizzi di materiale rotabile e altro per 1.463 mila euro;
- maggiori costi per canoni d'uso *hardware* e *software* in conto esercizio per 309 mila euro.

28. Altri costi operativi

Il dettaglio degli "Altri Costi operativi" è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2017	2016	Variazione
Altri costi	117.572	130.357	(12.785)
Minusvalenze	398	2.274	(1.876)
Accantonamenti/rilasci	16.668	6.876	9.792
Totale	134.638	139.507	(4.869)

Gli "Altri Costi Operativi" subiscono un decremento di 4.869 mila euro attribuibile principalmente a:

- minori altri costi per 12.785 mila euro derivanti principalmente da minori sopravvenienze passive (10.581 mila euro) e minori costi per imposta di registro (1.717 mila euro);
- minori minusvalenze da alienazioni per 1.876 mila euro;
- maggiori accantonamenti e rilasci per 9.792 mila euro dovuti principalmente a maggiori accantonamenti per IMU/ TASI anni precedenti.

29. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 874.951 mila euro si riferiscono a costi interni per impiego di personale e spese generali per 331.427 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 543.524 mila euro.

Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso dell'esercizio 2017, rispetto all'esercizio precedente, pari a 75.742 mila euro, sono attribuibili ad un maggior prelievo di materiali legato alle rilevanti attività di *upgrading* tecnologico, lavori di sviluppo e soprattutto di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura.

30. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2017	2016	Variazione
Ammortamento attività immateriali	3.907	3.851	56
Ammortamento attività materiali	103.738	89.952	13.786
Ammortamento investimenti immobiliari	78	64	14
Totale	107.723	93.867	13.856

RFI S.p.A.

L'incremento degli ammortamenti, pari a 13.856 mila euro, è legata principalmente all'aumento dell'aliquota della Macrodirettrice "G – Rete AV", anche per l'esercizio pieno della Treviglio Brescia.

31. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2017	2016	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	–	4.746	(4.746)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	37.336	7.786	29.550
Rettifiche e riprese di valore su crediti	1.688	10.075	(8.387)
Totale	39.024	22.607	16.417

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un incremento di 16.417 mila euro rispetto all'esercizio 2016, derivante da:

- maggiori Svalutazioni degli immobili, impianti e macchinari per 29.550 mila euro a seguito della dismissione contabile di cespiti;
- minori Rettifiche e riprese di valore su crediti per 8.387 mila euro;
- minori svalutazioni di immobilizzazioni in corso per 4.746 mila euro.

32. Accantonamenti

Gli accantonamenti effettuati nel 2017, pari a 40.000 mila euro, riguardano la parte straordinaria del Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione come meglio esposto nel capitolo "Risorse umane" della Relazione sulla Gestione.

33. Proventi finanziari

Il dettaglio dei "Proventi finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2017	2016	Variazione
Proventi finanziari diversi	13.894	8.290	5.604
Utili su cambi	337	163	174
Dividendi	–	–	–
Totale	14.231	8.453	5.778

Nell'esercizio 2017 la posta registra un incremento di 5.778 mila euro rispetto all'esercizio 2016 attribuibile principalmente a maggiori interessi attivi sul credito IVA per 4.642 mila euro e maggiori interessi di mora per 1.090 mila euro.

RFI S.p.A.

34. Oneri finanziari

Il dettaglio degli "Oneri finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2017	2016	Variazione
Oneri finanziari su debiti *	41.149	41.523	(374)
Svalutazioni di attività finanziarie	62	315	(253)
Perdite su cambi	473	50	423
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci *	3.577	1.030	2.547
Totale	45.261	42.918	2.343

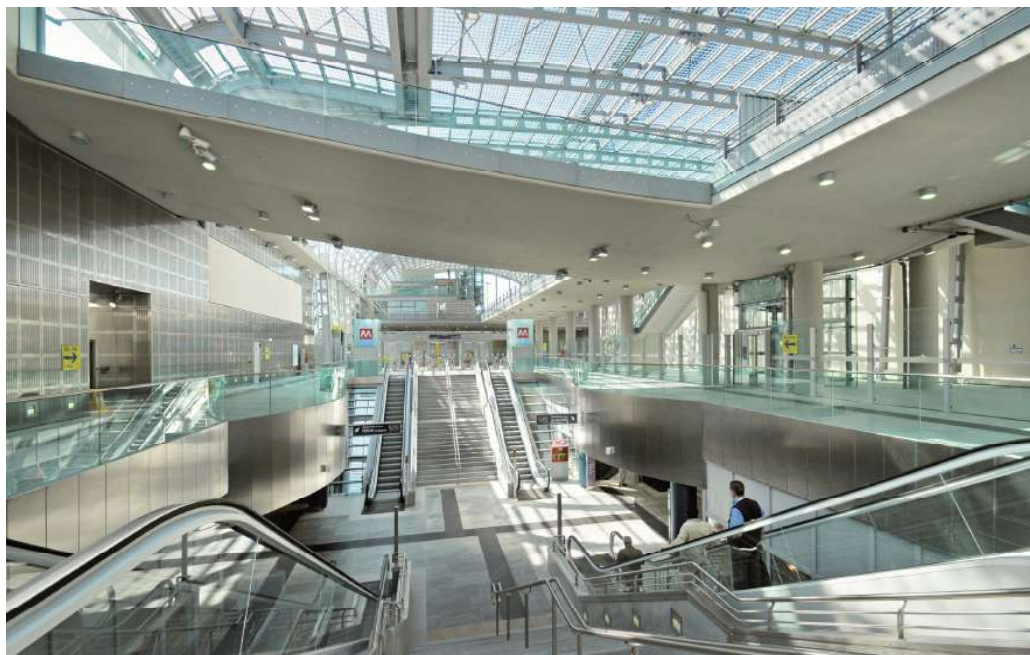
* Per una più corretta esposizione, gli accantonamenti e i rilasci sono stati riclassificati dalla voce Oneri finanziari su debiti alla voce Oneri finanziari accantonamenti e rilasci

Gli "Oneri finanziari" subiscono un incremento pari a 2.343 mila euro, attribuibile ai seguenti fattori:

- minori oneri finanziari su debiti per 374 mila euro derivante principalmente da minori oneri per *interest cost* (1.902 mila euro) e minori interessi ed altri oneri verso altri (1.687 mila euro) in parte compensati da maggiori interessi ed altri oneri verso controllante (3.234 mila euro);
- maggiori perdite su cambi per 423 mila euro;
- maggiori oneri finanziari accantonamenti e rilasci per 2.547 mila euro relativi alla movimentazione del fondo a copertura di eventuali interessi ed oneri accessori per il contenzioso "Sconto K2".

35. Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati sulla base della quota di finanziamento allocata sulle Immobilizzazioni in corso ed ammontano a 20.937 mila euro.



RFI S.p.A.

36. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate

Le imposte della Società risultano essere pari a zero per effetto delle variazioni in diminuzione di carattere fiscale che determinano una base imponibile fiscale negativa (perdita). La variazione in diminuzione più significativa a tal fine è rappresentata dal maggior ammortamento fiscale rispetto a quello contabile

Nella tabella che segue si rappresenta di conseguenza la composizione del costo ammortizzabile fiscale che, per effetto delle disposizioni di cui all'art. 1 comma 86, della Legge 266/2005, rispetto al costo ammortizzabile contabile, è assunto al lordo dei relativi contributi in conto impianti erogati dallo Stato al Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale.

	valori in migliaia di euro
	2017
Costo ammortizzabile civilistico	4.660.964
Contributi c/impianti da Stato fino al 2017	34.198.546
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2017	4.228.267
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	42.368.925
Svalutazione da <i>Impairment</i> IAS a riduzione del costo storico	3.583.999
Totale costo ammortizzabile fiscale	89.040.700
Totale Quota ammortamento Fiscale	2.007.168

RFI S.p.A.

37. PASSIVITA' E ATTIVITA' POTENZIALI

Le passività potenziali riguardano principalmente i contenziosi in corso riportati nel paragrafo "Procedimenti e contenziosi" della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

Si riportano di seguito le principali attività potenziali in capo alla Società.

Subtratta Novara - Milano: Impugnazione Lodo RFI – FIAT (oggi FCA-Fiat Chrysler Automobilies N.V.)

All'esito del giudizio di impugnazione del Lodo, avente ad oggetto parte delle riserve iscritte da FCA in corso d'opera, pende allo stato giudizio in Cassazione instaurato da FCA e nel cui ambito RFI ha proposto ricorso incidentale per un valore di oltre 170 milioni di euro.

E' altresì pendente giudizio per revocazione proposto da FCA avanti alla Corte di Appello di Roma (l'udienza per la precisazione delle conclusioni è fissata al 6 giugno 2018).

RFI c/ANAS – Satap: giudizio pendente presso il Tribunale Civile di Roma

Il contenzioso origina da una serie di accordi sottoscritti a suo tempo dall'allora TAV S.p.A. con ANAS S.p.A. e la concessionaria autostradale della Torino - Milano ASTM (oggi SATAP) per la realizzazione delle opere di adeguamento e di potenziamento autostradale nell'ambito della complessiva riqualificazione del corridoio plurimodale Torino-Milano contestualmente alla realizzazione della nuova Tratta AV/AC Torino-Milano.

In relazione ai suddetti accordi non è stato tuttavia possibile pervenire ad una soluzione condivisa tra TAV/RFI ed ANAS/SATAP, poiché ANAS/SATAP hanno respinto le pretese di RFI in merito all'attribuzione alle medesime della quota parte degli oneri per la predetta riqualificazione del corridoio plurimodale afferenti le opere di adeguamento e di potenziamento autostradale.

Conseguentemente, in data 9 giugno 2016 è stato notificato l'atto di citazione in giudizio di ANAS/ SATAP presso il Tribunale di Roma con cui viene richiesta una somma di oltre 1.000 milioni di euro, oltre accessori.

Delibere ART nn.70-76/2014 e n.96/2015: ricorsi pendenti innanzi il TAR Piemonte

Richiamando quanto rappresentato nel paragrafo "Procedimenti e Contenziosi" della Relazione sulla Gestione, in esito alla richiesta di annullamento della sola Delibera ART n.70/2014, è stata pubblicata la sentenza n. 541/17 con la quale il TAR Piemonte ha in parte respinto e in parte dichiarato inammissibile il ricorso straordinario al Presidente della Repubblica (poi trasposto davanti al TAR) promosso da RFI. Pertanto al momento non si configura più la potenziale attività rappresentata nella Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2016.

RFI S.p.A.

38. COMPENSO ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Si evidenzia - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D.Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 c.c. - che relativamente all'esercizio 2017 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione ed al suo *network* è pari a 553 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (269 mila euro).

39. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori ed ai membri del Collegio Sindacale, determinati sulla base delle relative delibere, per lo svolgimento delle proprie funzioni.

	valori in migliaia di euro		
PERCIPIENTI	2017	2016	Variazioni
Amministratori *	303	325	(22)
Sindaci	84	84	—
Totale	387	409	(22)

*In aggiunta a quanto sopra, il compenso riconosciuto nel periodo ai membri esterni dell'Organismo di Vigilanza è pari a 23 mila euro.

RFI S.p.A.

40. INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

I dati essenziali della Controllante diretta al 31 dicembre 2016 sono disponibili sul sito della Società www.fsitaliane.it e presso la sede sociale di Ferrovie dello Stato Italiane.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2016	31.12.2015
Attività		
Totale attività non correnti	42.539.698	41.564.011
Totale attività correnti	5.268.296	4.728.356
Totale attività	47.807.994	46.292.367
Patrimonio netto		
Capitale sociale	36.340.433	36.340.433
Riserve	7.120	(99.643)
Utili (perdite) portati a nuovo	0	0
Utile (Perdite) d'esercizio	638.773	137.380
Totale Patrimonio Netto	36.986.326	36.378.170
Passività		
Totale passività non correnti	7.299.976	6.569.168
Totale passività correnti	3.521.692	3.345.029
Totale passività	10.821.668	9.914.197
Totale patrimonio netto e passività	47.807.994	46.292.367
	2.016	2.015
Ricavi operativi	156.691	146.961
Costi operativi	(167.266)	(145.146)
Ammortamenti	(19.994)	(23.672)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1.055)	(13.300)
Accantonamenti		(2.969)
Proventi e (oneri) finanziari	565.905	176.921
Imposte sul reddito	104.492	(1.415)
Risultato netto di esercizio	638.773	137.380

RFI S.p.A.

41. PARTI CORRELATE**Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche**

Le condizioni generali che regolano le operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità, a normali condizioni di mercato.

	valori in migliaia di euro	
	2017	2016
Benefici a breve termine	3.500	3.718
Benefici successivi al rapporto di lavoro	227	232
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	0	0
Totale	3.728	3.950

Ai Benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2018, per un importo indicativamente non superiore a 850 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

I dirigenti con responsabilità strategiche, nel periodo, non hanno posto in essere direttamente o tramite stretti familiari, alcuna operazione con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Blufferries S.r.l.	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, materiali di scorta, prestazioni di servizi, canoni di locazione, rimborsi di costi del personale, organi sociali.	Commerciali e diversi: servizi di traghettamento, corsi di istruzione professionale e canoni diversi.
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: per rimborsi cariche sociali -	
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi: per affitti aree e locali per la gestione dei terminali, rimborsi per distacco di personale ed organi sociali.	Commerciali e diversi: oneri su beni mobili di proprietà. Corsi per servizi (utenze, polizze assicurative). Costi per godimento di beni terzi (materiale rotabile).
Imprese collegate		
Quadrante Europa S.p.A.	Commerciali e diversi: organi sociali. Finanziari: finanziamento soci.	
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Commerciali e diversi: per prestazioni diverse, prestazioni del personale, formazione, prestazioni sanitarie e canoni di locazione. Finanziari: interessi attivi su credito Iva, conto corrente intersocietario.	Commerciali e diversi: licenze d'uso marchio, fitti e spese accessorie dei locali, oneri condominiali, servizi informativi, legale del lavoro, servizi per reclutamento e sviluppo, corsi di istruzione professionale e consulenza. Finanziari: conto corrente intersocietario.

RFI S.p.A.

Altre imprese**consociate**

Sita S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: canoni locazione	-
Ferservizi S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: canoni di locazione fabbricati strumentali, prestazioni sanitarie e rimborsi cariche societarie.	Commerciali e diversi: attività di global service provider, servizi informatici, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, contabilità e tesoreria, servizi per gli acquisti, <i>facilities</i> , ferrotel, gestione amministrativa della ristorazione, costi per personale distaccato e oneri condominiali.
Italcertifer ScpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, utenze GSM, rimborsi per sperimentazione certificazioni e consulenze.	Commerciali e diversi: attività propedeutica e indagini per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari e manutenzione materiale rotabile.
Mercitalia Logistics S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per utenze GSM, prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: trasporto merci, personale distaccato, canoni di locazione e spese accessorie.
Mercitalia Transport & Services S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, altri rimborsi da imprese del gruppo.	Commerciali e diversi: trasporto merci, spedizioni e personale distaccato.
Mercitalia Terminal S.p.A.	Commerciali e diversi: rimborsi cariche sociali, corsi professionali, prestazioni sanitarie e servizi alle IF.	Commerciali e diversi: rimborsi personale
Mercitalia Rail S.r.l.	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni; ricavi da utenze GSM, servizi alle IF (vendita energia, serv di traghettamento, serv corrente di trazione); prestazioni sanitari, ricavi per lavori e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi per trasporto e spedizioni, manutenzione materiale rotabile, noleggio carri, servizi appaltanti, penalità passive <i>performance regime</i> .
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer S.p.A.)	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni; ricavi da utenze GSM, servizi alle IF (vendita energia, serv di traghettamento, serv corrente di trazione); prestazioni sanitari, ricavi per lavori e forniture, corsi professionali e pedaggi. Penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: manutenzione materiale rotabile, servizi di terzi, penalità passive <i>performance regime</i> .
Grandi Stazioni Rail S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: canoni di retrocessione, ricavi per forniture e lavori.	Commerciali e diversi: oneri per mancata liberazione di alcune aree occupate ai fini istituzionali, oneri condominiali, fitti e spese accessorie dei locali.
Centostazioni S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: canoni di retrocessione, prestazioni sanitarie e rimborsi cariche societarie.	Commerciali e diversi: oneri per mancata liberazione di alcune aree occupate ai fini istituzionali, oneri condominiali.
Fercredit S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: analisi dei fornitori. Finanziari: interessi di mora.

RFI S.p.A.

Italferr S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, rimborsi diversi, canoni di locazione fabbricati strumentali, corsi professionali e ricavi utenze GSM.	Commerciali: Direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete, corsi di formazione, manutenzione software, fitti e spese accessorie di locali.
Metropark S.p.A.	Commerciali e diversi: locazione di aree e fabbricati, rimborso personale distaccato, prestazioni sanitarie, ricavi per forniture e prestazioni.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato, servizi.
Mercitalia Intermodal S.p.A. (già Cemat S.p. A.)	Commerciali: canoni locazione terminali merci e prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: costi per personale distaccato. Finanziari: contributo L.166/2002
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A. (b)	-	Commerciali e diversi: canoni e oneri condominiali
Trenitalia S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: pedaggio, trazione, servizi di traghettamento, prestazioni sanitarie, rimborso oneri Polfer, canoni locazione, utenze GSM, vendita energia AT, affitti da terreni, servizi accessori per la circolazione, prestazioni e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, servizi informatici, noleggio carri, acquisto e manutenzione materiale rotabile, servizi di manovra e trasporto merci; spese trasferite e personale distaccato, altri servizi e penalità passive performance regime.
Tx Logistik AG	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione, di manovra e accessori alla circolazione, canoni di locazione terminali merci, prestazioni sanitarie e vendita energia AT; penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: penali passive per performance regime.
TX Austria GmbH	Commerciali e diversi: servizi alla IF (pedaggio).	-
Thello Sas	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni lavori e forniture, prestazioni sanitarie e rimborsi diversi per cariche sociali.	Commerciali e diversi: fitti e spese accessorie di locali.
Trenord S.r.l.	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione e manovra, prestazioni sanitarie, ricavi utenze GSM, vendita energia AT, servizi accessori alla circolazione, canoni di locazione, prestazioni e forniture, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: penali passive per performance regime.
BUSITALIA - Sita Nord (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, servizi accessori alla circolazione, vendita energia AT, pedaggi.	Commerciali e diversi: trasporto e spedizioni, prestazioni di personale distaccato.
BUSITALIA Rail Service	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni aree strumentali per parcheggio veicoli.	Commerciali e diversi: servizi.
ATAF Gestioni S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: prestazioni di personale distaccato.
Busitalia Veneto S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Ferrovie Sud Est S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, corsi professionali, ricavi per prestazioni, lavori e	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.

RFI S.p.A.

	foriture.	
Collegate di controllate		
BBT S.p.A.	Commerciali e diversi: rimborso personale distaccato e cariche societarie, canoni locazione, prestazioni varie.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
Terminal Tremestieri S.r.l.	Commerciali e diversi: cariche sociali.	-
Collegate di Gruppo		
Eurogateway S.r.l.	Commerciali e diversi: rimborso cariche sociali.	-
LI-NEA S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
TELT Sas (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: Energia AT nuovo regime approv.to, manutenzione rete AT e attraversamento e accessi speciali. Finanziari: fondi e c/c presso la CDDPP.	Commerciali e diversi: Energia AT nuovo regime approv.to verso la società Terna, servizi e lavori app.ti verso terzi d energia elettrica per trazione treni. Finanziari: debiti per prestiti.
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: utenze (acqua, energia, gas).
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali e affitti terreni.	Commerciali e diversi: utenze gas e combustibile, impiego autoveicoli.
Gruppo Leonardo	Commerciali e diversi: canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali, servizi, penali ed interessi di mora.	Commerciali e diversi: software e manutenzione linea.
Gruppo GSE	Commerciali e diversi: prestazioni di servizi.	Commerciali e diversi: energia elettrica per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche.
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	-
Gruppo IstPolZeccaStato	-	Commerciali e diversi: acquisto spazi avvisi legali, pubblicità su stampa.
Gruppo ENAV	Commerciali e diversi: prestazioni di sopraelevazione.	-
Gruppo Poste	Commerciali e diversi: canoni locazione fabbricati strumentali e non strumentali. Finanziari: conti correnti.	Commerciali e diversi: spese postali e servizi vari.
Gruppo RAI	Commerciali e diversi: canoni di locazione, attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: abbonamenti giornali, riviste e pubblicazioni.
Gruppo ANAS	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali e lavori in conto terzi, altre prestazioni di servizi.	Commerciali e diversi: affitti e spese accessorie di locali, pedaggi veicoli.
Gruppo SOGIN	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	-
Gruppo EXPO	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	-

RFI S.p.A.

Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	-	Commerciali e diversi: ritenute e contributi previdenziali.
Altri fondi pensione	-	Commerciali e diversi: polizze assicurative ed oneri sociali.
Fondazione FS	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti di terreni e prestazioni di servizi.	Commerciali e diversi: liberalità, fitti e spese accessorie locali.
Società controllate da Ferrovie Nord Milano		Commerciali e diversi: canoni per godimento di beni terzi.
Scarl, associazioni, geie, partenariato	Commerciali e diversi: rimborsi prestazioni di servizi	Commerciali e diversi: quote associative

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta).

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Altre operazioni con parti correlate

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali delle transazioni con parti correlate relativi all'esercizio 2017.

Si fa presente che i rapporti economici esistenti tra la Società e le parti correlate sono esposti separatamente, ovvero senza effettuare compensazioni tra componenti positive e negative, pur se tali componenti si riferiscono a transazioni equivalenti (per esempio rimborsi).

Pertanto, i dati esposti non necessariamente coincidono con quanto riportato nelle corrispondenti tabelle di Note esplicative al presente bilancio.



RFI S.p.A.

Rapporti commerciali e di altra natura

Denominazione	31 dicembre 2017			2017	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	11.217	5.651	—	4.182	1.774
Blufferies S.r.l.	397	1.621	—	2.948	247
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	—	—	—	154	10
Terminali Italia s.r.l.	10.819	4.030	—	1.081	1.516
Imprese collegate	27	—	—	—	27
Quadrante Europa S.p.A.	27	—	—	—	27
Controllanti	670.904	29.643	1.765.585	45.632	5.731
Ferrovie dello Stato S.p.A.	670.904	29.643	1.765.585	45.632	5.731
Altre imprese consociate	259.739	521.703	—	283.632	1.117.980
Sita S.p.A. in liquidazione	84	2	—	—	—
Ferservizi S.p.A.	1.248	22.238	—	66.326	831
Italcertifer ScpA	1.375	2.546	—	572	1.332
Mercitalia Logistics S.p.A.	2.482	1.879	—	277	11
Mercitalia Transport & Services S.r.l.	506	9.620	—	3.639	1
Mercitalia Terminal S.p.A.	266	—	—	(18)	116
Mercitalia Rail S.r.l.	29.506	64.167	—	10.157	84.944
Serfer S.r.l.	825	1.336	—	112	1.370
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	5.096	19.641	—	72.250	8.324
Cento Stazioni S.p.A.	6.526	14.383	—	30.431	13.949
Fercredit S.p.A.	8	211.893	—	31	9
Italferr S.p.A.	2.983	119.581	—	3.153	455
Metropark S.p.A.	260	171	—	218	225
Cemat S.p.A.	1.149	585	—	95	23
Grandi Stazioni Immobiliare	—	158	—	1.189	—
Trenitalia S.p.A.	160.014	49.852	—	91.098	878.863
Ferport S.r.l. in liquidazione	27	—	—	—	—
Tx Logistik AG	1.117	1.507	—	544	2.488
TX Austria GmbH	5	—	—	—	25
Thello	11	—	—	—	23
FS Sistemi Urbani S.r.l.	4.071	203	—	1.224	1.789
Trenord S.r.l.	41.102	1.872	—	2.418	118.406
BUSITALIA Sita Nord S.r.l.	411	55	—	12	581
BUSITALIA Rail Service	54	14	—	40	46
ATAF Gestioni S.r.l.	52	—	—	—	382
Busitalia Veneto S.p.A.	76	—	—	—	169
Busitalia Campania SpA	60	—	—	—	74
FSE S.r.l.	424	—	—	(135)	3.545
Collegate di controllate	750	8	—	(1.869)	9.230
BBT S.p.A.	450	8	—	(1.854)	9.229
Terminal Tremestieri S.r.l.	300	—	—	(15)	1
Collegate di Gruppo	132	—	—	—	145
Eurogateway S.r.l.	120	—	—	—	121
LI-NEA S.p.A.	11	—	—	—	23
Ferrovie Nord Milano	—	—	—	—	—
TELT Sas	—	—	—	—	1
F.N.M. Autoservizi S.p.A.	1	—	—	—	—
Altre parti correlate	57.641	203.973	533.866	505.184	20.336
Gruppo CDDPP	14.367	69.836	360.212	70.483	15.034
Gruppo ENEL	42.508	64.670	23.654	83.266	1.122
Gruppo ENI	990	615	—	2.693	468
Gruppo Leonardo	78	81.363	—	706	561
Gruppo GSE	—	650	150.000	321.592	29
Gruppo Invitalia	110	975	—	—	143
Gruppo IstPolZeccaStato	11	68	—	261	—
Gruppo ENAV	14	—	—	—	1
Gruppo Poste	402	12	—	—	217
Gruppo RAI	8	5	—	3	10
Gruppo ANAS	841	2.751	—	13	1.694
Gruppo SOGIN	2	3	—	—	1
Gruppo CONSAP	1	—	—	—	—
Gruppo EXPO	28	27	—	—	9
Fondi pensione EUROFER/PREVINDAI	4	4.957	—	6.852	—
Altri fondi previdenziali	(2.020)	(23.528)	—	14.230	—
Fondazione FS	60	1.330	—	3.795	581
Controllate di FNM	71	—	—	6	131
Altre	165	241	—	1.282	335
TOTALE	1.000.409	760.978	2.299.451	836.762	1.155.222

1) Relativamente ai rapporti con le partecipate dal MEF di cui all'elenco allegato, le singole società partecipate del MEF, vanno considerate all'interno del proprio Gruppo di appartenenza e sommate con le altre parti correlate presenti nel medesimo Gruppo. Ad esempio eventuali rapporti con TERNA dovranno essere sommati ad altri rapporti con società dello stesso Gruppo, all'interno della voce: Gruppo Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDDPP)

2) Eventuali importi negativi, laddove presenti, sono in ogni caso rappresentativi di posizioni non compensate con quelle di segno opposto.

RFI S.p.A.

Rapporti finanziari

valori in migliaia di euro

Denominazione	31 dicembre 2017			2017	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese collegate	265	—	—	—	—
Quadrante Europa S.p.A.	265	—	—	—	—
Controllanti	219.387	2.296.860	238.626	27.750	11.799
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	219.387	2.296.860	238.626	27.750	11.799
Altre imprese consociate	—	—	—	30	—
Cemat S.p.A.	—	—	—	12	—
Fercredit S.p.A.	—	—	—	17	—
Altre parti correlate	2.301	159.378	—	—	—
Gruppo CDDPP	—	159.378	—	—	—
Gruppo Poste	2.301	—	—	—	—
TOTALE	221.688	2.456.237	238.626	27.779	11.799

1) Relativamente ai rapporti con le partecipate dal MEF di cui all'elenco allegato, le singole società partecipate del MEF, vanno considerate all'interno del proprio Gruppo di appartenenza e sommate con le altre parti correlate presenti nel medesimo Gruppo. Ad esempio eventuali rapporti con TERNA dovranno essere sommati ad altri rapporti con società dello stesso Gruppo, all'interno della voce: Gruppo Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDDPP)

42. GARANZIE

valori in migliaia di euro

Garanzie	31 dicembre 2017	31 dicembre 2016
1. RISCHI		
1.1 Fidejussioni	325.231	328.890
Totale 1	325.231	328.890
2. ALTRI		
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	4.779.678	4.961.438
Totale 2	4.779.678	4.961.438

La voce "Rischi" si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate da RFI verso le Amministrazioni Pubbliche (Ministero dell'Ambiente, Regioni e Province) interessate all'attraversamento delle linee AV/AC.

La voce "Fidejussioni rilasciate a favore della Società" si riferisce principalmente alle garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane nell'interesse di RFI a favore di terzi (Erario per crediti IVA, Società GSE per energia, etc.) ed alle garanzie prestate a favore della Società dai *General Contractor*, enti appaltanti e fornitori.

RFI S.p.A.

43. IMPEGNI FINANZIARI DI TERZI

Si espone di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2017, relative agli impegni presi da Enti come lo Stato e l'Unione Europea a favore della Società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, così come rappresentato nella seguente tabella:

Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2017:

valori in migliaia di euro

	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
Al 31 Dicembre 2016	102.084.451	69.339.649	5.649.714	66.552.613	27.095.088	2.787.036
Al 31 dicembre 2017	115.024.439	73.269.288	6.112.651	71.156.014	35.642.500	2.113.274
Delta	12.939.988	3.929.639	462.937	4.603.401	8.547.412	(673.762)

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2017 ammontano a circa 115 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi di Stabilità che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento *ad hoc*, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2016, le risorse disponibili registrano un incremento di 12.939.988 mila euro, dovuto ai nuovi finanziamenti disposti a favore della Società nel corso del 2017. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2017 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 73.269.288 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Leggi di Stabilità e di Bilancio che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2017 a 71.156.014 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2016, registrano un incremento di 4.603.401 mila euro determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2017 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 6.112.651 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del MEF e nei confronti del MIT per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

RFI S.p.A.

44. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**Gennaio****Rimborso credito IVA**

Con data valuta 23 gennaio la Società ha incassato il credito IVA 2016 pari a 386 milioni euro.

Incidente ferroviario di Pioltello

Il data 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello, si è verificato un incidente ferroviario che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord e che ha causato il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto più ampiamente descritto nel paragrafo "Procedimenti e contenziosi" della Relazione sulla Gestione.

Febbraio**IX aumento di capitale della Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni S.p.A.**

In data 26 febbraio 2018 è stata versata la quota di competenza di RFI, sottoscritta a valere sul IX aumento di capitale della controllata Tunnel Ferroviario del Brennero, deliberato dall'Assemblea della Società nella seduta del 20 dicembre 2017 e richiesto ai Soci in un'unica tranche da 140 milioni di euro. La quota, offerta e versata da RFI in proporzione alla partecipazione al capitale, pari all'87,92%, è stata pari ad euro 123 milioni di euro.



PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il Bilancio della società chiuso al 31 dicembre 2017, evidenzia un utile netto di euro 261.500.768,99.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile netto dell'esercizio 2017 per il 5% pari a euro 13.075.038,45 a riserva legale, per euro 100.000.000,00 alla distribuzione dei dividendi all'azionista e per la parte restante pari ad euro 148.425.730,54 ad utili portati a nuovo.

Roma, 6 marzo 2018

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

L'amministratore Delegato

PAGINA BIANCA

www.rfi.it



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

AL 31 DICEMBRE 2018

RFI S.p.A.

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

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

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

Capitale Sociale: euro 31.528.425.067,00 interamente versati

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

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

RFI S.p.A.

MISSIONE DELLA SOCIETA'

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

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

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

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

In tale ambito, le funzioni principali sono relative a:

- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e la Sicilia e la Sardegna;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

RFI S.p.A.

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE**Consiglio di Amministrazione⁽¹⁾:**

Presidente	Claudia Cattani
Amministratore Delegato	Maurizio Gentile
Consiglieri	Maurizio Mauri
	Fabiana Lungarotti ⁽²⁾
	Luciano Grazzini

Collegio Sindacale⁽¹⁾:

Presidente	Mauro D'Amico
Sindaci effettivi	Giancarla Branda
	Francesco Marolda
Sindaci supplenti	Gianpaolo Davide Rossetti
	Federica Silvestri

(1) Nomina avvenuta con delibera assembleare del 28.04.2017

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

Dirigente Preposto:

Vera Fiorani

Società di Revisione:

KPMG S.p.A.

RFI S.p.A.

INDICE

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

RFI S.p.A.

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

RFI S.p.A.

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

RFI S.p.A.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

RFI S.p.A.

LEGENDA E GLOSSARIO

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

- **Margine Operativo lordo - EBITDA:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è riconducibile alla sola gestione caratteristica. E' calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
- **Risultato operativo - EBIT:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all' "EBITDA" gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale:** è determinato dalla sommatoria delle Rimanenze, dei Contratti di costruzione, dei Crediti commerciali correnti e non correnti, dei Debiti commerciali correnti e non correnti e degli Acconti a fornitori.
- **Altre attività nette:** sono determinate dalla sommatoria dei Crediti ed anticipi MEF per contributi, delle Attività per imposte anticipate, delle Altre attività correnti e non correnti e delle Altre passività correnti e non correnti.
- **Capitale circolante:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e delle Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** è determinato dalla sommatoria delle voci Immobili, impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Attività nette possedute per la vendita:** sono determinate da componenti patrimoniali per i quali si ritiene che il valore contabile possa essere recuperato principalmente con un'operazione di vendita o un trasferimento ai soci nonché con il loro uso continuativo.
- **Capitale Investito Netto - CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e dalle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta - PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato dalla sommatoria dei Prestiti obbligazionari, dei Finanziamenti da banche a lungo termine, delle quote correnti a essi riferiti, dei Finanziamenti da banche a breve termine, dei Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, delle Disponibilità liquide e delle Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **Mezzi Propri - MP:** è un indicatore di bilancio calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato di periodo.
- **Ebitda margin:** è un indice percentuale di redditività. E' determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.

RFI S.p.A.

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

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

- **ACC/ACC-M:** Apparato Centrale Computerizzato (Multistazione). Apparato centrale elettronico computerizzato per il comando e il controllo di impianti di segnalamento e sicurezza di stazione.
- **ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti:** Organo competente per la regolazione dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori.
- **ATC: Automatic Train Control.** Sistema di controllo automatico della marcia del treno. E' l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'*Automatic Train Protection* (ATP)
- **AV/AC:** Alta Velocità-Alta Capacità. Sistema di linee e mezzi specializzati per l'Alta Velocità e/o l'Alta Capacità di trasporto.
- **CCSE:** Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico. Ente pubblico economico che opera nei settori dell'elettricità, del gas e dell'acqua.
- **Contratto di Programma – Parte Servizi o Parte Investimenti:** Contratti tra il MIT e Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento ed altre condizioni, quali ad esempio la manutenzione ordinaria e/o straordinaria della rete, per favorire lo sviluppo del sistema ferroviario.
- **Direttrice:** insieme di linee ferroviarie avente particolari caratteristiche di importanza per il volume dei traffici e le relazioni di trasporto che su di essa si svolgono, congiungendo fra loro centri o nodi principali della rete.
- **ERA - European Railway Agency.** E' l'agenzia dell'Unione europea (UE), che stabilisce i requisiti obbligatori per le ferrovie europee ed i costruttori sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità, che si applicano al sistema ferroviario trans europeo. L'ERA fissa gli obiettivi comuni di sicurezza, i metodi e gli indicatori comuni di sicurezza e segue la direttiva 2004/49 / CE e successive modifiche.

RFI S.p.A.

- **ERTMS (European Rail Traffic Management System):** sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.
- **ETCS (European Train Control System):** sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC (*Automatic Train Control*). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi.
- **GSM-R (Global System for Mobile Communication-Railway):** *standard* europeo per la telefonia radiomobile pubblica di tipo digitale, con velocità di trasmissione di 9,6 Kbps.
- **PMdA:** Pacchetto Minimo di Accesso.
- **PRM:** Persone Ridotta Mobilità
- **OPI:** Orientamenti preliminari Assirevi in tema di IFRS.
- **NODO:** locuzione convenzionale che definisce un'area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, che rappresentano la prosecuzione dei principali itinerari che entrano nello stesso nodo nonché altre linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.
- **Raddoppio:** trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.
- **Terminal:** infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.
- **Sistema Comando Controllo/Controllo Traffico Computerizzato Grande rete SCC/CTC:** è un sistema per la regolazione della circolazione per direttrici e nodi con caratteristiche di prestazioni superiori ai tradizionali sistemi per il controllo del traffico centralizzato.
- **Sistema di Controllo Marcia Treno - SCMT:** prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.
- **Trasporto intermodale:** trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con spostamento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).
- **Treni-km:** km di linea ferroviaria percorsi da un treno in un dato arco temporale di riferimento.

RFI S.p.A.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NELL'ESERCIZIO

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

LEGENDA**CI:** Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio)**EBIT:** Risultato operativo**EBITDA:** Margine operativo lordo**MP*:** Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio**MP:** Mezzi propri**PFN:** Posizione finanziaria netta**RIC:** Ricavi operativi**RN:** Risultato netto

RFI S.p.A.

LA NOSTRA AZIENDA

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

Note

(1) di cui 70 Km di rete estera

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

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

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

RFI S.p.A.

Piano di Impresa

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

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

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

I RAPPORTI CON LO STATO

A valle di un articolato processo di confronto avviato con i Ministeri competenti ed in coerenza con quanto stabilito dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nella Delibera n.4 del 2012, i rapporti della Società con lo Stato - a partire dall'anno 2013 - sono regolati attraverso due atti:

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

Il Contratto di Programma - Parte Investimenti

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

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

Il Contratto di Programma - Parte Servizi

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

Percorso di integrazione delle Ferrovie Concesse

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

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

RFI S.p.A.

QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

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

AUTORITA' DEI TRASPORTI

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

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

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In dettaglio è previsto che:

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

RFI S.p.A.

- a) riduzione dei costi operativi relativi all'esercizio 2014, posti alla base del calcolo del canone relativo al PMdA, di un importo pari ad euro 34.464.067;
- b) riduzione del valore delle Immobilizzazioni nette relative all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo del canone relativo al PMdA, di un importo pari ad euro 20.280.572;
- c) incremento del valore del Capitale Circolante Netto relativo all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo del canone relativo al PMdA, di un importo pari ad euro 72.805.101;
2. in esecuzione della sentenza del TAR Piemonte n. 1098 del 2017, la piena conformità del sistema tariffario 2016-2021 per i servizi *extra*-PMdA ai criteri approvati con delibera ART n. 96/2015, è condizionata all'applicazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dei seguenti correttivi:
- a) riduzione dei costi operativi relativi all'esercizio 2014, posti alla base del calcolo dei corrispettivi relativi ai servizi *extra*-PMdA, di un importo complessivo pari ad euro 1.862.205, con specifica allocazione ai singoli servizi;
- b) riduzione del valore delle Immobilizzazioni nette relative all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo del calcolo dei corrispettivi relativi ai servizi *extra*-PMdA, di un importo pari ad euro 45.664.

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

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

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

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

Decreto legislativo n. 139/2018

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

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

Le modifiche di maggiore interesse per RFI sono le seguenti:

RFI S.p.A.

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

PARTNERSHIP TRA I GESTORI EUROPEI DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

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

Corridoio europeo merci Reno-Alpi

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

Corridoio europeo merci Scandinavo-Mediterraneo

RFI S.p.A.

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

Corridoio europeo merci Baltico-Adriatico

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

Corridoio europeo merci Mediterraneo

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

Brenner Corridor Platform

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

I RAPPORTI CON I CLIENTI

Generalità

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

Contratti di utilizzo dell'infrastruttura

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

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

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

Accesso all'Infrastruttura e Prospetto Informativo della Rete

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

SERVIZI OFFERTI DAL GESTORE

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

Pacchetto minimo di accesso

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

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

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

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

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

Servizi complementari

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

- a) fornitura corrente di trazione;

RFI S.p.A.

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

Servizi ausiliari

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

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

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Marzo

Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS)

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

Aprile

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

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

RFI S.p.A.

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

Progetto "Raddoppio e velocizzazione Canello-Benevento"

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

Progetto Penultimo/ultimo miglio

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

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

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

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

Luglio**Fusione RFI/Centostazioni SpA**

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

Agosto**Costituzione della società Blu Jet Srl**

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

RFI S.p.A.

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

Novembre

Acquisto partecipazione in Grandi Stazioni Rail SpA

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

Delibera ART n. 110/2018

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

Dicembre

Decreto legislativo n. 139/2018

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

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

Conferimento ramo d'azienda Retail a CS Retail SpA

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

RFI S.p.A.

RISORSE UMANE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

Novità normative in tema di *Privacy*

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

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

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

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

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

Formazione

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

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

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

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

RFI S.p.A.

RAPPORTO DI SOSTENIBILITÀ (RDS)

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

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

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

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

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

POLITICA AMBIENTALE

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

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

RFI S.p.A.

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

RFI S.p.A.

QUADRO MACROECONOMICO

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

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

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

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2018

RFI S.p.A.

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

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

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2018

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2018

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

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

RFI S.p.A.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

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

Conto economico riclassificato

valori in milioni di euro

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

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute nell'esercizio 2018 rispetto al 2017; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al bilancio, a cui si fa rimando.

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un incremento pari a 227 milioni di euro prevalentemente per effetto dei seguenti fattori:

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

Stato patrimoniale riclassificato

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

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute al 31 dicembre 2018; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al Bilancio, a cui si fa rimando.

La variazione in aumento del Capitale Investito Netto di 914 milioni di euro è la risultante dell'incremento del Capitale Circolante (833 milioni di euro), del Capitale Immobilizzato Netto (9 milioni di euro), delle Attività nette possedute per la vendita (3 milioni di euro) e del decremento del TFR (79 milioni di euro), parzialmente compensato dall'incremento degli Altri Fondi (10 milioni di euro).

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

INVESTIMENTI**LO SVILUPPO DELLA RETE**

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

Avanzamento economico degli investimenti

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

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

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

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

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

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

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

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

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

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

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

Infine sono stati soppressi 62 passaggi a livello.

RFI S.p.A.

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

Principali progettazioni

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

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

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

AVVIO DI FASI REALIZZATIVE

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

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

RFI S.p.A.

TECNOLOGIE INTEGRATE

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

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

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

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

RFI S.p.A.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI**Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013**

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

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

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

Risorse FESR – PON 2014-2020

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

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

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

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

Risorse TEN-T**Programmazioni periodo 2007-2013**

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

INFRASTRUTTURA**LE STAZIONI**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

La Carta dei Servizi

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

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

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

Attenzione all'ambiente ed al sociale

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

Sicurezza della circolazione

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

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

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

Servizi alle persone con disabilità e a ridotta mobilità

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

Security

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

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

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

Qualità della stazione nel complesso

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

RFI S.p.A.

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

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

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

Puntualità

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

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

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

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

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

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

La puntualità reale è stata influenzata da alcuni elementi:

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

RFI S.p.A.

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

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

LA SICUREZZA NELL'ESERCIZIO FERROVIARIO E DELL'INFRASTRUTTURA

Andamento della Sicurezza (incidentalità ferroviaria)

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

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

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

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

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

¹ *Common Safety Target*-Obiettivi Comuni di Sicurezza

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

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

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

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

Sistema Integrato Gestione Sicurezza

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

Autorizzazione di Sicurezza

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

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

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

Politica Integrata della Sicurezza

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

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

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

RFI S.p.A.

Sicurezza della Infrastruttura**Sicurezza nelle Gallerie**

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

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

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

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

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

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

Vulnerabilità sismica, rischio idrogeologico e aree in frana

Con riferimento alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee del sistema di grande viabilità ferroviaria, ai sensi dell'articolo 2 comma 3 dell'OPCM n. 3274 del 2003:

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

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

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Attività di ricerca

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

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

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

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

RFI S.p.A.

Piano Tecnologico di Rete

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

Sviluppi tecnologici

Nel corso del 2018, il volume di spesa per investimenti in sviluppi innovativi è stato pari a circa 27,2 milioni di euro come da seguente tabella, che evidenzia l'ammontare della spesa ripartita tra i principali settori di intervento:

valori in milioni di euro

Settore di intervento	Anno 2018	Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015	Anno 2014
Tecnologie per la sicurezza	21,9	28,9	36	44,7	7,0
Diagnostica innovativa	-	-	0,1	0,8	0,8
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	4,0	3,7	10,2	18,4	2,6
Difesa ambiente e territorio	0,5	0,3	-	-	-
Altro	0,8	0,3	-	-	-
TOTALE	27,2	33,2	46,3	63,9	10,4

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

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

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

RFI S.p.A.

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

Sono stati completati i seguenti interventi:

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

Comitato Tecnico e di Monitoraggio

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

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

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 per ottimizzare la capacità di accesso agli impianti pubblici merci ed ottimizzarne l'utilizzo secondo i principi di equità, trasparenza e non discriminazione dettati inizialmente dal D.lgs.n.188/2003, poi sostituito dal D.lgs.n.112 del 15 luglio 2015. Controllata all'89% da RFI e partecipata al 11% da Mercitalia Intermodal (già Cemat) la società ha per oggetto la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali, anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali, la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione dei mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

La Società chiude l'esercizio 2018 con un Risultato Netto positivo pari ad euro 2,2 milioni di euro, in linea con quello dell'esercizio precedente, pur in presenza di una leggera riduzione dell'EBIT (circa 123 mila €) dovuta ad una riduzione dei ricavi per servizi terminalistici, per lo più compensata dall'effetto positivo della riduzione delle imposte sul reddito.

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

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

RFI S.p.A.

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

L'oggetto della Società consiste nella "gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".

I principali eventi dell'anno si riferiscono ad interventi sul capitale sociale nonché all'aumento della quota di partecipazione nella Società BBT SE.

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

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

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

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

Grandi Stazioni Rail (partecipata al 100%)

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

AZIONI PROPRIE

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

RFI S.p.A.

ALTRE INFORMAZIONI**PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI****Premessa**

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

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

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

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

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

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

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

Procedimenti D.Lgs. 231/2001

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

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

RFI S.p.A.

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

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

Relativamente ai procedimenti di nuova comunicazione si segnala:

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

RFI S.p.A.

Altri procedimenti penali rilevanti

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

- 6765/2012 RGNR iscritto presso la Procura di Brindisi avente ad oggetto un sinistro che ha coinvolto il Treno Freccia Argento 9351 e un autoarticolato occorso in data 24 settembre 2012 presso il passaggio a livello sito al Km 710+403 della tratta Bari – Lecce nei pressi della stazione di Cisternino (BR). Il giudizio è a carico del conducente del veicolo per i delitti di omicidio colposo e disastro ferroviario. RFI si è costituita parte civile unitamente a Trenitalia. Il Tribunale di Brindisi in data 21 ottobre 2014 ha emesso sentenza di condanna a carico dell'imputato. La Corte di Appello in data 5 aprile 2018 ha confermato la sentenza di primo grado.
- 3034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, relativo all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato al km 155+849 della tratta Rossano C. – Mirto Crosia. Nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo FS viene contestato, in concorso, l'omicidio colposo e il disastro ferroviario colposo. Il giudizio è pendente nella fase dell'udienza preliminare.

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

Procedimento AGCM A/519 – Regione Veneto

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

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

Ricorso al TAR Lombardia- sezione di Milano N.G. 492/2016 avverso la delibera AEEGSI n. 654 del 23 dicembre 2015

In data 26 febbraio 2016 RFI ha notificato al TAR Lombardia il ricorso avverso la delibera n. 654/2015 con cui l'Autorità dell'Energia Elettrica, il Gas e Servizi Idrici (AEEGSI) ha adottato il provvedimento che approva la regolazione tariffaria dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell'energia elettrica per il periodo di regolazione 2016-2023. Detto provvedimento è composto, tra l'altro, dal "Testo integrato delle disposizioni per l'erogazione dei servizi di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica - disposizioni per il periodo 2016-2019 (TIT)", la cui parte IV regola i "regimi tariffari speciali".

Con riferimento al regime tariffario speciale di cui è titolare RFI e di cui gode il sistema ferroviario, il nuovo TIT prevede che, a partire dal 1 gennaio 2016, il beneficio dell'applicazione del c.d. "punto unico virtuale" sia limitato ai soli quantitativi di energia del servizio universale e merci, venendo viceversa meno la relativa fruizione per i quantitativi di energia dei servizi "a mercato" (rispetto ai quali i consumi mensili vengono considerati come "uniformemente distribuiti tra i punti di prelievo" di RFI e, quindi, alla massima aliquota applicabile).

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

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

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

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

Per quanto concerne quelle contestazioni di cui alla Delibera n. 64 per cui RFI non aveva presentato proposte di impegni ma solo memorie difensive (segnatamente quelle riguardanti le misure 4.6.1 "sgombero dell'infrastrutture", 5.6.1 "rimodulazione del sistema penali/franchigie per mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione di tracce" e 7.6.1 "Performance Regime"), si rammenta che con Delibera n. 33 notificata a RFI il 24 marzo 2016 l'ART ha definitivamente chiuso tale procedimento sanzionatorio, disponendo:

i) l'archiviazione delle contestazioni riguardanti le misure 4.6.1 lett. d) "sgombero dell'infrastruttura", 5.6.1 lett. c) "divieto di cumulo delle franchigie" e 7.6.1 lettera e) "Performance Regime" della Delibera n. 70/2014;

RFI S.p.A.

ii) l'accertamento della violazione della misura 5.6.1 lett b) "neutralità del sistema rispetto al grado di concentrazione del mercato, da perseguire attraverso il calcolo della franchigia per scaglioni di canone contrattualizzato, applicando percentuali decrescenti all'aumentare del canone" con conseguente irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria pari a euro 20.000.

iii) l'accertamento della violazione della misura 5.6.1 lett d) "introduzione di un sistema di franchigie per mancata utilizzazione delle tracce anche per i servizi AV, a favore dell'Impresa ferroviaria, basato sugli stessi criteri di cui alla precedente lettera b) ed allineato a quello previsto per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale" con conseguente irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria pari a euro 10.000 e prescrizione a RFI di introdurre nei PIR 2015 e 2017 - entro 15 gg dalla notifica del provvedimento - la previsione di uno scaglione di franchigia pari al 3% a favore delle IF titolari contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro, pubblicando sul proprio sito i PIR così integrati e dandone tempestiva comunicazione a tutti i soggetti interessati.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

Ricorso verso Delibera ART n. 140/2017

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

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

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

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

IL CONTENZIOSO FISCALE

Nel seguito si riportano i contenziosi fiscali concernenti l'indebita deduzione dalla base imponibile dei contributi in conto esercizio pagati da RFI a Trenitalia per il servizio di trasporto gratuito dei titolari della carta di libera circolazione in materia di Imposta Regionale sulle Attività Produttive.

RFI S.p.A.

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

Compensi degli amministratori con deleghe

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

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

FATTORI DI RISCHIO

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

Attività di *Risk Management*

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

Il processo si articola nelle seguenti fasi:

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

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

Rischi di *business*

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

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

RFI S.p.A.

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

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

Rischi di natura regolatoria e di *compliance*

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

Rischi operativi

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

A fronte di tali rischi, la Società attua procedure di gestione e controllo che permettono di monitorare costantemente l'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali e di innescare meccanismi volti alla definizione di azioni migliorative o correttive. Al riguardo prosegue l'attuazione di specifiche azioni di natura contrattuale e organizzativa, tese a rafforzare il presidio sui progetti d'investimento da parte di RFI in quanto committente. È stato inoltre avviato un progetto di ampio respiro volto a innovare le modalità di gestione degli investimenti attraverso l'ottimizzazione degli strumenti informativi necessari alla loro gestione operativa e, più in generale, a supportare il modello di gestione a vita intera degli *asset*.

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

Rischi ICT (Information and Communication Technology)

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

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

RFI S.p.A.

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

RFI S.p.A.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

RFI S.p.A.

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

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

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

RFI S.p.A.

CONTO ECONOMICO

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

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

RFI S.p.A.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

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

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

RFI S.p.A.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

Patrimonio netto										(valori in Euro)
	Riserve					Riserve di valutazione				Totale Patrimonio Netto
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Altre riserve	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di periodo	
Saldo al 1 gennaio 2017	31.525.279.633	47.806.571	(110.552.413)	(125.255.993)			(188.001.835)	1.596.329.614	180.769.289	33.114.376.701
Distribuzione dividendi Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente Variazioni da scissione Utili/(Perdite) complessivo rilevato di cui: Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali Altri movimenti		9.038.465	11.050.494	(14.780.560)	50.000.000	9.038.465 50.000.000	71.730.825		(100.000.000) (80.769.289)	(100.000.000) — 50.000.000
Saldo al 31 dicembre 2017	31.525.279.633	56.845.036	(80.819.364)	(140.036.553)	50.000.000	(114.010.881)	1.668.060.439	261.500.769	261.500.769	33.340.829.960
Effetti della prima applicazione dell'IFRS9							(65.341.987)			(65.341.987)
Saldo al 1 gennaio 2018*	31.525.279.633	56.845.036	(80.819.364)	(140.036.553)	50.000.000	(114.010.881)	1.602.718.452		261.500.769	33.275.487.973
Distribuzione dividendi Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente Utili/(Perdite) complessivo rilevato di cui: Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali Operazioni straordinarie Utili/(Perdite) di esercizio		13.075.038	21.187.717	9.648.917		13.075.038	148.425.731		(100.000.000) (161.500.769)	(100.000.000) — 21.187.717 9.648.917 28.508.050
Saldo al 31 dicembre 2018	31.528.425.067	69.920.074	(59.631.647)	(130.387.636)	78.508.050	(41.591.159)	1.751.144.183	1.751.144.183	274.196.193	33.512.174.284

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

RFI S.p.A.

RENDICONTO FINANZIARIO

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

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

RFI S.p.A.

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO

RFI S.p.A.

1. Premessa

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

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

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

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

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

2. Criteri di redazione del bilancio

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 4 - Gestione dei rischi finanziari.

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

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

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

3. Principali principi contabili applicati

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

Immobili, impianti e macchinari

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

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

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

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

RFI S.p.A.

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

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

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

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. La Società valuta gli investimenti immobiliari al costo.

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

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

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili ed atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di

RFI S.p.A.

produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore accumulate. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono capitalizzabili sul valore dell'attività.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è determinato secondo le modalità descritte per la voce "Immobili, Impianti e Macchinari".

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, ed il valore contabile dell'attività e sono rilevati a conto economico al momento in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le immobilizzazioni immateriali si distinguono in: Costi di sviluppo; Concessioni, Licenze e marchi e diritti simili; Immobilizzazioni in corso e Acconti.

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato ed i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere od utilizzare i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'immobilizzazione immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo, il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

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

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette

RFI S.p.A.

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

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

Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

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

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

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

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

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

Aggregazioni Aziendali

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

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

RFI S.p.A.

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

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

Le aggregazioni aziendali sono contabilizzate secondo il *purchase method*. Tale metodologia presuppone l'esecuzione di quattro fasi distinte che sono:

- identificazione dell'acquirente;
- identificazione della data di acquisizione;
- misurazione del costo d'acquisto;
- allocazione del costo alle attività e passività con eventuale determinazione dell'avviamento.

Il prezzo dell'acquisizione deve essere riflesso sul valore dei beni dell'entità acquisita e tale attribuzione deve avvenire al *fair value* (delle attività e delle passività) e non ai loro valori contabili. L'eventuale differenza residuale positiva costituisce l'Avviamento (*Goodwill*), quella negativa il Disavviamento (*Badwill*).

Strumenti Finanziari

La Società, a partire dal 1° gennaio 2018, applica per la rilevazione e misurazione degli strumenti finanziari, il principio contabile internazionale IFRS 9 "Strumenti finanziari". L'IFRS 9 sostituisce il precedente IAS 39, dettando nuove regole in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment* e *hedge accounting* secondo il *business model* utilizzato per gestire le attività e passività finanziarie e le caratteristiche dei flussi di cassa finanziari. Inoltre il principio introduce nuovi aspetti per la valutazione delle perdite sui crediti (*expected credit losses*) ed un nuovo modello di *hedge accounting*.

Gli effetti della prima applicazione dell'IFRS 9, sulla base delle valutazioni effettuate dalla Società, sono riepilogati nella Nota 4 "Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15", cui si fa rinvio.

Classificazione e valutazione – Attività finanziarie

L'IFRS 9 introduce nuove disposizioni per la classificazione e la valutazione delle attività finanziarie che riflettono il modello di *business* secondo cui vengono gestite tali attività e le caratteristiche dei loro flussi finanziari.

L'IFRS 9 classifica le attività finanziarie in tre categorie principali: al costo ammortizzato, al *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI) e al *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL). Le categorie previste dallo IAS 39, ossia, detenuti fino a scadenza, finanziamenti e crediti e disponibili per la vendita, sono state eliminate.

In dettaglio il principio contabile così come adottato dalla società:

RFI S.p.A.

Classificazione e valutazione – Attività finanziarie	
IFRS 9	IAS 39
<p>L'IFRS 9 classifica le attività finanziarie in tre categorie principali: al costo ammortizzato, al <i>fair value</i> rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI) e al <i>fair value</i> rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL).</p> <p>Le analisi che un'entità dovrà svolgere per classificare le attività finanziarie nelle suddette categorie seguono una prima distinzione a seconda se siamo in presenza di un titolo di capitale, un titolo di debito o un derivato.</p> <p>Tutte le attività finanziarie rappresentate da <u>titoli di capitale</u> sono sempre rilevate al <i>fair value</i>.</p> <p>Nel caso in cui il titolo sia detenuto con finalità di <i>trading</i>, le variazioni di <i>fair value</i> devono essere rilevate a conto economico, mentre per tutti gli altri investimenti l'entità potrà decidere, alla data di rilevazione iniziale, di rilevare successivamente tutte le variazioni di <i>fair value</i> nelle altre componenti del conto economico complessivo (OCI), esercitando la FVTOCI <i>option</i>. In tal caso, gli importi accumulati a OCI non saranno mai riversati nell'utile/(perdita) dell'esercizio anche in caso di eliminazione contabile dell'investimento. L'applicazione dell'opzione "FVTOCI" è irrevocabile e le riclassifiche tra le tre categorie non sono concesse.</p> <p>Per quanto riguarda invece la classificazione delle attività finanziarie rappresentate dai <u>crediti e dai titoli di debito</u>, è necessario considerare due elementi:</p> <p>1. il modello di <i>business</i> adottato dalla società. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Held to Collect</i> (HTC) modello avente l'obiettivo di possedere l'attività finanziaria per l'incasso dei flussi contrattuali; • <i>Held To Collect and Sale</i> (HTC&S) modello avente l'obiettivo sia di incassare i flussi contrattuali derivanti dall'attività finanziaria sia di vendere l'attività finanziaria stessa; 	<p>In precedenza e in linea con quanto previsto dallo IAS 39 le attività finanziarie erano classificate nelle seguenti categorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • attività al <i>fair value</i> con contropartita al conto economico; • crediti e finanziamenti; • attività finanziarie detenute fino a scadenza; • attività finanziarie disponibili per la vendita. <p><u>Attività finanziarie con contropartita al conto Economico</u></p> <p>Tale categoria includeva le attività finanziarie acquisite a scopo di negoziazione a breve termine, gli strumenti derivati e le attività designate come tali al momento della loro iscrizione. Tali attività erano valutate al <i>fair value</i>, determinato facendo riferimento al valore di mercato (<i>bid price</i>) alla data di chiusura del periodo oggetto di rilevazione o, nel caso di strumenti non quotati, attraverso tecniche finanziarie di valutazione comunemente utilizzate.</p> <p><u>Crediti e finanziamenti</u></p> <p>In tale categoria erano incluse le attività non rappresentate da strumenti derivati e non quotate in un mercato attivo, dalle quali erano attesi pagamenti fissi o determinabili. Tali attività erano inizialmente rilevate al <i>fair value</i> e, successivamente, valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso di interesse effettivo.</p> <p><u>Attività finanziarie detenute fino a scadenza</u></p> <p>Tali attività, valutate al costo ammortizzato, erano quelle, diverse dagli strumenti derivati, a scadenza prefissata e per le quali si aveva l'intenzione e la capacità di mantenerle in portafoglio sino alla scadenza stessa.</p> <p><u>Attività finanziarie disponibili per la vendita</u></p>

RFI S.p.A.

<p>• altro modello di business diverso dai due precedenti.</p> <p>2. le caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali rinvenienti dallo strumento finanziario. In particolare si dovrà verificare se tali flussi di cassa contrattuali sono rappresentati unicamente dal pagamento del capitale e dagli interessi o diversamente includono anche altre componenti. Questa verifica è denominata <i>SPPI Test (Solely Payment of Principal and Interest Test)</i>.</p> <p>L'IFRS 9 fornisce le definizioni di capitale e interessi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il capitale è il <i>fair value</i> dell'attività finanziaria all'iscrizione iniziale e tale importo può cambiare nel tempo lungo la vita dello strumento finanziario (ad esempio, tramite rimborsi); • gli interessi rappresentano, invece, la compensazione per il valore temporale del denaro e il rischio di credito sul capitale residuo. <p>Un'attività finanziaria rappresentata quindi da titoli di debito potrà essere classificata nelle seguenti categorie:</p> <p>1. Costo ammortizzato quando:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. i flussi di cassa contrattuali dello strumento sono rappresentati unicamente dal pagamento di capitale e interessi (<i>SPPI Test</i> superato); e b. il <i>business model</i> adottato dalla società prevede che l'entità detenga l'attività finanziaria esclusivamente per incassare flussi di cassa contrattuali (modello di <i>business HTC</i>). <p>In questa categoria, gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al <i>fair value</i>, inclusivo dei costi dell'operazione (ovvero i costi marginali, intesi come i costi che non sarebbero stati sostenuti senza che l'entità avesse acquisito, emesso o dismesso lo strumento) e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi (calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo come nel previgente IAS</p>	<p>In tale categoria erano incluse le attività finanziarie, non rappresentate da strumenti derivati, designate appositamente come rientranti in tale voce o non classificate in nessuna delle precedenti voci. Tali attività erano valutate al <i>fair value</i>, determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato alla data di bilancio o delle situazioni infrannuali o attraverso tecniche e modelli di valutazione finanziaria, rilevandone le variazioni di valore con contropartita in una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva per attività disponibili per la vendita"). Tale riserva veniva riversata a conto economico solo nel momento in cui l'attività finanziaria veniva effettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni negative, quando si evidenziava che la riduzione di valore significativa e prolungata già rilevata a patrimonio netto non poteva essere recuperata.</p>
--	--

RFI S.p.A.

39), le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

2. *Fair Value Through Other Comprehensive Income* (FVTOCI) quando:

- a. i flussi di cassa contrattuali dello strumento sono rappresentati unicamente dal pagamento di capitale e interessi (*SPPI Test* superato); e
- b. il *business model* adottato dalla società prevede che l'entità detenga l'attività finanziaria sia per incassare flussi di cassa contrattuali che flussi di cassa generati dalla vendita (modello di *business* HTC&S).

In tale categoria gli strumenti finanziari classificati sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione.

Gli interessi (calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo come nel previgente IAS 39), le perdite/(utili) per riduzione di valore e gli utili/(perdite) su cambi sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio. Le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI saranno riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

3. *Fair Value Through Profit Or Loss* in via residuale, ovvero quando:

- a. non sono rispettati i criteri precedentemente descritti ovvero;
- b. nel caso in cui si eserciti la *fair value option*.

Gli strumenti finanziari classificati in tale categoria sono inizialmente e successivamente rilevati al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni del *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

RFI S.p.A.

Classificazione e valutazione – Passività finanziarie

L'IFRS 9 mantiene in sostanza le disposizioni dello IAS 39 per la classificazione delle passività finanziarie.

Tuttavia, mentre lo IAS 39 richiede la rilevazione di tutte le variazioni del *fair value* delle passività designate al FVTPL nell'utile/(perdita) dell'esercizio, l'IFRS 9 prevede che tali variazioni di *fair value* vengano presentate nel modo seguente:

- l'importo della variazione del *fair value* attribuibile ai cambiamenti del rischio di credito della passività deve essere presentato nelle altre componenti del conto economico complessivo; e
- l'importo residuo della variazione del *fair value* deve essere rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Perdite per riduzione di valore – Attività finanziarie e attività derivanti da contratti con i clienti

L'IFRS 9 sostituisce il modello della 'perdita sostenuta' (*incurred loss*) previsto dallo IAS 39 con un modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' (*expected credit loss* o 'ECL'). Il modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL che saranno ponderati in base alle probabilità.

Il nuovo modello di perdita per riduzione di valore si applica alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato o al FVOCI, fatta eccezione per i titoli di capitale e le attività derivanti da contratti con i clienti.

Il principio prevede che i fondi a copertura su crediti siano valutati utilizzando i seguenti approcci metodologici: il "General deterioration method" e il "Simplified approach"; in particolare:

- Il "General deterioration method" richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari inclusi nel perimetro di applicazione dell'IFRS 9. I tre *stage* riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- Il "Simplified approach" prevede, per i crediti commerciali, *contract asset*⁵ e crediti derivanti da contratti di *leasing*, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method*, come anticipato, gli strumenti finanziari sono classificati in tre *stage* in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- *Stage 1*: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da parametri qualitativi (es.: *rating*) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in *stage 1*, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (*12-month ECL*) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di *default* nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli

⁵ Ai sensi dell'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*, i *contract asset* sono definiti come i diritti dell'entità ad un corrispettivo in cambio di beni o servizi che l'entità ha trasferito al cliente, quando il diritto è subordinato a qualcosa di diverso dal passare del tempo (per esempio, le prestazioni future dell'entità).

RFI S.p.A.

strumenti finanziari compresi in *stage 1* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;

- *Stage 2*: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime ECL*). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 2* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage 3*: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di *impairment* e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di *default*, il Gruppo ha individuato una segmentazione convenzionale in *cluster* omogenei in base alla tipologia di controparte:

- *Pubblica Amministrazione*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- *Intercompany*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;
- *Depositi*: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- *Crediti vs terzi*: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Il Gruppo ha deciso, inoltre, di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con *rating* ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation* bensì esse vengono allocate direttamente in *stage 1* con *provisioning* a 1 anno.

Pertanto, l'applicazione del modello di *impairment*, prevede i seguenti principali *step* operativi:

- Distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali: è finalizzata ad isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di *stage allocation*, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della *stage allocation* in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica *lifetime*;
- Calcolo dell'Expected Credit Loss – Crediti Finanziari: per ogni cluster, una volta definito lo *stage* di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;
- Calcolo dell'Expected Credit Loss – Crediti Commerciali: per ogni cluster, si procede alla segmentazione del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro 1 anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa secondo le regole indicate.

Derivati

In linea con quanto previsto dall'IFRS 9, la Società ha deciso in fase di prima applicazione di avvalersi della possibilità di continuare ad applicare le disposizioni di *hedge accounting* previste dallo IAS 39. Pertanto, le disposizioni relative agli strumenti derivati sono rimaste immutate.

RFI S.p.A.

Gli strumenti derivati sono sempre considerati come attività detenute a scopo di negoziazione e valutati a *fair value* con contropartita a conto economico, salvo il caso in cui gli stessi si configurino come efficaci strumenti di copertura di un determinato rischio relativo a sottostanti attività o passività o impegni assunti dalla Società.

Gli strumenti finanziari derivati stipulati dalla Società sono volti a fronteggiare l'esposizione al rischio di tasso di interesse e ad una diversificazione dei parametri di indebitamento che ne permetta una riduzione del costo e della volatilità. Alla data di stipula del contratto gli strumenti derivati sono inizialmente contabilizzati al *fair value* e, se gli strumenti derivati non sono contabilizzati quali strumenti di copertura, le successive variazioni del *fair value* sono trattate quali componenti del conto economico.

Fair value hedge

Le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *fair value hedge* e che si qualificano come tali sono rilevate a conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di *fair value* delle attività o passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.

Cash flow hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari (*cash flow*) di un'attività o di una passività iscritta in Bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al *fair value* dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di Patrimonio Netto (riserva di *cash flow hedge*). L'utile o la perdita cumulati sono stornati dalla riserva di Patrimonio Netto e contabilizzati a conto economico negli stessi esercizi in cui gli effetti dell'operazione oggetto di copertura vengono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita associati a quella parte della copertura inefficace sono iscritti a conto economico immediatamente. Se l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati, contabilizzati nella riserva di Patrimonio Netto, sono rilevati immediatamente a conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Determinazione del fair value

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate.

Le attività e passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (input) utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

Livello 1: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui la Società può accedere alla data di valutazione;

Livello 2: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;

Livello 3: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di dati di input non osservabili.

Gli strumenti presenti nel portafoglio della Società sono di natura *OTC* (*Over The Counter*) e rientrano nella

RFI S.p.A.

valutazione di livello 2 e le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati *standard* di mercato. In particolare si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli *IRS (Interest Rate Swap)*;
- attraverso modelli finanziari di valutazione considerati *standard* di mercato per i *Collar*.

I dati di *input* utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor 3mesi*, la curva *Swap vs Euribor 6mesi*, la *Eur Interest Rate Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap Curve (CDS)* delle parti nel contratto derivato che rappresentano il dato di input comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del non *performance-risk*. La determinazione del non *performance-risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati *i)* l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, *ii)* le opportune *CDS curve* per rappresentare la loro probabilità di *default (PD)*.

In linea con quanto previsto dall'IFRS 13, a partire dal valore dell'IRS e dell'opzione (per il *Collar*) non corretto per il rischio di credito (*Fvmid*), è stato calcolato il relativo *Credit Value Adjustment* e il *Credit Adjusted fair value*.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi, al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minor valore tra il costo di acquisto e/o il costo di produzione, determinato secondo il metodo del costo medio ponderato, ed il valore netto di realizzo.

RFI S.p.A.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati per il completamento, nonché della stima dei costi necessari per realizzare la vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione ed una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze sono iscritte al netto di un apposito fondo rettificativo. In particolare il fondo viene utilizzato per la svalutazione delle rimanenze obsolete e/o di lento rigiro in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di *bonus* liquidabili nei dodici mesi dalla fine dell'esercizio nel quale i dipendenti hanno prestato l'attività lavorativa. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

Altri benefici ai dipendenti successivi al rapporto di lavoro (TFR e CLC)

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficiente attivo per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti. Per tali piani il rischio attuariale ed il rischio di investimento ricadono sul dipendente.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "*projected unit credit method*". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al Patrimonio Netto nell'esercizio di riferimento.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile, ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge

RFI S.p.A.

Finanziaria 2007” e s.m.i., ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all’eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al “Fondo di Tesoreria” gestito dall’INPS. Pertanto ne è derivato, che per le quote di TFR maturande dal 1 gennaio 2007, l’obbligazione nei confronti dell’INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR maturate fino alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

La Società ha inoltre in essere un ulteriore piano a benefici definiti la Carta di Libera Circolazione (CLC). La CLC garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione ed ai loro familiari il diritto di viaggiare gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione, sui treni gestiti dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Pertanto, viene rilevato in Bilancio sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l’onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.

Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l’ammontare e/o la data di accadimento. L’iscrizione viene rilevata solo quando esiste un’obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l’adempimento dell’obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell’onere per estinguere l’obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l’effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell’esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo ed il rischio specifico legato all’obbligazione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell’apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

La Società, a partire dal 1° gennaio 2018, applica per la rilevazione dei ricavi con i clienti, il principio contabile internazionale IFRS 15 “Ricavi provenienti dai contratti con i clienti”. L’IFRS 15 rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (ad eccezione di quelli che rientrano nell’ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). Sostituisce i precedenti *standards* sui ricavi: lo IAS 18 *Revenue* e lo IAS 11 *Construction Contracts*,

RFI S.p.A.

oltre che le interpretazioni IFRIC 13 *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 *Transfers of Assets from Customers* e SIC-31 *Revenue—Barter Transactions Involving Advertising Services*. Il principio cardine del nuovo *standard* impone che la società/entità rilevi i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi sia espresso in un importo che rifletta il corrispettivo a cui la società/entità ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi. La rilevazione dei ricavi, senza più presentare, come per i precedenti IAS 18 e IAS 11, la distinzione tra ricavi per vendita di beni, servizi e lavori in corso, si snoda attraverso il c.d. *five step model* (identificazione del contratto; identificazione delle *performance obligation*; identificazione del corrispettivo; allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*; rilevazione del ricavo). Gli impatti riferiti all'introduzione del principio IFRS 15 sono esposti nella successiva Nota 4 "Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15", cui si fa rinvio.

Nel seguito, il principio contabile così come adottato dalla Società.

Prodotti e servizi	Rilevazione IFRS 15 Natura, tempistiche di soddisfacimento delle performance obligation, significativi termini di pagamento	Rilevazione IAS 18 e IAS 11 Natura del cambio di principio contabile
Vendita di beni e servizi e contratti di costruzione (principio generale)	<p>Con l'IFRS 15 i ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente.</p> <p>Per l'IFRS 15, nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (<i>performance obligation</i>). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, l'entità rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa,</p>	<p>In precedenza i ricavi, in conformità allo IAS 18, venivano rilevati nella misura in cui era probabile che al Gruppo sarebbero affluiti dei benefici economici e il loro ammontare poteva essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali e premi attinenti la quantità. I Ricavi per prestazioni di servizi venivano rilevati a Conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione poteva essere attendibilmente stimato. I Ricavi delle vendite di beni erano valutati al <i>fair value</i> del corrispettivo ricevuto o spettante e quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni stessi erano trasferiti all'acquirente e i relativi costi potevano essere stimati attendibilmente.</p> <p>I contratti di costruzione (o commesse), in conformità allo IAS 11, venivano iscritti al valore dei corrispettivi contrattuali pattuiti, ragionevolmente maturati, secondo il metodo della percentuale di completamento, tenuto</p>

RFI S.p.A.

	<p>trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo.</p> <p>Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (<i>over the time</i>), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi il Gruppo utilizza il Metodo basato sugli <i>input</i> (<i>cost-to-cost method</i>). I ricavi sono rilevati sulla base degli <i>input</i> impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli <i>input</i> totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli <i>input</i> risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.</p>	<p>conto dello stato di avanzamento raggiunto e dei rischi contrattuali attesi. Lo stato di avanzamento dei lavori era misurato con riferimento ai costi di commessa sostenuti alla data di bilancio in rapporto al totale dei costi stimati per ogni singola commessa. Quando il risultato di una commessa non poteva essere stimato correttamente, il ricavo di commessa era riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti erano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa poteva essere stimato correttamente ed era probabile che il contratto avrebbe generato un profitto, il ricavo di commessa era riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando era probabile che il totale dei costi di commessa avrebbe superato il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale era rilevata a Conto economico immediatamente e indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa. Le commesse erano esposte al netto degli eventuali fondi svalutazione, delle perdite a finire, nonché degli acconti e degli anticipi relativi al contratto in corso di esecuzione. L'eventuale differenziale positivo veniva rilevato tra le attività nella voce in esame, mentre l'eventuale differenziale negativo veniva rilevato tra le passività alla voce "Debiti commerciali".</p>
<p>Pedaggio</p>	<p>Il pedaggio è il canone corrisposto a fronte dell'utilizzo delle tracce orarie funzionali all'effettuazione di treni per il traffico ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza /passeggeri Breve percorrenza/ Merci (Capitolo 5 del PIR), che rappresentano le singole performance obligation (PO). Il prezzo è calcolato come somma di due componenti A e B (Capitolo 6 del PIR):</p> <ul style="list-style-type: none"> - la componente A è correlata all'usura 	<p>L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.</p>

RFI S.p.A.

	<p>dell'infrastruttura;</p> <p>- la componente B è legata all'ability to pay dei segmenti di mercato. Il ricavo viene rilevato mensilmente con fatturazione in acconto sulla base degli importi contrattualizzati. Ogni trimestre si effettua il conguaglio sulla base della rendicontazione dell'effettivo circolato. Tale rendicontazione avviene per singolo treno e consiste nel valorizzare le tracce orarie contrattualizzate ed effettivamente utilizzate da ciascuna IF.</p>	
Servizi di traghettamento	<p>L'oggetto della prestazione prevede il traghettamento dei treni ed è compreso nel "Pacchetto Minimo di Accesso". Sebbene la prestazione comprenda anche i servizi di manovra, imbarco e sbarco, la prestazione è considerata un'unica <i>Performance Obligation</i>. La tariffa è regolata nel Capitolo 6 del PIR, ed è calcolata come moltiplicazione dell'<i>ability to pay</i> dei segmenti di mercato per i km equivalenti alla corsa. Il ricavo viene rilevato con fatturazione mensile in acconto. Trimestralmente si procede con conguagli sulla base dell'effettivo numero dei treni traghettati.</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.
Trazione elettrica (Servizi accessori alla circolazione)	<p>Il PIR al Capitolo 5 prevede tra i servizi complementari la fornitura della corrente di trazione.</p> <p>Il corrispettivo per il servizio di fornitura della corrente di trazione è calcolato, coerentemente con quanto previsto dal DM del Ministero dello Sviluppo Economico del 22 dicembre 2015 e riportato nel Capitolo 6 del PIR, dalla somma del corrispettivo unitario a copertura dei costi indiretti legati alla fornitura e del costo unitario dell'energia, moltiplicata per i Km elettrici.</p> <p>La rilevazione dei ricavi avviene mensilmente con fatturazione in acconto. Ogni trimestre vengono emesse</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.

RFI S.p.A.

	le fatture a conguaglio. Entro l'anno successivo viene calcolato l'effettivo costo della corrente di trazione e si procede con un conguaglio alle IF.	
Altri servizi accessori alla circolazione (esclusa trazione elettrica)	<p>L'oggetto del contratto sono i servizi accessori alla circolazione previsti dal Capitolo 5 del PIR (es. Sosta, Rifornimento Idrico, platee di lavaggio, preriscaldamento, servizi di manovra, <i>Fast track, Parking</i>, ecc.), esclusi i servizi compresi nel PMdA e la trazione elettrica.</p> <p>Le tariffe relative ad ogni servizio sono elencate al capitolo 6 del PIR. Ciascun servizio accessorio alla circolazione è considerato come singola <i>Performance Obligation</i>, pertanto ciascun prezzo si riferisce ad un'unica PO.</p> <p>La rilevazione del ricavo avviene mensilmente mentre la fatturazione viene effettuata trimestralmente sulla base degli importi rendicontati per ciascuna IF e per ciascun servizio.</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.
Prestazioni sanitarie	<p>Tramite la Direzione Sanitaria offre numerose e diversificate attività in campo sanitario rivolte sia alle società del Gruppo Ferrovie dello Stato, sia a società, Enti pubblici e privati convenzionati nel settore del trasporto che ai privati. Tra i servizi offerti rientrano le visite per: idoneità/inidoneità alla guida per le varie tipologie di patenti, assunzione e controllo dell'idoneità psico-fisica dei lavoratori nel comparto trasporti, accertamenti specialistici, ecc.</p> <p>Dal momento in cui la prestazione è considerata resa e conclusa viene inserita in un sistema di WEB VINE, che provvede a trasferire i dati per la rilevazione dei ricavi e l'emissione della relativa fattura.</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.
Ricavi GSMR	Il contratto disciplina il servizio effettuato da RFI in favore dei Gestori Telefonici consistente nell'accesso, in via non esclusiva, del segnale sulla banda di	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.

RFI S.p.A.

	<p>frequenza GSM all'interno delle gallerie ferroviarie, nonché la manutenzione dei suddetti impianti. I corrispettivi dovuti dagli operatori saranno fatturati in base a quanto disposto nelle condizioni del contratto.</p>	
Lavori per conto terzi	<p>I lavori conto terzi di riferiscono a contratti di durata normalmente ultrannuale, per la realizzazione di un'opera o di un complesso di opere strettamente interdipendenti tra loro. Tali lavori sono eseguiti su ordinazione del committente secondo le specifiche tecniche da questi richieste e non sono svolti per esigenze di salvaguardia e sicurezza dell'esercizio ferroviario. Rientrano in tale classificazione anche le prestazioni di servizi legate generalmente alla costruzione di un bene, pattuiti come oggetto unitario per la su specifica ordinazione di un cliente. Al momento della stipula della Convenzione con il cliente viene creato un "Ordine Interno" all'interno del quale viene effettuata la rendicontazione dei lavori necessaria per la registrazione dei ricavi. La fatturazione viene effettuata a valle della rendicontazione, tranne nei casi in cui è previsto la corresponsione di un anticipo.</p>	<p>L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.</p>
Vendita di materiali	<p>L'oggetto del contratto è la vendita di materiali "nuovi" (principalmente materiali tecnologici) e "usati servibili" (principalmente materiali di armamento). Il materiale nuovo viene venduto al prezzo più favorevole tra il prezzo standard e quello di acquisto, mentre per la cessione del materiale usato servibile normalmente la quotazione è definita prendendo a riferimento il prezzo del nuovo e applicando una decurtazione percentuale, correlata ad alcune variabili (es. consumo, tipologia, esclusione del trasporto, ecc.). Per ogni consegna di materiale viene redatto dal Capo Impianto un verbale di consegna, la cui</p>	<p>L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.</p>

RFI S.p.A.

	copia viene trasmessa all'addetto per l'emissione dell'ordine di vendita e della relativa fattura.	
--	--	--

Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. La Società stima i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, include l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transizione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi della Società vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la stessa risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

La Società capitalizza i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbe sostenuto se non lo avesse ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevede di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizza solo se esplicitamente addebitabili al cliente. La Società capitalizza i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che tali costi saranno recuperati.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza.

Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione ed all'ampliamento di attività immobilizzate ivi compresi gli eventuali interessi passivi che vengono sostenuti su prestiti accesi e necessari per la realizzazione delle iniziative durante l'esecuzione dei lavori e portati a incremento del valore delle iniziative. I contributi in conto impianti vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società ad

RFI S.p.A.

integrazione dei ricavi. I contributi in conto esercizio sono imputati alla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni", come componente positivo del conto economico.

Dividendi

Sono rilevati a conto economico quando sorge il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli azionisti della Società viene rappresentata come movimento del Patrimonio Netto e registrata come passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli azionisti.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società ed in conformità alle vigenti normative fiscali. Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a Patrimonio Netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del conto economico complessivo e direttamente al Patrimonio Netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

In carenza delle condizioni richieste dallo IAS 12 la Società non stanziava imposte correnti e fiscalità differita.

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'Euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'Euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

RFI S.p.A.

Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate

Le attività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo e la cui vendita risulti altamente probabile sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività e passività correnti del prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico.

Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

Principi contabili di recente emanazione**Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione**

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2018.

IFRS 9 *Financial instruments*

Il 24 luglio 2014, lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 2067 del 22 novembre 2016 e accoglie i risultati del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39, superando tutte le versioni dell'IFRS 9 precedentemente emesse in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment* e *hedge accounting*. Per una dettagliata descrizione di quanto previsto dal Principio, si rimanda a quanto descritto nella in precedenza e successivamente con riferimento agli impatti derivanti dalla prima applicazione.

RFI S.p.A.

IFRS 15 Revenue from contracts with customers

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo *standard* IFRS 15 "Ricavi provenienti dai contratti con i clienti". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1905 del 22 settembre 2016. L'IFRS 15 rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (ad eccezione dei contratti che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). Il principio cardine del nuovo *standard* impone che la società/entità rilevi i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi sia espresso in un importo che rifletta il corrispettivo a cui la società/entità ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi. Pertanto, la rilevazione dei ricavi, senza più presentare la distinzione tra ricavi per vendita di beni, servizi e lavori in corso, si snoda attraverso il c.d. *five step model* (identificazione del contratto; identificazione delle *performance obligation*; identificazione del corrispettivo; allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*; rilevazione del ricavo). Per una dettagliata descrizione di quanto previsto dal Principio si rimanda a quanto descritto nella in precedenza e successivamente con riferimento agli impatti derivanti dalla prima applicazione.

IFRIC 22 Foreign Currency Transactions and Advance Consideration

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato l'interpretazione IFRIC 22 *Foreign Currency Transactions and Advance Consideration*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 519 del 28 marzo 2018. L'interpretazione chiarisce la corretta contabilizzazione delle transazioni che includono un anticipo sui corrispettivi in valuta estera. La data dell'operazione ai fini della determinazione del tasso di cambio da applicare al momento della rilevazione iniziale dell'attività, del costo o del ricavo connesso (o di parte dell'attività, del costo o del ricavo connesso) è la data in cui l'entità rileva inizialmente l'attività non monetaria o la passività non monetaria determinata dal versamento o dal ricevimento di un anticipo. L'applicazione dell'interpretazione non ha comportato, per la natura della stessa e/o per l'ambito di applicazione, effetti degni di nota sul presente documento.

Annual improvements to IFRS standards 2014-2016 cycle

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato il documento "Annual Improvements to IFRS Standards 2014-2016 Cycle". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 182 del 7 febbraio 2018. Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: l'IFRS 1 *First-time adoption of international financial reporting standards*, l'IFRS 12 *Disclosure of interests in other entities* e lo IAS 28 *Investments in associates and joint venture*. L'applicazione delle disposizioni contenute nel documento non ha comportato, per la natura delle stesse e/o per l'ambito di applicazione, effetti degni di nota sul presente documento.

Amendments to IAS 40 Transfers of Investment Property

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 40 *Investment Property*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 400 del 14 marzo 2018. La modifica chiarisce gli aspetti relativi al trattamento dei trasferimenti da, e verso la voce, investimenti immobiliari. L'entità deve operare i cambiamenti che portano a qualificare un immobile che non era un investimento immobiliare come tale o viceversa quando, e solo quando, vi è un cambiamento effettivo dell'uso, e non solo la volontà da parte del

RFI S.p.A.

management. L'applicazione delle disposizioni contenute nel documento non ha comportato, per la natura delle stesse e/o per l'ambito di applicazione, effetti degni di nota sul presente documento.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di recente omologazione da parte dell'unione europea ma non ancora applicati

IFRS 16 – Leases

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1990 del 9 novembre 2017. L'IFRS 16, che sostituisce lo IAS 17, si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente. Il nuovo principio elimina di fatto la differenza nella contabilizzazione del *leasing* operativo e finanziario pur in presenza di elementi che consentono di semplificarne l'applicazione ed introduce il concetto di controllo all'interno della definizione di *leasing*. In particolare per determinare se un contratto rappresenti o meno un *leasing*, l'IFRS 16 richiede di verificare se il locatario abbia o meno il diritto di controllare l'utilizzo di una determinata attività per un determinato periodo di tempo. E' consentita un'applicazione anticipata per le entità che applicano anche l'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*.

La Società, che dovrà adottare l'IFRS 16 *Leasing* a partire dal 1° gennaio 2019, ha stimato gli effetti, riportati nel seguito, derivanti dalla prima applicazione di tale principio sul bilancio consolidato. Si fa presente che gli effetti a consuntivo dell'adozione del suddetto principio al 1° gennaio 2019 potrebbero essere diversi in quanto:

- il Gruppo, nell'ambito del progetto di *impact analysis* cui la Società partecipa, non ha ancora completato la verifica e la valutazione dei controlli sui suoi nuovi sistemi informativi;
- in ambito nazionale, in coordinamento con lo *standard setter* italiano, è ancora in discussione l'interpretazione di taluni contratti e clausole rilevanti con riferimento al "*non cancellable period*"; e
- i nuovi criteri di valutazione potrebbero subire modifiche fino alla presentazione del primo bilancio dell'esercizio che comprende la data di prima applicazione;
- il Gruppo, e di conseguenza la Società sta ancora valutando, anche in connessione ai punti precedenti, taluni espedienti pratici concessi dal Principio.

L'IFRS 16 introduce un unico modello di contabilizzazione dei *leasing* nel bilancio dei locatari secondo cui il locatario rileva un'attività che rappresenta il diritto d'utilizzo del bene sottostante e una passività che riflette l'obbligazione per il pagamento dei canoni di locazione. Sono previste delle esenzioni all'applicazione dell'IFRS 16 per i *leasing* a breve termine e per quelli di attività di modesto valore. Le modalità di contabilizzazione per il locatore restano simili a quelle previste dal principio attualmente in vigore, ossia il locatore continua a classificare i *leasing* come operativi o finanziari.

L'IFRS 16 sostituisce le attuali disposizioni in materia di *leasing*, compresi lo IAS 17 *Leasing*, l'IFRIC 4 Determinare se un accordo contiene un *leasing*, il SIC-15 *Leasing* operativo—Incentivi e il SIC-27 La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del *leasing*.

Leasing in cui si agisce da locatario

L'entità rileverà nuove attività e passività per i *leasing* operativi di veicoli ferroviari, strutture autoveicoli, e talune locazioni immobiliari. La natura dei costi relativi ai suddetti *leasing* muterà in quanto l'entità andrà ad ammortizzare le attività per il diritto d'utilizzo e gli oneri finanziari sulle passività di *leasing*. Precedentemente, l'entità contabilizzava i costi per *leasing* operativi a quote costanti lungo la durata del *leasing* e rilevava delle attività e passività solo in presenza di differenze temporanee tra il momento in cui pagava i canoni di *leasing* e i

RFI S.p.A.

costi rilevati. Sulla base delle informazioni preliminari disponibili attualmente, la Società prevede di rilevare passività per *leasing* per circa 52 milioni di euro al 1° gennaio 2019.

Amendments to IFRS 9 - Prepayment features with Negative Compensation

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 9 *Financial Instruments* - Elementi di pagamento anticipato con compensazione negativa. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 498 del 22 marzo 2018. Le modifiche sono volte a chiarire la classificazione di determinate attività finanziarie rimborsabili anticipatamente quando si applica l'IFRS 9. In particolare, l'emendamento propone per gli strumenti finanziari con pagamento anticipato, che potrebbero dar esito ad una compensazione negativa, l'utilizzo del metodo del costo ammortizzato o del *fair value through other comprehensive income* a seconda del modello di *business* adottato. Le società applicano le modifiche, al più tardi, a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° gennaio 2019 o successivamente. La valutazione degli impatti che si determineranno con l'entrata in vigore di tale principio è in corso di analisi.

IFRIC 23 – Uncertainty over Income Tax Treatments

Il 7 giugno 2017 lo IASB ha pubblicato l'IFRIC 23 *Uncertainty over Income Tax Treatments*. Lo *standard* spiega come rilevare e misurare contabilmente le imposte differite o correnti in presenza di aspetti di incertezza nel trattamento contabile di talune poste, incertezze collegate ai dubbi interpretativi non chiariti dalle *tax authority* di riferimento. L'IFRIC 23 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. Non si prevedono effetti significativi dall'entrata in vigore di tale interpretazione.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'unione europea**Amendments to IAS 28 - Long-term Interests in Associates and Joint Ventures**

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 28 *Investment Entities*. L'emendamento chiarisce che ai crediti a lungo termine verso una società collegata o *joint venture*, che, nella sostanza, fanno parte dell'investimento netto nella società collegata o *joint venture*, si applica l'IFRS 9. L'emendamento prevede inoltre che l'IFRS 9 sia applicato a tali crediti prima dell'applicazione dello IAS 28, in modo che l'entità non tenga conto di eventuali rettifiche ai *long-term interests* derivanti dall'applicazione del suddetto IAS. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

Annual improvements to IFRS standards 2015-2017 cycle

Il 12 dicembre 2017 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRS Standards 2015-2017 Cycle*". Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: IAS 12 *Income Taxes*, IAS 23 *Borrowing Costs* e IFRS 3 *Business Combination*. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

Amendments to IAS 19 - Plan Amendment, Curtailment or Settlement

In data 7 febbraio 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 19 *Employee Benefits*. Le modifiche chiariscono i trattamenti contabili a cui ricorrere per piani a benefici definiti in caso di modifica del piano,

RFI S.p.A.

curtailment o *settlement*. Ovvero, richiedono che una società utilizzi le ipotesi aggiornate dell'eventuale rimisurazione per determinare il costo del servizio corrente e l'interesse netto per il resto del periodo di riferimento successivo alla modifica del piano. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

Il 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato la versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting*. Le principali modifiche rispetto alla versione del 2010 riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione, migliori definizioni e *guidance*, in particolare con riferimento alla definizione di passività, chiarimenti di importanti concetti, come *stewardship*, prudenza e incertezza nelle valutazioni. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

Amendments to IFRS 3 – Business Combination

Il 22 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IFRS 3 *Business Combination*. La modifica ha interessato la definizione di *business*, intesa, attualmente, come un insieme integrato di attività che è possibile condurre e gestire allo scopo di fornire beni o servizi ai clienti, generare reddito da investimenti o generare altri redditi da attività ordinarie. In precedenza, la definizione veniva utilizzata per intendere un insieme integrato di attività in grado di essere condotto e gestito allo scopo di fornire un rendimento sotto forma di dividendi, costi inferiori o altri vantaggi economici direttamente agli investitori o ad altri proprietari, membri o partecipanti. La nuova definizione modificata di un'impresa dovrà essere applicata alle acquisizioni che si verificano a partire dal 1° gennaio 2020. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

Amendments to IAS 1 e IAS 8 – Definition of material

Il 31 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 1 e allo IAS 8 *Definition of Material*. Le principali modifiche hanno riguardato l'allineamento dei riferimenti e delle citazioni presenti in alcuni IFRS in modo che essi richiama la nuova versione del *Conceptual Framework*, approvata a marzo 2018, e non più quella del 2010. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2020 o successivamente. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

La redazione del bilancio di esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

RFI S.p.A.

Pertanto i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

Riduzione di valore delle attività finanziarie

Come anticipato, l'IFRS 9 ha sostituito lo IAS 39 relativamente al modello di *impairment*.

Secondo il modello previsto dall'IFRS 9, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di default che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (*forward looking*).

Valore Residuo di Immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali a vita utile definita

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il valore ammortizzabile di un elemento di immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali a vita utile definita è determinato detraendo al costo il suo valore residuo. Il valore residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La Società periodicamente rivede il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

Ammortamenti

Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato secondo i volumi di produzione così come più ampiamente descritto al paragrafo relativo agli Immobili, impianti e macchinari. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici, di uso e di settore per aggiornare tali volumi. Tali aggiornamenti periodici potrebbero comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

La determinazione dell'ammortamento rappresenta una stima contabile complessa influenzata da molteplici fattori, tra cui: la stima dei volumi di produzione espressi in treni-Km, la stima del valore residuo e da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio della Società.

RFI S.p.A.

Fair value di strumenti finanziari derivati

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. La Società usa tecniche di valutazione che utilizzano input direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti *fair value* ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori, potrebbero produrre valutazioni diverse.

SETTORI OPERATIVI

Alla data della presente Relazione finanziaria la Società non ha titoli di debito o azioni quotate in un mercato regolamentato e rientra nel perimetro di consolidamento del Gruppo FS Italiane che, in ottemperanza all'IFRS 8 paragrafo 2 b, fornisce nelle Note al Bilancio Consolidato informazioni sui settori operativi.

4. Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15

Di seguito gli effetti dell'applicazione dei principi contabili internazionali IFRS 9, IFRS 15 e delle modifiche allo IAS 40.

IFRS 9 – STRUMENTI FINANZIARI**Metodo di transizione**

Le modifiche dei principi contabili derivanti dall'adozione dell'IFRS 9 sono applicate sostanzialmente in maniera retroattiva, fatta eccezione per quanto di seguito riportato:

- la Società si avvale dell'esenzione che consente di non rideterminare le informazioni comparative degli esercizi precedenti relative ai cambiamenti di classificazione e di valutazione (comprese le perdite per riduzione di valore). In linea generale, le differenze dei valori contabili delle attività e delle passività finanziarie derivanti dall'adozione dell'IFRS 9 sono rilevate tra gli utili portati a nuovo e le riserve al 1° gennaio 2018;
- come già indicato in precedenza, la Società in tema di *hedge accounting* ha deciso di continuare ad applicare le disposizioni previste dallo IAS 39.

Classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie

Come sopra riportato nella Nota 3 "Principali principi contabili applicati", l'IFRS 9 modifica le categorie di classificazione per le attività finanziarie, ma mantiene in sostanza le disposizioni dello IAS 39 per la classificazione delle passività finanziarie.

Sulla base delle valutazioni condotte dalla Società, data la natura delle attività possedute, queste sono interamente classificate nella categoria del costo ammortizzato, ad eccezione degli strumenti finanziari derivati valutati al *fair value* e rilevati nell'utile o perdita dell'esercizio ovvero nel Conto economico dell'esercizio a seconda della tipologia.

RFI S.p.A.

Perdite per riduzione di valore

Di seguito, la Società ha stimato che l'applicazione dei nuovi criteri per le perdite per riduzione di valore previsti dall'IFRS 9 al 1° gennaio 2018 genera il seguente impatto:

valori in migliaia di euro	
Fondo svalutazione al 31 dicembre 2017 (IAS 39)	137.135
<i>Impairment</i> addizionale al 1° gennaio 2018:	
Crediti commerciali	23.967
Altre attività	37.733
Contratti in costruzione	745
Attività finanziarie	2.016
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	881
Fondo svalutazione al 1° gennaio 2018 (IFRS 9)	202.477

IFRS 15 – RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI**Metodo di transizione**

La Società, per mezzo della costituzione di specifici gruppi di lavoro, ha eseguito e completato l'analisi circa gli impatti generati dall'adozione del nuovo standard IFRS 15. Applica il principio retroattivamente con effetto cumulato alla data di prima applicazione (ossia 1 gennaio 2018), pertanto, i dati comparativi non sono stati rideterminati e continuano ad essere rilevati in conformità allo IAS 18 e allo IAS 11.

L'applicazione del principio IFRS 15 non ha generato effetti sui saldi di apertura al 1° gennaio 2018.

In tema di *disclosure*, il principio ha dettato nuovi obblighi informativi, di natura sia qualitativa che quantitativa, con l'obiettivo di fornire agli utilizzatori del bilancio informazioni sufficienti per comprendere la natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari provenienti dai contratti con i clienti. A tal fine, la Società si è adoperata per l'elaborazione di nuovi dettagli informativi.

MODIFICHE IAS 40 – INVESTIMENTI IMMOBILIARI

La Società ha eseguito e completato l'analisi circa gli impatti generati dall'adozione delle modifiche allo IAS 40.

L'applicazione delle modifiche al principio contabile IAS 40 non ha generato effetti.

RFI S.p.A.

NOTE SULLO STATO PATRIMONIALE**5. Gestione dei rischi finanziari**

Le attività svolte dalla Società la espongono a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse e di cambio), il rischio di liquidità ed il rischio di credito.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche ed i processi di gestione di tali rischi ed i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include, inoltre, ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società è focalizzata sulla volatilità dei mercati finanziari al fine di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica della Società.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un Cliente o una delle Controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria alla Società non adempiendo ad un'obbligazione e deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti finanziari verso la Pubblica Amministrazione, dai crediti relativi agli strumenti finanziari derivati e dalle disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione al rischio di credito nei confronti delle controparti, la Società ha in vigore una *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparti e per classi di *rating*.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio credito della Società:

RFI S.p.A.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2018	31.12.2017
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.164.949	1.699.827
Fondo svalutazione	(998)	—
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	1.163.951	1.699.827
Crediti commerciali non correnti	1.693	3.417
Fondo svalutazione	(3)	—
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	1.690	3.417
Altre attività non correnti	3.441.985	1.214.160
Fondo svalutazione	(2.692)	—
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	3.439.293	1.214.160
Contratti di costruzione	—	54.082
Fondo svalutazione	—	—
Contratti di costruzione al netto del fondo svalutazione	—	54.082
Crediti commerciali correnti	832.782	658.448
Fondo svalutazione	(148.758)	(133.538)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	684.024	524.910
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	673.621	795.130
Fondo svalutazione	(515)	—
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	673.106	795.130
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	720.119	1.137.790
Fondo svalutazione	(544)	—
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione	719.575	1.137.790
Altre attività correnti	2.873.112	3.932.413
Fondo svalutazione	(40.622)	(3.597)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	2.832.490	3.928.816
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione *	9.514.129	9.358.132

* Non sono inclusi i crediti tributari, le partecipazioni, la cassa contante e i ratei e risconti attivi

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile ad enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni Italiane ed il MEF.

RFI S.p.A.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito per controparte al netto delle disponibilità liquide:

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2018	31.12.2017
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	7.607.196	6.530.479
Clienti ordinari	437.281	439.640
Istituti finanziari*	894.577	1.445.711
Altri debitori	575.075	942.302
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	9.514.129	9.358.132

* la voce include il valore del c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo (90.733 mila euro al 31 dicembre 2018) e le disponibilità liquide al netto della cassa contante (719.575 mila euro)

	31.12.2018	31.12.2017
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	80%	70%
Clienti ordinari	5%	5%
Istituti finanziari	9%	15%
Altri debitori	6%	10%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

L'ammontare delle attività finanziarie, ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo, è coperto da opportuni stanziamenti al Fondo Svalutazione Crediti.

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2018 e al 31 dicembre 2017 raggruppate per scaduto ed esposte con riferimento alla Pubblica Amministrazione, allo Stato, alle Regioni, ai Clienti ordinari e agli Istituti finanziari.

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

	31.12.2018					
	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	7.588.077	24.029	1.149	1.671	17.388	7.632.314
Fondo Svalutazione	(8.408)	(35)	(26)	(66)	(16.583)	(25.118)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	7.579.669	23.994	1.123	1.605	805	7.607.196
Società del gruppo	524.273	38.726	2.719	2.806	19.639	588.163
Fondo Svalutazione	(401)	(30)	(2)	(2)	(12.653)	(13.088)
Società del gruppo (netto)	523.872	38.696	2.717	2.804	6.986	575.075
Clienti terzi (lordo)	361.725	29.589	20.381	20.551	160.176	592.422
Fondo Svalutazione	(24.198)	(1.967)	(775)	(4.230)	(123.971)	(155.141)
Clienti terzi (netto)	337.527	27.622	19.606	16.321	36.205	437.281
Istituti finanziari	895.256	—	—	—	107	895.363
Fondo Svalutazione	(679)	—	—	—	(107)	(786)
Istituti finanziari (netto)	894.577	—	—	—	—	894.577
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	9.335.645	90.312	23.446	20.730	43.996	9.514.129

valori in migliaia di euro

	31.12.2017					
	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	6.523.144	6.254	1.126	11.429	5.862	6.547.815
Fondo Svalutazione	(3.050)	—	—	(8.424)	(5.862)	(17.336)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	6.520.094	6.254	1.126	3.005	—	6.530.479
Società del gruppo	902.601	2.556	15.278	5.904	15.963	942.302
Fondo Svalutazione	—	—	—	—	—	—
Società del gruppo (netto)	902.601	2.556	15.278	5.904	15.963	942.302
Clienti terzi (lordo)	330.042	43.259	28.811	124.766	32.561	559.439
Fondo Svalutazione	(23.024)	—	—	(64.214)	(32.561)	(119.799)
Clienti terzi (netto)	307.018	43.259	28.811	60.552	—	439.640
Istituti finanziari	1.445.711	—	—	—	—	1.445.711
Fondo Svalutazione	—	—	—	—	—	—
Istituti finanziari (netto)	1.445.711	—	—	—	—	1.445.711
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	9.175.424	52.069	45.215	69.461	15.963	9.358.132

I crediti verso i Clienti Ordinari, scaduti da oltre 720 giorni, derivano principalmente da contenziosi di varia natura in essere con le controparti. Per il recupero di alcune di tali posizioni sono state poste in essere azioni legali, il cui iter è ancora in corso di definizione.

In alcuni casi sono state anche proposte ed effettuate operazioni di compensazione fra crediti e debiti dello stesso cliente/fornitore che hanno agevolato il recupero del credito.

I crediti verso la Pubblica Amministrazione, scaduti da oltre 720 giorni, sono riferiti principalmente ad enti locali che manifestano criticità finanziarie nel più generale quadro di sfavorevole congiuntura economico-finanziaria nazionale.

L'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito è stata classificata per classe di rischio al 31 dicembre 2018, così come determinato dall'agenzia di *rating* Standard&Poor's, e illustrata nella tabella sotto riportata:

RFI S.p.A.

	2018		2017
	Costo ammortizzato		
	12 - months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Detenuti fino alla scadenza
da AAA a BBB-	2.559.442	6.556.210	8.935.723
da BB a BB+	81	-	81
da B a CCC	107	592.422	559.463
Valori contabili lordo	2.559.630	7.148.632	9.495.267
Fondo svalutazione	(2.057)	(192.076)	(137.135)
Valore netto	2.557.573	6.956.556	9.358.132

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli svalutati nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito. Gli importi comparativi per il 2017 rappresentano il fondo svalutazione determinato in conformità allo IAS 39.

	12 - months expected credit losses	Lifetime- not impaired	Totale
Saldo al 31 dicembre 2017	0	(137.135)	(137.135)
Effetti prima applicazione IFRS 9	(2.897)	(62.445)	(65.342)
Saldo al 1° gennaio 2018	(2.897)	(199.579)	(202.477)
Attività finanziarie rimborsate	846	1.303	2.149
Nuove attività finanziarie acquisite	(6)	(3.455)	(3.461)
Operazioni straordinarie	0	(2.491)	(2.491)
Accantonamento Fondo svalutazione	0	780	780
Rilascio fondo	0	4.574	4.574
Utilizzo Fondo	0	6.792	6.792
Saldo al 31 dicembre 2018	(2.057)	(192.076)	(194.133)

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità sono monitorati con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.

La gestione della liquidità di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, viene eseguita dalla S.O. Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario che permette alla Società di gestire le proprie esigenze di liquidità nella gestione ordinaria nonché attraverso disponibilità finanziarie di tipo *committed* e *uncommitted* attivabili tramite la Capogruppo. In tal senso al 31 dicembre 2018 RFI ha usufruito delle linee *uncommitted* per 170 milioni di euro.

RFI S.p.A.

RFI, inoltre, è titolare di un conto corrente infruttifero verso il MEF compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione tra le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI e l'avanzamento degli investimenti.

Le passività finanziarie contratte dalla società fanno principalmente riferimento a risorse finanziarie utilizzate per la realizzazione degli investimenti connessi con le tratte AV/AC.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro							
31.12.2018	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate*							
Finanziamenti da banche	1.391.920	1.632.296	114.976	115.082	230.410	580.962	590.866
Debiti verso altri finanziatori	115.224	120.622	15.902	15.902	31.805	57.013	—
Debiti verso società del Gruppo	2.200.156	2.402.501	275.720	239.954	595.754	752.054	539.019
Totale	3.707.300	4.155.419	406.598	370.938	857.969	1.390.029	1.129.885
Debiti commerciali	3.218.650	3.218.650	538.040	2.661.888	18.722		
Passività finanziarie derivate	17.947	19.194	4.080	3.615	5.684	5.774	41

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo dei ratei

valori in migliaia di euro							
31.12.2017	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate *							
Finanziamenti da banche	1.579.792	1.868.589	114.834	114.919	230.258	648.772	759.807
Debiti verso altri finanziatori	159.377	168.814	31.807	15.902	31.816	76.686	12.603
Debiti verso società del Gruppo	2.296.859	2.529.672	304.803	239.080	343.880	1.332.310	309.600
Totale	4.036.028	4.567.075	451.443	369.901	605.954	2.057.768	1.082.009
Debiti commerciali	3.028.168	3.028.168	388.483	2.604.978	34.707		
Passività finanziarie derivate	23.110	25.153	5.774	4.501	7.003	7.470	405

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo dei ratei per interessi

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. All'interno della voce "debiti verso società del Gruppo" è compresa la quota a breve termine dei finanziamenti passivi erogati dalla Capogruppo che per loro natura sono collocati all'interno della più breve scadenza "entro 6 mesi" prevista nella tabella di informativa.

Si evidenzia che, con riferimento alle scadenze contrattuali, la quota più significativa è rappresentata dai debiti commerciali per appalti e lavori il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

RFI S.p.A.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie al 31 dicembre 2018 e 2017, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

valori in migliaia di euro

31.12.2018	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate*				
Finanziamenti da banche	1.391.920	196.476	694.487	500.957
Debiti verso altri finanziatori	115.224	29.130	86.094	–
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.200.156	458.654	1.242.339	499.163
Totale	3.707.300	684.260	2.022.920	1.000.120

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo dei ratei

valori in migliaia di euro

31.12.2017	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate *				
Finanziamenti da banche	1.579.792	193.196	741.555	645.040
Debiti verso altri finanziatori	159.377	44.154	102.723	12.500
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.296.859	476.838	1.520.984	299.036
Totale	4.036.028	714.188	2.365.263	956.576

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo dei ratei

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio e di interesse. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della società a tale rischio entro livelli ritenuti accettabili, ottimizzando, al contempo, il rendimento degli investimenti. La Società utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso di interesse è associato all'intrinseca variabilità dei tassi di interesse di mercato che rende incerti flussi futuri associati alle operazioni finanziarie attive e passive.

Gli strumenti finanziari derivati, attualmente presenti in RFI, si riferiscono ad operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento dell'Alta Velocità.

Con riferimento all'indebitamento di medio lungo termine attuale e prospettico, la Società ha adottato, con il supporto dei servizi di *financial risk management* della Capogruppo, un'organica *policy* di gestione del rischio di tasso di interesse che ha come obiettivo (i) il contenimento degli oneri finanziari complessivi (anche in presenza di scenari avversi) ad un livello non superiore alle ipotesi previste nel Piano di impresa e che al contempo offra (ii) la

RFI S.p.A.

possibilità di liberare risorse aggiuntive rispetto al costo del debito ipotizzato. Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti in RFI sono rappresentati da *Plain Vanilla Collar* ed *Interest Rate Swap* aventi esclusiva funzione di copertura secondo i requisiti previsti nel *Cash Flow Hedge*.

Gli *Interest Rate Collar*, per un valore nozionale complessivo di 300 milioni di euro, sono stati stipulati tra l'ultima parte del 2011 ed i primi mesi del 2012 per la gestione del debito a tasso variabile.

La specifica posta di debito risulta attualmente coperta per il 50%, mentre le coperture sulla restante quota di debito sono scadute nel corso del precedente esercizio.

Al 31 dicembre 2018 il valore nozionale *outstanding* è pari a 100 milioni di euro.

Per quanto concerne gli *Interest Rate Swap* in essere stipulati dalla Società nel 2012 a seguito di *early termination option*, essi costituiscono la prosecuzione economica delle coperture a valere sui finanziamenti a tasso variabile accessi nel 2002.

Al 31 dicembre 2018 il valore nozionale *outstanding* è pari a 450 milioni di euro.

Stima del *fair value*

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio della Società sono di natura *OTC (Over The Counter)* e rientrano nella classificazione di *fair value* di livello 2. Le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati *standard* di mercato. In particolare si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli *Swap*;
- all'uso di modelli finanziari di valutazione considerati standard di mercato per i contratti di opzione (*Cap* e *Collar*).

I dati di input utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor 3mesi*, la curva *Swap vs Euribor 6mesi*, la *Eur Interest Rate Normal Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap curve (CDS)* delle parti coinvolte nel contratto derivato che rappresentano il dato di *input* comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del *non-performance risk*. La determinazione del *non-performance risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati *i)* l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, *ii)* le opportune CDS curve per rappresentare la loro probabilità di *default* (PD).

La seguente tabella riporta i finanziamenti (incluso la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso.

	valori in migliaia di euro					
	Valore contabile	Flussi contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	1.102.679	1.161.934	305.054	135.489	315.488	405.903
- tasso fisso	2.604.621	2.993.486	472.482	722.480	1.074.542	723.982
Saldo al 31 dicembre 2018	3.707.300	4.155.420	777.536	857.969	1.390.030	1.129.885
- tasso variabile	1.070.907	1.091.462	339.216	133.472	358.975	259.798
- tasso fisso	2.965.121	3.475.613	482.127	472.482	1.698.792	822.211
Saldo al 31 dicembre 2017	4.036.028	4.567.075	821.344	605.954	2.057.768	1.082.009

*Per una più corretta rappresentazione le passività sono state esposte al lordo dei ratei

RFI S.p.A.

La tabella seguente riporta inoltre l'incidenza dei finanziamenti (inclusa la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi.

	31.12.2018	31.12.2017
Prima della copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	26,5%	26,5%
tasso fisso	73,5%	73,5%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	15,4%	10,3%
tasso variabile protetto	4,0%	5,0%
tasso fisso	80,6%	84,7%

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse *Euribor* applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2018.

	valori in migliaia di euro	
	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	3.102	(1.301)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(2.155)	1.971
Totale	947	670

Se i tassi di interesse nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 fossero stati di 50 punti base più alti, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio al netto dell'effetto fiscale sarebbe stato più alto di 947 milioni di euro. Alla stessa data, se i tassi di interesse fossero stati di 50 punti base più bassi, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio sarebbe stato più alto di 670 mila euro.

Si riporta altresì l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis points* in aumento e in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2018 sul *fair value* degli strumenti derivati. Si evidenzia che tali effetti sarebbero sostanzialmente da riflettere nell'apposita riserva di Patrimonio netto.

	valori in migliaia di euro	
	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	5.680	(5.827)
Totale	5.680	(5.827)

RFI S.p.A.

Rischio di cambio

RFI è principalmente attiva nel mercato italiano e, comunque, in Paesi dell'area euro ed è pertanto esposta solo molto limitatamente al rischio cambio derivante dalle diverse valute con cui opera.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società, nell'ambito della gestione del rischio di capitale, è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale a beneficio dei diversi portatori di interesse nonché quello di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

Attività e passività finanziarie per categoria

A completamento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella che segue riporta una riconciliazione tra Attività e Passività finanziarie esposte nelle precedenti tabelle per categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.

	valori in migliaia di euro		
31.12.2018	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.163.951		
Crediti commerciali non correnti	1.690		
Altre attività non correnti	3.439.293		
Crediti commerciali correnti	684.024		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	673.106		
Disponibilità Liquide	719.743		
Crediti Tributarî	17.056		
Altre attività correnti	2.840.233		
Finanziamenti a medio/lungo termine		3.023.040	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		17.947	17.948
Debiti commerciali non correnti		18.722	
Altre passività non correnti		111.478	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		684.260	
Debiti commerciali correnti		3.199.928	
Debiti tributarî		100	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		912	
Altre passività correnti		4.001.817	

RFI S.p.A.

31.12.2017	valori in migliaia di euro		
	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.699.827		
Crediti commerciali non correnti	3.417		
Altre attività non correnti	1.214.160		
Contratti di costruzione	54.082		
Crediti commerciali correnti	524.910		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	795.130		
Disponibilità Liquide	1.138.003		
Crediti Tributari	17.055		
Altre attività correnti	3.938.406		
Finanziamenti a medio/lungo termine		3.321.839	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		23.110	23.110
Debiti commerciali non correnti		34.707	
Altre passività non correnti		127.030	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		714.189	
Debiti commerciali correnti		3.003.082	
Debiti tributari		—	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		1.946	
Altre passività correnti		3.672.480	

6. Aggregazioni aziendali

Fusione per incorporazione di "Centostazioni S.p.A" interamente posseduta da Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Nell'esercizio 2018 è stato predisposto il progetto di fusione per incorporazione di Centostazioni, società posseduta al 100% dalla capogruppo FSI, in RFI e debitamente approvato dalle assemblee straordinarie di RFI in data 4 aprile 2018 e di Centostazioni in data 28 marzo 2018. In data 16 luglio 2018 si è perfezionata l'operazione di aggregazione che ha comportato un incremento delle riserve distribuibili di RFI senza alcun aumento di capitale nel bilancio della incorporante.

In base alle disposizioni del documento OPI 2 - Trattamento contabile delle fusioni nel bilancio d'esercizio la presente operazione non determina mutamento di fatto del controllo sulle attività dell'impresa fusa. L'operazione in oggetto si configura come un'aggregazione aziendale in cui l'acquirente e l'entità acquisita (rispettivamente RFI e Centostazioni) sono controllate dalla medesima entità sia prima, sia dopo l'aggregazione; tale operazione non comportando alcuno scambio economico con economie terze, né essendo un'acquisizione in senso economico, richiede l'applicazione del principio della continuità dei valori.

Riportiamo di seguito i valori patrimoniali di Centostazioni incorporati nei conti di RFI per effetto della fusione avvenuta in data 16 luglio 2018 al netto delle elisioni *intercompany*.

RFI S.p.A.

16.07.2018	
Attività	
Immobili, impianti e macchinari	9.755.892
Investimenti immobiliari	22.648.503
Attività immateriali	931.399
Attività per imposte anticipate	938.170
Altre attività non correnti	92.520
Totale attività non correnti	34.366.484
Crediti commerciali correnti	11.891.164
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	3.087.778
Crediti tributari	147
Altre attività correnti	(278.499)
Totale attività correnti	14.700.590
Totale attività	49.067.074
Patrimonio netto	
Capitale sociale	-
Riserve	28.508.050
Totale Patrimonio Netto	28.508.050
Passività	
TFR e altri benefici ai dipendenti	29.974
Fondi rischi e oneri	695.000
Totale passività non correnti	724.974
Debiti commerciali correnti	14.821.799
Debiti per imposte sul reddito	99.750
Altre passività correnti	4.912.501
Totale passività correnti	19.834.050
Totale passività	20.559.024
Totale Patrimonio Netto e passività	49.067.074

7. Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

La voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" subisce un incremento di 3.478 mila euro per effetto dell'iscrizione di una partecipazione conseguente all'operazione di conferimento, avvenuta in data 28 dicembre 2018, di un ramo di azienda di RFI Spa in favore della società Centostazioni Retail S.p.a., già controllata di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., nell'ambito del più ampio progetto di Gruppo relativo al riassetto societario/organizzativo del *Network* Stazioni. Nel corso del 2018, è stato dato l'avvio ad una procedura di gara finalizzata alla cessione sul mercato dell'intero capitale della società Centostazioni Retail S.p.A al soggetto aggiudicatario della procedura.

Conferimento della partecipazione al 100% del capitale di Grandi Stazioni Rail SpA

In data 13 novembre 2018 la Capogruppo FSI ha conferito ad RFI la partecipazione all'intero capitale di Grandi Stazioni Rail. L'operazione si inserisce nel programma di riassetto globale del *business* di stazione finalizzato allo sviluppo integrato del *network* delle stazioni come *hub* intermodali a servizio della mobilità. In base alle disposizioni del documento OPI 1 - Trattamento contabile delle "*business combinations under common control*" nel bilancio d'esercizio e nel bilancio consolidato, il trattamento contabile adottato è quello della continuità di valori: la partecipazione ha mantenuto nel bilancio di RFI lo stesso valori di libro che aveva nel bilancio separato di FSI pari a 3.145 mila euro. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo 11 "Partecipazioni".

RFI S.p.A.

8. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari ad inizio e fine periodo, con le relative movimentazioni intercorse. Sono inoltre riportate le analisi delle variazioni del "Costo storico", degli "Ammortamenti e perdite di valore" e dei "Contributi". L'importo indicato nella colonna "Manutenzione Straordinaria" è relativo alle correlate spese sostenute e capitalizzate, pertanto soggette ad ammortamento.

RFI S.p.A.

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale							Migliorie su attività imm. di terzi			Impianti e macchinari		Attrezzatura industriale e commerciale		Altri beni		Immobilizzazioni in corso e acconti		Manutenzione straordinaria		Totale	
	valori in migliaia di euro																					
Costo storico	88.682.929	155.846	448.163	730.608	356.092	22.906.980	4.228.267	117.508.884														
Ammortamenti e perdite di valore	(23.725.104)	(69.358)	(242.085)	(356.318)	(203.439)	(1.553.231)	—	(26.149.535)														
Contributi	(35.404.711)	(22.485)	(109.171)	(248.066)	(82.975)	(17.660.578)	(4.228.267)	(57.756.254)														
Consistenza al 31.12.2017	29.553.114	64.002	96.907	126.224	69.678	3.693.170	—	33.603.095														
Investimenti	5.819	—	—	1	14	3.832.688	823.049	4.661.571														
Passaggi in esercizio	6.474.403	21.594	14.178	63.683	5.538	(5.202.540)	(1.386.291)	(9.435)														
Ammortamenti	(93.622)	(20)	(2.289)	(2.899)	(1.557)	—	—	(100.388)														
Perdite di valore	—	—	—	—	—	—	—	—														
Operazioni straordinarie	8.866	—	—	197	193	499	—	—														
Variazioni costo storico per operazioni straordinarie	12.701	—	—	2.333	1.081	499	—	16.613														
Variazioni F.do Ammortamento per scissioni	(3.835)	—	—	(2.135)	(887)	—	—	(6.857)														
Variazioni da rivalutazione/rialutazione da scissione	—	—	—	—	—	—	—	—														
Variazioni contributi per scissione	—	—	—	—	—	—	—	—														
Variazione contributi	(5.914.264)	(21.303)	(14.178)	(63.628)	(5.555)	771.546	563.242	(4.684.139)														
Alienazioni e dismissioni	(22.410)	—	(270)	(1.208)	(366)	—	—	(24.255)														
Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni	(27.957)	—	—	(1.649)	(12.324)	—	—	(41.930)														
Decremento F.do Ammortamento per dismissioni	3.273	—	—	1.130	3.070	—	—	7.474														
Decrementi contributi per altre dismissioni	750	—	—	183	7.526	—	—	8.459														
Decrementi svalutazione/rialutazione per dismissioni	1.524	—	—	66	519	(366)	—	1.742														
Altre riclassifiche*	36.567	190	(44)	(44)	21	42.579	—	79.314														
Variazioni costo storico per altre riclassifiche	(325.086)	(76)	—	(528)	21	669	—	(324.999)														
Variazioni F.do Amm.to per Riclassifiche	175.994	(9)	—	482	—	—	—	176.467														
Variazioni contributi per riclassifiche	106.200	314	—	—	—	—	—	148.423														
Variazioni svalutazione/rialutazione per riclassifiche	79.459	(39)	—	2	—	—	—	79.422														
Totale variazioni	495.359	461	(2.289)	(2.960)	(2.554)	(555.593)	—	(67.577)														
Costo storico	94.822.809	177.364	462.342	794.447	350.422	21.538.296	3.665.025	121.810.704														
Ammortamenti e perdite di valore	(23.562.311)	(69.426)	(244.375)	(359.672)	(202.295)	(1.553.597)	—	(25.991.675)														
Contributi	(41.212.025)	(43.474)	(123.350)	(311.511)	(81.004)	(16.847.122)	(3.665.025)	(62.283.511)														
Consistenza al 31.12.2018	30.048.473	64.463	94.617	123.264	67.124	3.137.577	—	33.535.518														

* La riclassifica della classe Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale è principalmente riconducibile agli affinamenti effettuati a seguito dell'implementazione del nuovo sistema di controllo

RFI S.p.A.

Contributi in conto impianti

Nel 2018 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di 4.681.303 mila euro, di cui 4.489.263 mila euro Statali, così dettagliati:

- 24.999 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MEF destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al Sistema AV/AC;
- 4.225.100 mila euro di cui 3.803.216 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MEF destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale e 421.884 destinati alla copertura delle anticipazioni erogate a fornitori sui progetti d'investimento contribuiti;
- 239.164 mila euro di cui 188.989 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MIT destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale e 50.175 mila euro destinati alla copertura delle anticipazioni erogate a fornitori sui progetti d'investimento contribuiti.

Gli altri contributi allocati sulle immobilizzazioni in corso, pari a 192.040 mila euro, derivano principalmente per da fonti dell'Unione Europea e da Enti locali (191.680 mila euro).

9. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio ed a fine esercizio degli investimenti immobiliari.

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro						
	2018			2017		
	Terreni	Fabbricati	TOTALE	Terreni	Fabbricati	TOTALE
Saldo al 1 Gennaio						
Costo	827.289	294.908	1.122.197	844.237	293.297	1.137.535
<i>di cui:</i>						
<i>Costo Storico</i>	1.897.250	822.854	2.720.104	1.916.275	814.766	2.731.041
<i>Fondo Ammortamento</i>	—	(320.149)	(320.149)	—	(320.550)	(320.550)
<i>Contributi</i>	(3.540)	(70.316)	(73.856)	(3.078)	(61.458)	(64.537)
<i>Rivalutazioni - Svalutazioni</i>	(1.066.421)	(137.481)	(1.203.902)	(1.068.959)	(139.460)	(1.208.419)
Valore a bilancio	827.289	294.908	1.122.197	844.237	293.297	1.137.535
Variazioni dell'esercizio						
Acquisizioni (passaggio in esercizio)	113	9.435	9.548	462	8.719	9.181
Riclassifiche*	(317.554)	280.785	(36.769)	(4.284)	2.007	(2.276)
<i>Variazioni costo storico per riclassifiche</i>	(351.250)	677.976	326.726	(6.521)	338	(6.183)
<i>Variazioni F.do Ammortamento per Riclassifiche</i>	29.414	(205.994)	(176.580)	477	101	578
<i>Variazioni contributi per riclassifiche</i>	(15.365)	(92.141)	(107.506)	—	(302)	(302)
<i>Variazioni svalutazioni/rivalutazioni per riclassifiche</i>	19.647	(99.056)	(79.409)	1.761	1.870	3.631
Alienazioni e dismissioni	(79)	(79)	(158)	(12.665)	(470)	(13.135)
<i>Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni</i>	(100)	(229)	(329)	(15.114)	(969)	(16.083)
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	7	110	117	1.672	378	2.050
<i>Decrementi contributi per altre dismissioni</i>	—	—	—	—	12	12
<i>Decrementi svalutazioni/rivalutazione per dismissioni</i>	14	40	54	777	109	887
Operazioni straordinarie	—	19.158	19.158	—	—	—
<i>Variazioni costo storico per Operazioni Straordinarie</i>	—	30.778	30.778	—	—	—
<i>Variazioni F.do Ammortamento per Operazioni Straordinarie</i>	—	(11.620)	(11.620)	—	—	—
<i>Variazioni rivalutazione/svalutazione per Operazioni Straordinarie</i>	—	—	—	—	—	—
<i>Variazioni contributi per Operazioni Straordinarie</i>	—	—	—	—	—	—
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	—	—	—	—	—	—
<i>Variazioni costo storico per riclassifiche da/ad att. Poss. Vend.</i>	—	—	—	—	—	—
Variazione contributi	—	(8.422)	(8.422)	(462)	(8.568)	(9.029)
<i>Ammortamenti</i>	—	(1.686)	(1.686)	—	(78)	(78)
Totale Variazioni	(317.520)	299.192	(18.328)	(16.949)	1.611	(15.338)
Saldo al 31 Dicembre		31 Dicembre		31 Dicembre		
Costo	509.768	594.100	1.103.868	827.289	294.908	1.122.197
<i>di cui:</i>						
<i>Costo Storico</i>	1.575.433	1.540.814	3.116.248	1.897.250	822.854	2.720.104
<i>Fondo Ammortamento</i>	—	(539.339)	(539.339)	—	(320.149)	(320.149)
<i>Contributi</i>	(18.906)	(170.878)	(189.784)	(3.540)	(70.316)	(73.856)
<i>Rivalutazioni - Svalutazioni</i>	(1.046.759)	(236.497)	(1.283.257)	(1.066.421)	(137.481)	(1.203.902)
Valore a bilancio	509.768	594.100	1.103.868	827.289	294.908	1.122.197

* Le riclassifiche 2018 sono principalmente riconducibili agli affinamenti effettuati a seguito dell'implementazione del nuovo sistema di controllo

RFI S.p.A.

10. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle Attività Immateriali ad inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

	valori in migliaia di euro			
	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	114.412	527.292	395.703	1.037.407
Ammortamenti e perdite di valore	(79.902)	(132.503)	(4.746)	(217.151)
Contributi	(13.851)	(246.961)	(18.570)	(279.382)
Consistenza al 31.12.2017	20.659	147.828	372.388	540.874
Investimenti/acquisizioni	—	1.456	134.419	135.875
<i>Costo storico investimenti/acquisizioni</i>	—	2.483	134.419	136.902
<i>F.do Ammortamento investimenti/acquisizioni</i>	—	(1.027)	—	(1.027)
Passaggi in esercizio	—	42.247	(42.247)	—
Ammortamenti	(477)	(3.478)	—	(3.955)
Perdite di valore	—	—	—	—
Variazioni e contributi	—	(41.910)	41.910	—
Alienazioni e dismissioni	—	—	—	—
<i>Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni</i>	—	—	—	—
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	—	—	—	—
<i>Decremento svalutazioni/rivalutazioni per dismissioni</i>	—	—	—	—
Operazioni straordinarie	—	931	—	931
<i>Variazioni costo storico per operazioni straordinarie</i>	—	8.934	—	8.934
<i>Variazioni F.do Ammortamento per operazioni straordinarie</i>	—	(8.003)	—	(8.003)
Altre riclassifiche	—	34	(42.579)	(42.545)
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	—	34	(669)	(635)
<i>Variazioni F.do Ammortamento per altre riclassifiche</i>	—	—	—	—
<i>Variazioni contributi per altre riclassifiche</i>	—	—	(41.910)	(41.910)
Totale variazioni	(477)	(720)	91.503	90.307
Costo storico	114.412	580.990	487.206	1.182.609
Ammortamenti e perdite di valore	(80.380)	(145.011)	(4.746)	(230.136)
Contributi	(13.851)	(288.871)	(18.570)	(321.291)
Consistenza al 31.12.2018	20.181	147.108	463.891	631.181

RFI S.p.A.

11. Partecipazioni

Si riportano di seguito le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni raggruppate per categoria.

	valori in migliaia di euro	
	Valore netto 31.12.2018	Valore netto 31.12.2017
Partecipazioni in:		
Imprese controllate	79.567	76.222
Imprese collegate	7.077	7.077
Altre imprese	49.012	49.012
Totale	135.656	132.311

	Valore Netto 31.12.2017	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2018
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni / rimborsi	
Partecipazioni in imprese controllate						
Blu Jet S.r.l.	-	200	-	-	-	200
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	48.455	-	-	-	-	48.455
Terminal Italia S.r.l.	6.538	-	-	-	-	6.538
Bluferries S.r.l.	21.229	-	-	-	-	21.229
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	-	3.145	-	-	-	3.145
Partecipazioni in imprese collegate						
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.077	-	-	-	-	7.077
Altre Imprese						
Isfort S.p.A.	48	-	-	-	-	48
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	48.882	-	-	-	-	48.882
Interporto Marche S.p.A.	82	-	-	-	-	82
Totale	132.311	3.345	-	-	-	135.656

	Valore Netto 31.12.2016	Movimenti dell'esercizio			Valore Netto 31.12.2017
		Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	
Partecipazioni in società controllate					
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	390	(62)	-	(328)	-
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	48.455	-	-	-	48.455
Terminal Italia S.r.l.	6.538	-	-	-	6.538
Bluferries S.r.l.	21.229	-	-	-	21.229
Partecipazioni in imprese collegate					
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.077	-	-	-	7.077
Altre Imprese					
Isfort S.p.A.	48	-	-	-	48
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	48.882	-	-	-	48.882
Interporto Marche S.p.A.	82	-	-	-	82
Totale	132.702	(62)	-	(328)	132.311

Le partecipazioni, che ammontano a 135.656 mila euro, nel corso del 2018 hanno registrato un incremento di 3.345 mila euro, dovuto alla sottoscrizione del capitale sociale della neocostituita Blu Jet S.r.l. e all'acquisizione della partecipazione di Grandi Stazioni Rail S.p.A. detenuta da FSI. È stato contabilizzato, inoltre, l'incremento della partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero-Società di Partecipazioni S.p.A., pari a 125.068 mila euro, che

RFI S.p.A.

non risulta in evidenza in quanto interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti, ricevuti dal MEF e riversati alla controllata a valere sul capitolo 7122.

Si riporta di seguito l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e collegate, ed il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

valori in migliaia di euro

	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2018	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2018 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Blu Jet S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	200	(16)	184	100,0%	184	200	16
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	705.791	79	707.775	88,2%	624.293	48.455	(575.838)
Terminali Italia S.r.l.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	7.346	2.208	18.568	89,0%	16.526	6.538	(9.988)
Blueferries S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	20.100	2.356	30.579	100,0%	30.579	21.229	(9.350)
Grandi Stazioni Rail S.p.A.*	Roma, Via Giolitti 34	4.304	5.356	44.182	100,0%	44.182	3.145	(41.036)
Partecipazioni in imprese collegate								
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona, Via Sommacampagna 61	16.876	(85)	14.189	50,0%	7.095	7.077	(18)

*La Società adotta i principi contabili internazionali (IAS-IFRS).

valori in migliaia di euro

	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
31.12.2018										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	964	17.457	18.421	907	3.325	4.232	1.201	1.286	(85)
31.12.2017										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	1.011	17.799	18.810	944	3.700	4.645	1.177	1.326	(149)

RFI S.p.A.

12. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie.

	valori in migliaia di euro								
	Valore contabile								
	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.079.420	582.888	1.662.308	1.610.868	575.743	2.186.611	(531.448)	7.145	(524.303)
Crediti per finanziamenti	85.529	—	85.529	88.959	—	88.959	(3.430)	—	(3.430)
Altri crediti finanziari	—	90.733	90.733	—	219.387	219.387	—	(128.654)	(128.654)
Totale	1.164.949	673.621	1.838.570	1.699.827	795.130	2.494.957	(534.878)	(121.509)	(656.387)
Fondo svalutazione	(998)	(515)	(1.513)	—	—	—	(998)	(515)	(1.513)
totale netto fondo svalutazione	1.163.951	673.106	1.837.057	1.699.827	795.130	2.494.957	(535.876)	(122.024)	(657.900)

I Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere pari a 1.662.308 mila euro sono relativi:

- per 470.275 mila euro ai contributi quindicennali, previsti dall'art.1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per la realizzazione di investimenti ferroviari, acquisiti mediante un'operazione di anticipazione dei flussi attualizzati;
- per 1.192.033 mila euro ai contributi quindicennali, previsti dall' art.1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007, per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/AC della Linea Torino-Milano-Napoli.

La variazione in diminuzione dei suddetti crediti verso il MEF pari a 524.303 mila euro è ascrivibile:

- per 175.743 mila euro alla riduzione netta dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 84 della Legge Finanziaria 2006, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 24.257 mila euro relativo agli interessi maturati nel corso del 2018 e della riduzione a seguito dell'incasso di 200.000 mila euro del contributo annuo da parte dell'Istituto finanziatore in virtù della delega all'incasso a questo conferita;
- per 348.560 mila euro alla riduzione netta dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 51.440 mila euro relativo agli interessi maturati nel corso del 2018 e della riduzione a seguito dell'incasso di 400.000 mila euro di quota parte del contributo annuo.

I crediti per finanziamenti non correnti pari a 85.529 mila euro riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso Unicredit (80.236 mila euro); le somme iscritte in tale posta risultano generalmente vincolate a seguito di pignoramenti effettuati da fornitori terzi per decreti ingiuntivi/atti di precetto non onorati.

Il decremento pari a 128.654 mila euro della posta "Altri crediti finanziari" è da imputare alla parte corrente di tali crediti, ed è relativo al decremento rispetto al 31 dicembre 2017 del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario.

RFI S.p.A.

13. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	160.899	30.640	191.539	248.839	433.703	682.542	(87.940)	(403.063)	(491.003)
Crediti per IVA	9	-	9	9	-	9	-	-	-
MEF e MIT	3.277.875	2.465.380	5.743.255	962.313	2.964.601	3.926.914	2.315.562	(499.221)	1.816.341
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	-	65.199	65.199	-	47.787	47.787	-	17.412	17.412
Altre Amministrazioni dello Stato	-	4.067	4.067	-	4.014	4.014	-	53	53
Debitori diversi	3.202	307.826	311.028	2.999	482.308	485.307	203	(174.482)	(174.279)
Ratei e risconti attivi	-	7.743	7.743	-	9.590	9.590	-	(1.847)	(1.847)
Totale	3.441.985	2.880.855	6.322.840	1.214.160	3.942.003	5.156.163	2.227.825	(1.061.148)	1.166.677
Fondo svalutazione	(2.692)	(40.622)	(43.314)	-	(3.597)	(3.597)	(2.692)	(37.025)	(39.717)
Totale netto fondo svalutazione	3.439.293	2.840.233	6.279.526	1.214.160	3.938.406	5.152.566	2.225.133	(1.098.173)	1.126.960

Il decremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo" pari a 491.003 mila euro è imputabile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento della quota dei crediti IVA verso la controllante oltre l'esercizio per 65.219;
- incasso del credito IVA 2017 verso la controllante entro l'esercizio per 32.411 mila euro;
- incasso del credito IVA 2016 verso la controllante oltre l'esercizio per 385.882 mila euro;
- decremento degli altri crediti non commerciali per 7.385 mila euro dovuto principalmente a prestazioni legate al pedaggio ed alla sicurezza (2.288 mila euro) ed al trasferimento di personale (9.291 mila euro) in parte compensato da un incremento dei crediti relativi a penalità per performance regime (4.232 mila euro).

I Crediti verso il MEF e verso il MIT al 31 dicembre 2018 sono di seguito analizzati:

	valori in migliaia di euro				
	31.12.2017	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2018
Contributi in c/ esercizio:					
- MEF: cap. 1541	-	1.015.557	(1.015.557)		-
Contributo merci:					
- MIT: cap. 1274 - 7302	48.775	119.500	(4.500)	(48.775)	115.000
Contributi in c/ impianti e investimenti:					
- MEF: cap. 7122-7123-8000	2.656.148	4.368.957	(2.993.570)		4.031.535
- MIT: cap. 7060-7514-7515-7518-7540-7532-7549-7550-7563 -1274	1.221.991	518.465	(162.510)	18.775	1.596.721
Totale	3.926.914	6.022.479	(4.176.137)	(30.000)	5.743.256

Nel 2018 la posta ha subito un incremento netto di 1.816.342 mila euro dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio, merci e conto impianti e investimenti per 6.022.479

RFI S.p.A.

mila euro così suddivisi:

- 1.015.557 mila euro per contributi in conto esercizio di cui 975.557 mila euro a valere sul capitolo 1541 del MEF come stanziato dalla Legge di Bilancio 2018 e 40.000 mila euro a valere delle risorse stanziate dal Decreto legge 23 ottobre 2018, n. 119 recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria" c.d. Decreto Fiscale 2018 convertito dalla legge 17 dicembre 2018 n.136.
- 99.500 mila euro per contributi merci a valere sul capitolo 1274 del MIT per risorse stanziate dalla Legge n. 190/2014 art. 1 comma 294, attribuite al MIT con Decreto Legge n.185 art. 11 2-ter del 25 novembre 2015 sul capitolo 1274 e relative annualità 2018 da girare alle IF;
- 20.000 mila euro per contributi a valere sul capitolo 7302 del MIT per risorse stanziate del D.lgs. 50/2017 art. 47 comma 11 finalizzato a stabilire criteri e le modalità per la concessione di contributi per il finanziamento degli interventi per l'ammodernamento, il rinnovo e la ristrutturazione dei sistemi frenanti dei carri merci immatricolati prima del 01/01/2015 da girare alle IF;
- 4.368.957 mila euro per contributi in conto impianti a valere sui capitoli del MEF di cui:
 - 600.000 mila euro (capitolo 7122 – Piano di Gestione 1, di seguito PG1) stanziati dall' art. 1 c. 176 della Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) e rimodulati per cassa di pari importo sul capitolo 7122 – Piano di Gestione 2 (di seguito PG2);
 - 600.000 mila euro (Capitolo 7122 – PG2) stanziati dall'art. 21 c. 2 dal Decreto legge 23 ottobre 2018, n. 119 recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria" c.d. Decreto Fiscale 2018 convertito dalla legge 17 dicembre 2018 n.136 per il finanziamento del contratto di programma – parte investimenti 2017 - 2021.
 - 534.000 mila euro (capitolo 7122 – PG7) relativi all'annualità 2018 stanziata dalla Legge 147/2013 art. 1 c. 76 (Legge di Stabilità 2014) per la Brescia Verona Padova – Apice Orsara e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) di cui 100.000 mila euro rimodulati per cassa sul capitolo 7122 – PG2;
 - 32.000 mila euro (capitolo 7122 – PG9) relativi all'annualità 2018 stanziata dalla Legge n. 232/2016 (Legge di Bilancio 2018) art. 1 c. 591 per la realizzazione della nuova linea ferroviaria "Ferrandina – Matera la Martella";
 - 750.000 mila euro (capitolo 7122 – PG5) relativi all'annualità 2018 stanziata dalla Legge n.147/2013 art.1 comma 73 (Legge di Stabilità 2014) per le attività di manutenzione straordinaria in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - Parte Servizi e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015);
 - 1.915 mila euro (capitolo 7123) relativi all'annualità 2018 presente nella Legge n.232/2016 (Legge di Bilancio 2017);
 - 1.789.350 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziate dal capitolo 7122 piano di gestione 2 per il triennio 2019-2021 di cui 1.367.465 mila euro a copertura di lavori eseguiti nell'anno in corso e la restante parte pari a 421.884 a copertura degli acconti erogati a fornitori e relativi a progetti contribuiti.

RFI S.p.A.

- 61.692 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a copertura di lavori eseguiti nell'anno in corso ed a valere sulle risorse stanziati dal capitolo 7122 piano di gestione 4 per il triennio 2019-2021.
- 518.465 mila euro a valere su capitoli del MIT di cui:
 - 100.000 mila euro (capitolo 7518) a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del Decreto Legge n.98/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali) rifinanziate dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) e assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi – 3° Lotto costruttivo;
 - 20.000 mila euro (capitolo 7518) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per l'anno 2018 per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi come rimodulati dalla legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016);
 - 121.137 mila euro (capitolo 7564), relativo a 180.910 mila euro stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per l'anno 2018 per i lavori connessi al Quadruplicamento Pistoia- Lucca al netto di 59.773 mila euro relativi a stanziamenti già rilevati nel precedente esercizio a copertura dei relativi lavori;
 - 7.328 mila euro (capitolo 7549) relativo a 15.000 mila euro stanziati dalla Legge n.164/2014 per l'anno 2018 per gli interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce ed al netto di 7.246 mila euro per stanziamenti già rilevati nel corso del precedente esercizio a copertura dei relativi lavori e 425 mila euro relativi al definanziamento derivante dal Decreto interministeriale MIT/MEF N. 426 del 13 settembre 2017;
 - 270.000 mila euro (capitolo 7528) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per l'anno 2018 ed autorizzati dalla delibera Cipe 44/2015 per la coprire in parte i lavori del 3° lotto costruttivo della Galleria di Base del Brennero;
- decrementi per incassi per 4.176.137 mila euro così suddivisi:
 - 1.015.557 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio);
 - 2.993.570 mila euro (capitolo 7122/7123 MEF) a valere su diversi piani gestionali (PG1-PG2-PG4-PG5-PG8-PG9), di cui 700.000 mila euro relativa all'operata rimodulazione per cassa tra PG1, PG7 ed il PG2.
 - 70.527 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio Brescia;
 - 10.851 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;
 - 10.205 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per il progetto "Raddoppio Bari S. Andrea Bitetto";
 - 23.746 mila euro (capitolo 7515 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 85/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art. 32 del decreto Legge n. 98/2011 (Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali) assegnate ad RFI per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio Brescia – II lotto costruttivo;

RFI S.p.A.

- 31.774 mila euro (capitolo 7518 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 86/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del Decreto Legge n.98/2011 assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi - III Lotto costruttivo;
 - 15.407 mila euro (capitolo 7518) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd "Sblocca Italia");
 - 4.500 mila euro (capitolo 1274) risorse stanziati dal D.D. 17/2018 riferite all'anno 2017 girate alle IF;
- Le "Altre variazioni" registrano un decremento netto di 30.000 mila euro per effetto dell'eliminazione contabile del credito stanziato negli anni 2016 e 2017 dalla Legge n.190/2014 art. 1 c. 240 (Legge di Stabilità 2015) come contributo quindicennale per avviare i lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure e per i quali la Legge n° 145 del 30 dicembre 2018, (Legge di Bilancio 2019) ha operato il defanziamento di risorse di competenza dell'intero progetto già contrattualizzati nel contratto di programma - parte investimenti 2017 - 2021. Inoltre nel corso del 2018 si è provveduto a riclassificare per 48.775 mila euro il contributo merci 2015 tra i Contributi in Conto Impianti.

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" pari a 65.199 mila euro accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti.

I "Debitori diversi e Ratei/Risconti attivi" sono di seguito dettagliati:

	valori in migliaia di euro		
Debitori diversi e Ratei e Risconti Attivi	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	117.718	60.900	56.818
Personale	6.713	7.023	(310)
Istituti previdenziali	5.285	6.780	(1.495)
Crediti in corso di recupero	497	497	-
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	266	370	(104)
Altri crediti non commerciali	180.549	409.737	(229.188)
	311.028	485.307	(174.279)
Ratei e risconti	7.743	9.590	(1.847)
Totale	318.771	494.897	(176.126)

Il decremento della voce "Debitori diversi e ratei/risconti" pari a 176.126 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato di:

- maggiori Acconti a fornitori per 56.818 mila euro relativi prevalentemente a fornitori del servizio elettrico;
- minori Altri crediti non commerciali per 229.188 mila euro derivanti principalmente dagli incassi ricevuti dalla Cassa per i servizi energetici e ambientali (CSEA);
- minori crediti verso Istituti previdenziali per 1.495 mila euro relativi principalmente all'INPS;
- minori Ratei e risconti attivi per 1.847 mila euro derivanti principalmente dal rilascio di risconti verso Vodafone su attività di roaming.

In particolare, la Voce Altri crediti non commerciali accoglie principalmente crediti per contributi dalla CSEA (92.587 mila euro), crediti per il recupero di IVA estera (18.705 mila euro), crediti per *Performance Regime* (7.029 mila euro) e crediti verso l'Agenzia delle Dogane (11.686 mila euro) e verso l'Agenzia delle Entrate per IRAP 2010-2011-2012 (5.060 mila euro) derivanti da pagamenti a titolo provvisorio in pendenza di giudizio.

RFI S.p.A.

14. Rimanenze

La voce risulta così composta:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	752.853	658.173	94.680
Fondo svalutazione	(11.636)	(13.814)	2.178
Valore netto	741.217	644.359	96.858
Acconti	-	-	-
Contratti di costruzione	-	54.082	(54.082)
Fondo svalutazione	-	-	-
Valore netto	-	54.082	(54.082)
Totale Rimanenze e contratti di costruzione	741.217	698.441	42.776

L'incremento netto delle materie prime, sussidiarie e di consumo al 31 dicembre 2018, pari a 96.858 mila euro, è relativo principalmente a:

- acquisti di materiali pari a 843.081 mila euro;
- consumi di materiali pari a 861.238 mila euro;
- produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 112.837 mila euro per la costruzione di cuori, deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature elettriche;
- decremento netto del Fondo svalutazione pari a 2.178 mila euro a seguito dei provvedimenti di radiazione e rottamazione effettuati nell'anno (1.987 mila euro) e del rilascio del fondo (191 mila euro) a fronte delle analisi effettuate sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione.

La posta "Rimanenze e contratti di costruzione" ha subito una riclassifica pari a 44.676 mila euro per le attività relative ai lavori in corso su ordinazione che è stata inserita nella voce "Crediti commerciali correnti" in coerenza con quanto previsto dal nuovo principio IFRS15. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nel paragrafo 'Principali principi contabili applicati'.

RFI S.p.A.

15. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clients ordinari	103	349.134	349.237	233	361.852	362.085	(130)	(12.718)	(12.848)
Amministrazioni dello Stato ed altre Amm. Pubbliche	1.590	59.573	61.163	3.184	36.132	39.316	(1.594)	23.441	21.847
Ferrovie Estere	—	1.178	1.178	—	1.127	1.127	—	51	51
Ferrovie in concessione	—	2	2	—	1	1	—	1	1
Crediti verso società del Gruppo	—	377.763	377.763	—	259.336	259.336	—	118.427	118.427
Totale	1.693	787.650	789.343	3.417	658.448	661.865	(1.724)	129.202	127.478
Fondo svalutazione	(3)	(148.302)	(148.305)	—	(133.538)	(133.538)	(3)	(14.764)	(14.767)
Totale netto fondo svalutazione	1.690	639.348	641.038	3.417	524.910	528.327	(1.727)	114.438	112.711
Contratti di costruzione	—	45.132	45.132	—	—	—	—	45.132	45.132
Fondo svalutazione	—	(456)	(456)	—	—	—	—	(456)	(456)
Totale contratti in costruzione	—	44.676	44.676	—	—	—	—	44.676	44.676
Totale dei crediti commerciali correnti e non correnti	1.690	684.024	685.714	3.417	524.910	528.327	(1.727)	159.114	157.387

Il decremento dei crediti verso Clienti ordinari correnti di 12.718 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017, al lordo del relativo Fondo Svalutazione, è determinato principalmente dai seguenti fattori:

- decremento dei crediti per fatture emesse di 19.954 mila euro derivante principalmente da minori crediti verso le IF Terze per pedaggio/energia e servizi PIR (circa 16.300 mila euro) e verso i Clienti Ferrovie Emilia Romagna (1.600 mila euro), Interporto Campano SpA (circa 1.700 mila euro) ed Autostrade per l'Italia (circa 1.300 mila euro);
- decremento dei debiti per Note credito da emettere di 32.257 mila euro dovuti principalmente a trazione elettrica per 31.921 mila euro e a canoni di locazione per 2.008 mila euro;
- decremento dei crediti per fatture da emettere di 25.381 mila euro.

L'incremento della posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche correnti di 23.441 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017, al lordo del relativo Fondo Svalutazione, è determinato dall'effetto combinato di:

- maggiori crediti di 22.282 mila euro derivante principalmente da maggiori crediti verso il Comune di Palermo (circa 22.700 mila) riferiti ai lavori di realizzazione della chiusura dell'anello ferroviario di Palermo (Convenzione 2006)
- incremento delle fatture da emettere di 1.159 mila euro.

I Crediti verso le società del Gruppo subiscono un incremento netto di 118.427 mila euro, dovuto principalmente alla riduzione dei Crediti verso la controllante pari a 13.360 mila euro più che compensata dall'incremento dei crediti verso consociate pari a 131.220 mila euro determinato prevalentemente da:

- maggiori crediti per fatture emesse di 18.254 mila euro;

RFI S.p.A.

- minori debiti per note credito accertate nel 2017 ed emesse nel 2018, pari a circa 112.000 mila euro, relative alla energia elettrica, in coerenza con quanto previsto dalla Legge n. 167/2017 che ha introdotto significative modifiche in materia di regime tariffario speciale per l'approvvigionamento dell'energia elettrica di trazione.

L'importo relativo ai "Contratti di costruzione", pari a 45.132 mila euro, rappresenta l'ammontare dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso. La variazione in diminuzione pari a 8.950 mila euro rispetto all'esercizio precedente è da imputare essenzialmente alla chiusura delle fatture con i relativi anticipi.

Al fine di evidenziare l'avanzamento dei lavori rispetto agli importi già fatturati per Contratti di costruzione la voce va correlata con la corrispondente posta del passivo Debiti per Contratti di costruzione. L'importo pari a 8.637 mila euro, con variazione in diminuzione pari a 984 mila euro rispetto all'esercizio precedente, è da imputare essenzialmente al maggior valore delle fatture emesse rispetto all'avanzamento dei lavori in corso su ordinazione degli ordini interni di riferimento.

	31.12.2018		31.12.2017	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Crediti e debiti per contratti di costruzione				
Lavori in corso su ordinazione	151.430	28.836	113.644	29.238
Acconti da clienti	(106.298)	(37.473)	(59.562)	(38.859)
Totale complessivo	45.132	(8.637)	54.082	(9.621)

I valori sono al lordo del fondo ammortamento

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Nazionali	828.838	656.723	172.115
Paesi dell'area euro	3.466	3.394	72
Regno Unito	7	8	(1)
Altri paesi europei	—	—	—
Altri paesi europei (UE non Euro)	150	25	125
Altri paesi europei non UE	1.998	1.699	299
Stati Uniti	—	—	—
Altri paesi	16	16	—
	834.475	661.865	172.610

RFI S.p.A.

16. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Depositi bancari e postali	3.021	4.463	(1.442)
Denaro e valori in cassa	168	213	(45)
Conti correnti di tesoreria	716.987	1.133.216	(416.229)
Altri	111	111	-
Totale	720.287	1.138.003	(417.716)
Fondo svalutazione	(544)	-	(544)
totale netto fondo svalutazione	719.743	1.138.003	(418.260)

Il decremento complessivo della voce rispetto al 31 dicembre 2017 è dovuto essenzialmente alla riduzione del saldo del conto corrente di tesoreria nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma ed i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa. Per i dettagli relativi alle motivazioni sottostanti le movimentazioni delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti si rimanda allo schema di Rendiconto Finanziario.

Risultano, inoltre, in essere pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità (contenziosi di natura giuslavoristica) per 14.790 mila euro e pignoramenti per 1.773 mila euro che costituiscono "somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali".

17. Crediti tributari

I crediti tributari al 31 dicembre 2018 ammontano a 17.056 mila euro. La voce comprende principalmente:

- il credito d'imposta per autotassazione IRAP, pari a 16.250 mila euro, chiesto a rimborso all'Agenzia delle Entrate, derivante da acconti versati per il periodo d'imposta 2014 non utilizzati in compensazione con futuri debiti IRAP;
- il credito d'imposta IRES per ritenute d'acconto subite (nei periodi d'imposta precedenti all'adesione al regime di consolidato fiscale di Gruppo) chiesto a rimborso all'Agenzia delle Entrate, per 805 mila euro.

RFI S.p.A.

18. Patrimonio Netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2018 per le principali voci del Patrimonio Netto sono esposte analiticamente nell'apposito schema di bilancio a cui si rinvia.

Capitale Sociale

Il Capitale Sociale della Società al 31 dicembre 2018, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 31.528.425.067 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 31.528.425.067 euro.

Riserva Legale

La riserva legale al 31 dicembre 2018 ammonta a 69.920 mila euro, a seguito dell'attribuzione a quest'ultima della quota dell'utile 2017 per un importo pari a 13.075 mila euro.

Altre Riserve

La riserva straordinaria al 31 dicembre 2018 ammonta a 78.508 mila euro. L'incremento avvenuto nel 2018 di 28.508 mila euro è riconducibile all'operazione di fusione per incorporazione di Centostazioni S.p.A.

Riserve di valutazione**Riserva per variazione *fair value* su derivati (*Cash Flow Hedge*)**

La riserva di copertura dei flussi finanziari (*Cash Flow Hedge*), include la quota efficace della variazione netta accumulata dal *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti.

Al 31 dicembre 2018 il saldo è negativo e pari a 59.632 mila euro, in diminuzione rispetto al 31 dicembre del 2017 per 21.188 mila euro. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

- valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura in essere al 31 dicembre 2018, che ha determinato una variazione positiva pari a 5.142 mila euro;
- rilascio della quota del 2018, riferita agli strumenti finanziari per i quali è stata esercitata nel 2012 l'opzione di *early termination* precedentemente menzionata, che ha determinato una variazione positiva pari a 16.046 mila euro.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2018 il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo e pari a 130.388 mila euro in diminuzione rispetto a dicembre 2017 per effetto della movimentazione avvenuta nel corso dell'esercizio 2018, che presenta un utile attuariale complessivo pari a 9.649 mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2018 ammontano a 1.751.144 mila euro e presentano un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari a 83.084 mila euro, derivante dall'effetto combinato di un incremento conseguente alla destinazione dell'utile del Bilancio 2017 deliberato dall'Assemblea del 4 aprile 2018 (148.426 mila euro) parzialmente compensato dal decremento di 65.342 mila euro per effetto dell'adozione dell'IFRS 9.

RFI S.p.A.

Risultato di esercizio

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 presenta un utile pari a 274.196 mila euro.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre esercizi precedenti.

Origine	Importi al 31.12.2018 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di utilizzo ***	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti**				
						Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (Scissioni)	
Capitale:										
Capitale Sociale	31.528.425	31.528.425								(482.353)
Riserve di utili:										
Riserva legale	69.920	69.920	B							
Utili portati a nuovo *	1.751.144	(65.342)	A, B, C	1.816.486	637.704					
Altre Riserve:										
Riserva di copertura flussi finanziari	(59.632)	(59.632)								
Riserva da utili e perdite attuariali	(130.388)	(130.388)								
Riserva da operazioni straordinarie	78.508		A,B,C	78.508	78.508					
TOTALE	33.237.978	31.342.984	-	1.894.994	716.212	-	-	-	-	(482.353)

* il patrimonio netto totale è al netto del risultato dell'esercizio 2018 (pari ad Euro 274.196 mila)

** esercizi 2015-2016-2017

*** A = Aumento di Capitale; B = Copertura Perdite; C = Distribuzione di Dividendi

RFI S.p.A.

19. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

valori in migliaia di euro

Finanziamento a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Finanziamenti da banche	1.195.444	1.386.596	(191.152)
Debiti verso altri finanziatori	86.094	115.223	(29.129)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	1.741.502	1.820.020	(78.518)
Totale	3.023.040	3.321.839	(298.799)

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. a medio - lungo termine*	Valore Contabile		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Finanziamenti da banche (breve termine)	196.476	193.196	3.280
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	29.130	44.154	(15.024)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	458.654	476.839	(18.185)
Totale	684.260	714.189	(29.929)

*: La posta riguarda principalmente la quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine

valori in migliaia di euro

Finanziamenti	Valore Contabile		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Finanziamenti da banche	1.391.920	1.579.792	(187.872)
Debiti verso altri finanziatori	115.224	159.377	(44.153)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.200.156	2.296.859	(96.703)
Totale Finanziamenti	3.707.300	4.036.028	(328.728)

I "Finanziamenti da banche" a medio/lungo termine ed a breve termine per 1.391.920 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 5.324 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI); il relativo decremento pari a 187.872 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 è relativo al decremento per 187.051 mila euro dovuto ai rimborsi di quote capitale effettuati nel corso del 2018 ed al decremento per 821 mila euro dei ratei esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti verso altri finanziatori" a medio/lungo termine e a breve termine, pari a 115.224 mila euro, rappresentano interamente i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP); il relativo decremento, pari a 44.153 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017, è dovuto al decremento per rimborsi per quote capitale effettuati nel 2018 per 42.063 mila euro ed al decremento per 2.090 mila euro dei ratei esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine e a breve termine per 2.200.156 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 9.159 mila euro. In particolare, essi si riferiscono ai debiti verso la Capogruppo a valere sui due contratti *intercompany* siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti dalla Capogruppo rispettivamente con CDP e BEI per il finanziamento di investimenti ed ai finanziamenti collegati alle tre *tranches* dell'emissione obbligazionaria che Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha

RFI S.p.A.

collocato sul mercato nel 2013, nel 2017 e nel 2018 nell'ambito del "FS EMTN *Programme*". Si evidenzia, in particolare, che nel 2018 è stato perfezionato con la Capogruppo il seguente contratto da 200.000 mila euro per la stipula di un *Intercompany Loan* a valere sul "FS EMTN *Programme*" di durata di 12 anni, rispecchiandone nella sostanza vincoli e condizioni contrattuali assunte dalla Capogruppo con i Mercati Finanziari. Tale finanziamento a Lungo termine è destinato al completamento della copertura dei fabbisogni 2017 connessi agli investimenti dell'AC/AV Torino-Milano-Napoli.

Si evidenzia inoltre che nel corso del 2018, al fine di garantire l'operatività della società, sono state perfezionate tre linee di credito con la Capogruppo per un totale massimo di 750.000 mila euro. A valere di tali linee, nel corso dell'anno, sono stati effettuati tiraggi per un totale di 170.000 mila euro, di cui 100.000 mila euro necessari per la copertura dei fabbisogni 2018 sull'AV/AC Torino –Milano –Napoli.

Il decremento di tali debiti pari a 96.703 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- Incremento per 200.000 mila euro per la sottoscrizione del nuovo contratto *intercompany* stipulato nell'ambito del "FS EMTN *Programme*";
- Incremento per 170.000 mila euro per il tiraggio delle linee di credito rotative a disposizione della società;
- incremento per 344 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine;
- incremento per 977 mila euro dei ratei relativi al costo ammortizzato;
- decremento per 268.024 mila euro dovuto ai rimborsi di quote capitale dei debiti finanziari verso Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per Cassa Depositi e Prestiti (Rete Convenzionale e Rete AV/AC) avvenuti nel 2018, speculari alla variazione dei corrispondenti crediti verso il MEF per i quali si fa rimando alla sezione relativa alle attività finanziarie;
- decremento per 200.000 mila euro relativo al rimborso avvenuto nel 2018 del contratto *intercompany* (*Back up Facility*) in essere con la Capogruppo.

I termini e le condizioni dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere, al netto della relativa quota di rateo per interessi, sono i seguenti:

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

Tipologia opere finanziate	Creditore	Valuta	Note	Tasso di Interesse Nom.	Anno di Scadenza	31.12.2018		31.12.2017	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
AV/AC	BEI 1	euro		Fisso	2023	137.368	137.368	149.185	149.185
AV/AC	BEI 2	euro		Fisso	2023	103.912	103.912	111.969	111.969
AV/AC	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	333.333	333.333	361.111	361.111
AV/AC	BEI 4	euro	(3)	Fisso/Var	2030	350.725	350.725	360.526	360.526
AV/AC	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	13.333	13.333	14.222	14.222
AV/AC	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	150.086	150.086	153.747	153.747
AV/AC	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	216.869	216.869	222.886	222.886
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	68.475	68.475	76.037	76.037
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	75.000	75.000	81.250	81.250
AV/AC	INTERCOMPANY CDDPP/FS AV	euro		Fisso	2021	235.584	235.584	279.949	279.949
Rete Conv.	INTERCOMPANY CDDPP/FS RT	euro		Fisso	2021	323.438	323.438	366.069	366.069
AV/AC	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	395.890	395.890	395.890	395.890
						2.404.014	2.404.014	2.572.841	2.572.841
AV/AC	BEI 300	euro	(5) (6)	Variabile	2021	250.000	175.000	250.000	200.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 1 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2020	250.000	248.971	250.000	248.749
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 2 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2021	500.000	498.548	500.000	498.352
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 6 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2025	300.000	299.102	300.000	299.036
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 9 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2030	200.000	200.000		
						1.500.000	1.421.620	1.300.000	1.246.137
TOTALE									
(1) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso.									
(2) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.									
(3) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.									
(4) Finanziamento ceduto dalla Cassa Depositi e Prestiti alla CPG Società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999									
(5) Finanziamento oggetto di operazioni di copertura del rischio di tasso (collar)									
(6) Le relative coperture finanziarie saranno garantite dai pedaggi									

Il debito finanziario BEI 300 contiene impegni ("covenant") tipici della prassi internazionale, in quanto è previsto il rispetto di una serie di parametri finanziari per tutta la durata del contratto stesso.

Tali parametri riguardano in particolare:

- il rapporto tra il Debito Finanziario ed il Patrimonio Netto che dovrà mantenersi al di sotto del 30%;
- il Patrimonio Netto che dovrà essere pari ad almeno 26 miliardi di euro;
- il Totale Attivo che dovrà essere pari ad almeno 36,5 miliardi di euro.

Nessuno di tali impegni risulta ad oggi disatteso.

Nella seguente tabella si evidenzia la composizione della Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2018 confrontata con il dato al 31 dicembre 2017. La Posizione Finanziaria Netta della Società evidenzia rispetto al 31 dicembre 2017 un peggioramento complessivo pari a 747.452 mila euro determinato dal peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a breve (510.376 mila euro) e dal peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a medio/lungo (237.076 mila euro).

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2018	31.12.2017	Variazioni
Posizione finanziaria netta a breve	(708.333)	(1.218.709)	510.376
Conti correnti di Tesoreria	(716.445)	(1.133.217)	416.771
Altri (crediti)/debiti finanziari	(90.663)	(219.387)	128.724
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(582.443)	(575.743)	(6.701)
Finanziamenti da banche	196.476	193.196	3.280
Debiti verso altri finanziatori	29.130	44.154	(15.024)
Debiti finanziari verso Società del Gruppo	458.654	476.839	(18.186)
Altro	(3.041)	(4.553)	1.511
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	1.859.089	1.622.012	237.076
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(1.078.594)	(1.610.869)	532.275
Crediti per finanziamenti	(85.357)	(88.959)	3.602
Finanziamenti da banche	1.195.444	1.386.596	(191.152)
Debiti verso altri finanziatori	86.094	115.224	(29.131)
Debiti finanziari verso Società del gruppo	1.741.502	1.820.020	(78.518)
Totale complessivo	1.150.755	403.303	747.452

La tabella di seguito riportata fornisce una rappresentazione delle movimentazioni delle poste finanziarie con indicazione separata di quelle che hanno generato/assorbito flusso di cassa.

valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato/(assorbito) da attività finanziaria	31.12.2017	Flusso monetario	Effetti non monetari					31.12.2018
			Variazione Ratei	Altri movimenti non monetari	Variazione Fair Value Clean (IFRS 13)	Variazione expected credit loss (IFRS9)	Variazione Time Value (IFRS13)	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	4.036.028	(327.139)	(2.569)	980	-	-	-	3.707.230
Variazione delle altre attività finanziarie	(2.275.570)	604.025	(595)	(75.698)	-	1.513	-	(1.746.325)
Variazione delle altre passività finanziarie	25.056	23	(1.056)	-	(5.142)	-	(21)	18.860

20. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017
Valore attuale obbligazioni TFR	567.084	645.213
Valore attuale obbligazioni CLC	27.772	28.482
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(151)	(146)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)	30	-
Totale valore attuale obbligazioni	594.735	673.549

La seguente tabella illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti.

RFI S.p.A.

TFR e CLC	valori in migliaia di euro	
	31.12.2018	31.12.2017
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	673.695	693.793
<i>Service Cost</i>	165	157
<i>Interest cost</i> ^(*)	3.746	5.233
Benefici erogati	(71.998)	(50.075)
Trasferimenti infragruppo	1.294	12.156
<i>Altre variazioni (Estimated benefits payments)</i>	(2.397)	(2.350)
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(9.649)	14.781
Obbligazioni a benefici definiti	594.856	673.695
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(151)	(146)
Altre variazioni (Fusione Centostazioni)	30	—
TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)	594.735	673.549

^(*) con rilevazione a Conto Economico

Nel rispetto di quanto previsto dai principi contabili internazionali, il TFR (per le quote maturate fino al 1 gennaio 2007) e le CLC sono stati considerati come *post employment-benefit* a prestazione definita per i quali è previsto, ai fini contabili, che il valore venga determinato mediante metodologie di tipo attuariale.

L'utilizzo complessivo del TFR nell'esercizio, pari a 73.101mila euro (benefici erogati, trasferimenti infragruppo, altre variazioni - *Estimated benefits payments*) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2018, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre Società del Gruppo.

Gli utili attuariali generati per il TFR e le perdite attuariali generate per le CLC hanno prodotto, nel corso del 2018, utili attuariali complessivamente pari a 9.649 mila euro che si confrontano con le perdite attuariali del 2017, pari a 14.781 mila euro. L'ammontare dell'utile attuariale è imputabile:

- per il TFR, al tasso di attualizzazione che è aumentato passando dallo 0,51% del 2017 allo 0,77% del 2018; per le CLC, invece, il tasso di attualizzazione è diminuito passando dall'1,67% dell'esercizio 2017 al 1,57% dell'esercizio 2018;
- per la CLC e TFR ai maggiori utilizzi, verificatisi nell'esercizio 2018, rispetto a quelli ipotizzati nelle ipotesi attuariali precedenti.

In particolare, le relazioni attuariali del TFR e delle CLC evidenziano un utile complessivo legato ad ipotesi finanziarie (incluso il tasso di attualizzazione) pari a circa 9.509 mila euro ed un utile relativo alle ipotesi attuariali residue pari a circa 140 mila euro, la cui somma algebrica determina l'utile attuariale complessivo di 9.649 mila euro.

La voce "Altri fondi" accoglie fondi di entità modesta che non sono stati oggetto di valutazione attuariale poiché non presentano le caratteristiche delle obbligazioni a benefici definiti richieste dallo IAS 19 e che per tale ragione sono stati esposti separatamente.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

RFI S.p.A.

	31.12.2018	31.12.2017
Tasso di attualizzazione TFR	0,77%	0,51%
Tasso di attualizzazione CLC	1,57%	1,67%
Incrementi futuri delle pensioni	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali
<i>Tasso atteso di turnover dei dipendenti</i>	4,00%	4,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato

Le ipotesi relative alla mortalità attesa si basano su statistiche pubblicate e tabelle di mortalità.

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili. Nelle tabelle seguenti è fornita l'indicazione del contributo previsto per l'esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

ANALISI DI SENSITIVITA' TFR E CLC

valori in migliaia di euro

31.12.2018	TFR	CLC
Tasso di turnover +1,00%	564.854	
Tasso di turnover -1,00%	569.531	
Tasso di inflazione +0,25%	572.156	29.617
Tasso di inflazione -0,25%	562.083	26.011
Tasso di attualizzazione +0,25%	559.081	27.139
Tasso di attualizzazione -0,25%	575.316	28.432
Service cost pro futuro	—	182
Duration del piano (anni)	6,3	10
Totale dipendenti a fine esercizio	26.479	

Anni erogazioni previste TFR E CLC

valori in migliaia di euro

31.12.2018	TFR	CLC
Erogazione 1° anno	71.937	2.388
Erogazione 2° anno	67.051	2.300
Erogazione 3° anno	60.600	2.209
Erogazione 4° anno	67.665	2.122
Erogazione 5° anno	55.328	2.028

RFI S.p.A.

21. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio e le movimentazioni dell'esercizio 2018 dei fondi per rischi ed oneri, ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico delle Società.

Descrizione	31.12.2017	Fusione	Accant.	Utilizzi	valori in migliaia di euro	
					Rilascio fondi eccedenti	31.12.2018
Fondo imposte	20.625		277	(764)	(1)	20.137
Altri	494.437	695	70.180	(52.835)	(7.712)	504.765
TOTALE	515.062	695	70.457	(53.599)	(7.713)	524.902

Fondo imposte

Il Fondo imposte accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31 dicembre 2018 il fondo si è complessivamente decrementato rispetto al valore al 31 dicembre 2017 per 488 mila euro principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- utilizzo per 764 mila euro dello stesso a seguito del pagamento degli avvisi di accertamento notificati dal Comune di Roma per ICI riferiti all'annualità 2011;
- incremento di 277 mila euro per ICI Stazioni.

Per l'analisi dei contenziosi fiscali in corso, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Il contenzioso fiscale" della Relazione sulla gestione.

Altri Fondi

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie la cui movimentazione è riportata nella tabella sotto indicata:

Descrizione	31.12.2017	Fusione	Accant.	Utilizzi	valori in migliaia di euro	
					Rilascio fondi eccedenti	31.12.2018
Oneri nei confronti						
- del personale	47.740		12.409	(12.382)		47.767
- dei terzi	251.526	95	386	(12.092)	(6.212)	233.703
Bonifica asset dismessi/da dismettere	51.149			(35)		51.114
Partecipazioni	48.882					48.882
Altri rischi ed oneri	95.140	600	57.385	(28.326)	(1.500)	123.299
TOTALE	494.437	695	70.180	(52.835)	(7.712)	504.765

Fondi relativi ad oneri nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo relativo al personale è costituito dall'ammontare dei probabili oneri che verranno sostenuti con riferimento a rivendicazioni economiche e di carriera, nonché per il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali, ed è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti Preture del Lavoro.

A tale titolo, nel corso dell'esercizio 2018, il fondo è stato utilizzato per 12.382 mila euro a copertura delle spese e

RFI S.p.A.

degli oneri contributivi relativi a vertenze (giudiziali ed extra-giudiziali) nei confronti del personale, ed è stato complessivamente incrementato di 12.409 mila euro far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2018.

Per quanto riguarda il fondo relativo ai terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso extra giudiziale relativo a riserve avanzate da fornitori.

Nel corso dell'esercizio 2018, il fondo è stato utilizzato per 12.092 mila euro a seguito della risoluzione di cause che si sono concluse con giudizio sfavorevole per la Società, ed è stato rilasciato per 6.212 mila euro. Il fondo al 31 dicembre 2018 relativo ai terzi accoglie 10.179 mila euro di accantonamenti per debiti in contestazione.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti.

Fondo Bonifica *asset* dismessi/da dismettere

Tale fondo è stato istituito e viene utilizzato a copertura di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati relativi a opere dismesse/da dismettere. Nella determinazione iniziale di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

Fondo Partecipazioni

Il fondo, istituito al 31 dicembre 2013 a copertura del valore della partecipazione Stretto di Messina S.p.A. posta in liquidazione, non ha subito movimentazioni.

Fondi relativi ad altri rischi ed oneri

Trattasi di fondi per altri rischi ed oneri principalmente relativi a:

- incentivi all'esodo (6.553 mila euro);
- fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (65.543 mila euro);
- *performance regime*, a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle IF a titolo di sistema incentivante in applicazione di quanto previsto dal PIR (2.792 mila euro);
- altri rischi (48.411 mila euro).

Nel corso dell'esercizio 2018 sono stati effettuati accantonamenti di oneri per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione pari a 26.000 mila euro e per *performance regime* pari a 2.792 mila euro.

Inoltre, per effetto della fusione con Centostazioni S.p.A. sono stati acquisiti accantonamenti per 695 mila euro.

RFI S.p.A.

22. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	17.948	655	18.603	23.110	1.712	24.822	(5.162)	(1.057)	(6.219)
Altre passività finanziarie	–	257	257	–	234	234	–	23	23
Totale	17.948	912	18.860	23.110	1.946	25.056	(5.162)	(1.034)	(6.196)

Il decremento della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura", pari a 5.162 mila euro, è imputabile alla valutazione al 31 dicembre 2018 degli strumenti derivati (delta *FV* 31 dicembre 2018 – 31 dicembre 2017). In particolare l'effetto è dovuto:

- alla variazione positiva della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*) per 5.142 mila euro determinata dalla valutazione al *fair value* degli *swap* e dei *forward rate agreement* e della quota di *intrinsic value* dei *collar*;
- all'impatto positivo a conto economico della quota di *time value* dei *collar* pari a 20 mila euro.

La parte corrente esprime principalmente il valore netto dei ratei connessi agli strumenti derivati.

Le passività finanziarie valutate al *fair value* sono i derivati di copertura e sono classificati al livello 2, come descritto nel paragrafo 17 "Gestione dei rischi finanziari" a cui si fa rimando anche per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value*.

23. Altre passività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	–	3.493.006	3.493.006	–	3.153.995	3.153.995	–	339.011	339.011
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	36.152	97.798	133.950	42.177	98.628	140.805	(6.025)	(830)	(6.855)
Altri debiti verso società del gruppo	227	19.658	19.885	286	71.202	71.488	(59)	(51.544)	(51.603)
Altri debiti	72.560	374.483	447.043	81.090	325.175	406.265	(8.530)	49.308	40.778
Ratei e risc. pas.	2.538	16.872	19.411	3.477	23.480	26.957	(939)	(6.608)	(7.546)
Totale	111.478	4.001.817	4.113.295	127.030	3.672.480	3.799.510	(15.552)	329.337	313.785

Gli Acconti per contributi in conto impianti al 31 dicembre 2018 ammontano a 3.493.006 mila euro e sono così dettagliati:

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

	31.12.2017	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2018
Acconti per contributi:					
Ministero dell'Economia e Finanze	1.267.974	4.444.655	(4.361.607)	(138.116)	1.212.906
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.396.857	518.465	(239.164)	–	1.676.158
FESR	44.961	166.624	(86.549)	–	125.036
TEN	196.279	4.990	(14.387)	–	186.882
Altre PA	220.152	158.351	(90.744)	–	287.759
Altri TERZI	27.773		(360)	(23.148)	4.265
Totale	3.153.995	5.293.084	(4.792.810)	(161.263)	3.493.006

L'incremento netto degli acconti pari a 339.011 mila euro deriva dall'effetto congiunto degli incrementi relativi alle nuove iscrizioni di crediti verso MIT, MEF e altri enti, esposti tra le Altre attività non correnti e correnti e le Attività finanziarie non correnti e correnti, dei decrementi, derivanti dall'utilizzo tramite allocazione sulle immobilizzazioni in corso e per la copertura degli oneri finanziari, nonché dal decremento netto pari a 161.264 mila euro esposto nelle altre variazioni che si riferisce, principalmente, per 125.068 mila euro agli aumenti di capitale sociale erogati alla Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. come riportato nella sezione "Partecipazioni" cui si fa rimando, per 30.000 mila euro all'eliminazione contabile degli anticipi stanziati per gli interventi sulla tratta Andora-Finale come riportato nella sezione "Altre attività non correnti e correnti" cui si fa rimando.

Gli Altri debiti correnti verso società del Gruppo pari a 19.658 mila euro subiscono un decremento rispetto al 31 dicembre 2017 pari a 51.544 mila euro derivante principalmente da:

- maggiori debiti verso la Capogruppo per 815 mila euro dovuto principalmente alla distribuzione del dividendo relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 (100.000 mila euro);
- maggiori debiti per penalità verso Società del Gruppo per 3.627 mila euro.
- minori debiti verso Società del Gruppo per 55.787 mila euro relativi allo Sconto Merci anno 2017, iscritti in contropartita dei contributi riconosciuti dal MEF ai sensi della Legge n.190/2014, rimodulati verso altre IF.

Gli Altri debiti correnti sono relativi principalmente a Debiti verso il personale (120.325 mila euro), Depositi cauzionali (38.860 mila euro), Debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (27.723 mila euro), Debiti verso il personale relativi al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (8.414 mila euro), altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (41.920 mila euro) e anticipi per contributo merci (115.000 mila euro).

Il decremento dei Ratei e risconti passivi correnti per 6.608 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 è principalmente attribuibile a minori risconti del settore immobiliare e commerciale verso terzi.

RFI S.p.A.

24. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	12.776	2.621.403	2.634.179	28.830	2.446.311	2.475.141	(16.054)	175.092	159.038
Acconti commerciali	5.946	57.318	63.264	5.877	71.065	76.942	69	(13.747)	(13.678)
Debiti commerciali v.so società del Gruppo	-	512.570	512.570	-	476.085	476.085	-	36.485	36.485
Debiti per contratti di costruzione	-	8.637	8.637	-	9.621	9.621	-	(984)	(984)
Totale	18.722	3.199.928	3.218.650	34.707	3.003.082	3.037.789	(15.985)	196.846	180.861

L'incremento al 31 dicembre 2018 dei debiti correnti verso fornitori rispetto al valore al 31 dicembre 2017 è pari a 175.092 mila euro ed è sostanzialmente riconducibile ai maggiori lavori di investimento effettuati nel 2018 rispetto al 2017.

Gli Acconti commerciali correnti sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari e da società del Gruppo per un totale di 57.318 mila euro, in diminuzione rispetto al saldo al 31 dicembre 2017 per 13.747 mila euro. Tale decremento è principalmente dovuto alla riduzione degli anticipi per vendite di beni patrimoniali della società Rete S.r.l pari a 10.591 mila euro.

I Debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un incremento netto pari a 36.485 mila euro, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori debiti verso la Capogruppo per 5.287 mila euro;
- maggiori debiti verso le imprese controllate per 9.852 mila euro;
- maggiori debiti per fatture da ricevere verso le imprese consociate per 27.619 mila euro;
- incremento dei debiti relativi a fatture ricevute verso la consociata Fercredit per 17.691 mila euro per cessioni di credito da parte di fornitori terzi e gruppo;
- decremento dei debiti relativi a fatture ricevute verso le consociate Italferr per 1.632 mila euro, verso Trenitalia per 5.753 mila euro e per l'elisione dei debiti verso Centostazioni per 6.356 mila euro a seguito della operazione di fusione.

La voce Debiti per contratti di costruzione pari a 8.637 mila euro rappresenta l'ammontare lordo dovuto ai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali la fatturazione ad avanzamento, al netto dei margini rilevati, eccede i costi. La voce va correlata con la relativa voce dell'attivo "Contratti di costruzione" ricompresa tra i crediti commerciali alla quale si rinvia.

RFI S.p.A.

NOTE SUL CONTO ECONOMICO**25. Ricavi delle vendite e delle prestazioni**

Il dettaglio delle voci che costituiscono i "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	—	4	(4)
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.185.280	1.121.058	64.222
✓ <i>Pedaggio</i>	1.175.396	1.103.433	71.963
✓ <i>Servizi di traghettamento</i>	9.884	17.625	(7.741)
Altri ricavi da servizi	331.912	200.688	131.224
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	222.722	96.194	126.528
Ricavi da servizi diversi	57.562	54.748	2.814
✓ <i>Prestazioni sanitarie</i>	40.570	36.950	3.620
✓ <i>Ricavi GSM-R</i>	3.967	6.319	(2.352)
✓ <i>Altri ricavi diversi</i>	13.025	11.480	1.545
Lavori conto terzi	46.263	46.789	(526)
Vendita materiale	5.365	2.957	2.408
Ricavi da contratti con i clienti	1.517.192	1.321.750	195.442
Ricavi diversi	1.004.195	976.039	28.156
✓ <i>Contributi da Stato</i>	1.015.557	975.557	40.000
✓ <i>Contributi UE</i>	671	376	295
✓ <i>Noli e altri accantonamenti o rilasci</i>	(12.033)	106	(12.139)
Ricavi da Gestione Immobiliare	111.920	107.979	3.941
✓ <i>Canoni di locazione</i>	97.004	92.385	4.619
✓ <i>Riaddebito oneri condominiali e IRE</i>	10.114	12.901	(2.787)
✓ <i>Vendita spazi pubblicitari</i>	4.802	2.693	2.109
Altri ricavi vendite e prestazioni	1.116.115	1.084.018	32.097
Totale dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.633.307	2.405.768	227.539

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" subiscono un incremento pari a 64.222 mila euro attribuibile ai seguenti fattori:

- aumento dei ricavi da pedaggio per 71.963 mila euro dovuto principalmente all'adeguamento ISTAT e all'incremento dei volumi di produzione. Si segnala inoltre che nel 2018 c'è stato un aggiornamento straordinario del PIR 2018 che ha integrato il sistema tariffario dei treni a doppia trazione come ampliamento specificato nella Relazione sulla gestione;
- riduzione dei ricavi per Servizi di traghettamento di 7.741 mila euro dovuto al cambiamento del criterio di rendicontazione delle corse effettuate, non più legato al programma delle corse navi potenzialmente offerte ma al singolo treno trasportato nell'ottica del proseguimento dell'infrastruttura ferroviaria.

La voce "Altri ricavi da servizi" subisce un incremento pari a 131.224 mila euro derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- aumento dei ricavi per servizi accessori alla circolazione di 126.528 mila euro dovuto principalmente a:
 - ✓ maggiori ricavi per vendita trazione elettrica pari a 126.329 mila euro, dovuto all'effetto della Legge n. 167 del 20 novembre 2017 e all'accelerazione delle quotazioni del petrolio che hanno pesantemente influenzato i prezzi nei mercati all'ingrosso di Energia;

RFI S.p.A.

-
- ✓ incremento dei ricavi per corrispettivi binari di raccordo pari a 408 mila euro compensati in parte da minori ricavi per gestione terminali merci per 261 mila euro;
 - ✓ maggiori ricavi relativi ai servizi di sosta pari a 1.270 mila euro e servizi accessori per assistenza a persone con ridotta mobilità (375 mila euro) compensati da una riduzione dei ricavi per servizi di manovra (869 mila euro) e delle platee di lavaggio (751 mila euro);
 - Incremento dei ricavi da servizi diversi per 2.814 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato di maggiori ricavi per prestazioni sanitarie (3.620 mila euro) e per *fee* a altri servizi immobiliari (1.138 mila euro) compensati in parte dal decremento dei ricavi per GSMR (2.352 mila euro);
 - minori ricavi per lavori conto terzi pari a 526 mila euro;
 - maggiori ricavi per vendita di materiali pari a 2.408 mila euro derivanti dalla vendita di materiali di scorta e materiali diversi.

Tra i "Ricavi diversi" sono contabilizzati i contributi da Contratto di Programma; in particolare nel 2018 le Leggi n. 136 e 145 del 2018 hanno poi apportato un addendum di 40 milioni di euro per attività legate a Assistenza alle Persone con Ridotta Mobilità, *Gate* e Carri Soccorso.

La posta "Ricavi da Gestione Immobiliare" subisce un incremento di 3.941 mila euro attribuibile alle seguenti variazioni:

- ✓ incremento dei Canoni per locazione per 4.619 mila euro dovuto principalmente a maggiori ricavi per altri proventi immobiliari (3.871 mila euro) e per diritti di passaggio (686 mila euro);
- ✓ riduzione dei ricavi per riaddebito oneri condominiali ed IRE 2.787 mila euro relativo sostanzialmente al ribaltamento degli oneri verso GS Retail;
- ✓ maggiori ricavi per vendita spazi pubblicitari pari a 2.109 mila euro.

RFI S.p.A.

Il dettaglio delle voci che costituiscono i "Ricavi da contratti con i clienti" è illustrato nella tabella di seguito esposta:

	Valori in migliaia di euro	
	2018	2017
Mercato geografico		
Nazionale	1.513.303	1.318.401
UE	2.636	2.294
Extra UE	1.253	1.055
Totale ricavi contratti con i clienti	1.517.192	1.321.750
Linee di prodotti/servizi*		
Ricavi da Servizi di Trasporto		4
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.185.280	1.121.058
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	223.860	96.194
Ricavi da servizi diversi	56.424	54.748
Lavori conto terzi	46.263	46.789
Vendita di materiali	5.365	2.957
Totale ricavi contratti con i clienti	1.517.192	1.321.750
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti in un determinato momento	45.991	40.090
Servizi trasferiti nel corso del tempo	1.471.201	1.281.660
Totale ricavi contratti con i clienti	1.517.192	1.321.750

Con riferimento ai servizi elencati la società presenta una struttura mono-settoriale.

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

	Valori in migliaia di euro	
	31.12.2018	31.12.2017
Crediti per contratti con i clienti classificati nei crediti commerciali correnti/non correnti	325.245	326.600
Attività da contratto	244.486	78.642
Passività da contratto	(106.298)	(59.562)

I valori sono al lordo del fondo ammortamento

RFI S.p.A.

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

	Valori in migliaia di euro	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Ricavi rilevati nell'esercizio inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		1.450
Incremento passività da contratto dovuto a incassi al netto importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio		(48.187)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(166.689)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	108.033	
Aggregazioni aziendali	(6)	
Altre Variazioni	224.506*	
Attività / Passività MOV	165.844	(46.736)

*la variazione è conseguente alla emissione nel 2018 di note credito stanziata nel 2017 prevalentemente per effetto della Legge n.167/2017.

RFI S.p.A.

26. Altri proventi

Il dettaglio degli "Altri proventi" è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Proventi diversi			
Proventi e prestazioni diverse	95.988	74.745	21.243
Plusvalenze	61.184	57.213	3.971
Totale	157.172	131.958	25.214

L'aumento della posta "Proventi diversi" di 25.214 mila euro è attribuibile all'effetto combinato di:

- maggiori proventi e prestazioni diverse pari a 21.243 mila euro dovute principalmente a un incremento delle penalità attive per *performance regime* per 6.343 mila euro e delle altre penali attive per 10.744 mila euro e un rilascio degli anticipi per indennizzi assicurativi incassati in esercizi precedenti pari a 6.195 mila euro, compensati in parte da un decremento dei rimborsi spese e vertenze legali pari a 2.349 mila euro;
- maggiori plusvalenze pari 3.971 mila euro dovuto sostanzialmente a maggiori ricavi per vendita materiale fuori uso e tolto d'opera pari a 4.043 mila euro compensato in parte da minori plusvalenze immobiliari pari a 72 mila euro.

27. Costo del personale

La composizione del "Costo del personale" è rappresentata nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Personale a ruolo	1.465.437	1.416.567	48.870
✓ <i>Salari e stipendi</i>	1.080.578	1.036.580	43.998
✓ <i>Oneri sociali</i>	303.855	293.675	10.180
✓ <i>Altri costi del personale a ruolo</i>	(1.021)	(1.666)	645
✓ <i>Trattamento di fine rapporto</i>	71.625	70.513	1.112
✓ <i>Accantonamenti e Rilasci</i>	10.400	17.465	(7.065)
Personale Autonomo e Collaborazioni	106	33	73
✓ <i>Salari e stipendi</i>	74	13	61
✓ <i>Oneri sociali</i>	32	20	12
Altri costi	31.892	28.595	3.297
✓ <i>Lavoro inter. Pers distaccato e Stage</i>	3.579	901	2.678
✓ <i>Altri costi collegati al personale</i>	28.313	27.693	620
Totale	1.497.435	1.445.195	52.240

Nel corso dell'esercizio 2018, il "Costo del personale" subisce un incremento pari a 52.240 mila euro rispetto all'esercizio 2017. La variazione deriva principalmente da un incremento dei costi del Personale a ruolo (48.870 mila euro), da un aumento degli altri costi (3.297 mila euro) e da maggiori costi per personale autonomo e collaborazioni (73 mila euro).

RFI S.p.A.

Per maggiori dettagli si fa rimando al paragrafo "Risorse Umane" della Relazione sulla Gestione.

Consistenza media	2018	2017	Variazione
Dirigenti	230	226	4
Quadri	5.794	5.758	36
Altro personale	20.018	19.724	294
TOTALE	26.042	25.708	334

28. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Materiali e materie di consumo	793.774	582.393	211.381
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	169.405	(18.328)	187.733
Illuminazione e forza motrice	47.385	44.593	2.792
Accantonamenti/Rilasci	(191)	9.080	(9.271)
Totale	1.010.373	617.738	392.635

L'incremento complessivo della voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di 392.635 mila euro è dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- maggiori costi di energia elettrica e combustibili per la trazione dei treni pari a 187.733 mila euro dovuta agli effetti della Legge n. 167 del 20 novembre 2017;
- maggiori consumi di materiali per 205.816 mila euro dovuto all'effetto combinato di maggiori consumi sia in conto investimento 177.690 mila euro, a fronte dei maggiori investimenti effettuati nell'anno, sia in conto esercizio 28.126 mila euro, per l'incremento delle attività di manutenzione ordinaria;
- maggiori costi per l'acquisto dei materiali di consumo per 12.093 mila euro;
- incremento dei prezzi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 10.973 mila euro;
- maggiori ricavi per lavori in economia pari a 17.501 euro dovuti ad un incremento della produzione effettuata dall'Officina Nazionale Infrastrutture e Apparecchiature Elettriche (impianti di Bari, Pontassieve e di Bologna) di cuori, deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature;
- maggiori costi per Illuminazione e forza motrice pari a 2.792 mila euro;
- minori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino per 9.271 mila euro a seguito dell'analisi effettuata sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione da avviare ai processi di svalutazione o radiazione.

RFI S.p.A.

29. Costi per servizi

Il saldo è dettagliato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Prestazioni per il trasporto	9.801	9.379	422
Altre prestazioni collegate al Trasporto	(64)	(327)	263
Servizi di manovra	512	1.177	(665)
Servizi di traghettamento	5.021	3.122	1.899
Servizi trasporto Merci	4.332	5.407	(1.075)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	370.676	343.798	26.878
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	32.890	34.143	(1.253)
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	98.971	89.664	9.307
Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	238.815	219.991	18.824
Manutenzioni accanton.e rilasci	—	—	—
Servizi immobiliari e utenze	113.852	106.952	6.900
Servizi amministrativi ed informatici	80.146	74.973	5.173
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	1.590	1.966	(376)
Diversi	119.438	146.105	(26.667)
✓ Consulenze	750	275	475
✓ Assicurazioni	7.227	14.702	(7.475)
✓ Prestazioni professionali	8.750	8.499	251
✓ Provvigioni alle agenzie	1	16	(15)
✓ Costi comuni di Gruppo	1.982	2.234	(252)
✓ Altro	108.054	102.385	5.669
✓ Accantonamenti e rilasci Altro	(7.326)	17.993	(25.319)
Totale	695.503	683.173	12.330

L'incremento complessivo della voce "Costi per servizi" di 12.330 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori costi per servizi e lavori appaltati c/terzi per 1.253 mila euro;
- maggiori costi per servizi di pulizia e altri servizi appaltati per 9.307 mila euro;
- incremento dei costi di manutenzione beni mobili e immobili per 18.824 mila euro;
- incremento dei costi per servizi immobiliari e utenze 6.900 mila euro;
- incremento dei costi per servizi amministrativi e informatici per 5.173 mila euro dovuti principalmente a maggiori costi per manutenzione e riparazione *hardware* e *software*;
- minori costi diversi per 26.667 mila euro derivanti principalmente da minori accantonamenti (20.355 mila euro) e maggiori rilasci (4.964 mila euro) per un totale di 25.319 mila euro, minori costi per assicurazioni (7.475 mila euro) compensati in parte da maggiori costi per sperimentazioni (4.526 mila euro) e maggiori costi per costi per *facilities* (2.002 mila euro).

RFI S.p.A.

30. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei "Costi per godimento beni di terzi" è riportato nella tabella seguente.

valori in migliaia di euro			
	2018	2017	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	40.831	39.738	1.093
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	2.653	2.591	62
Servizi informatici e Altro	10.237	10.326	(89)
Totale	53.721	52.655	1.066

I "Costi per godimento beni di terzi" presentano un incremento di 1.066 mila euro, dovuto sostanzialmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori costi per canoni di locazione 1.093 mila euro, dovuto principalmente a maggiori oneri condominiali;
- maggiori costi per noli e indennizzi di materiale rotabile e altro per 62 mila euro;
- minori costi per canoni d'uso *hardware* e *software* per 89 mila euro.

31. Altri costi operativi

Il dettaglio degli "Altri Costi operativi" è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro			
	2018	2017	Variazione
Altri costi	132.375	117.572	14.803
Minusvalenze	2.091	398	1.693
Accantonamenti/rilasci	3.068	16.668	(13.600)
Totale	137.534	134.638	2.896

Gli "Altri Costi Operativi" subiscono un incremento di 2.896 mila euro attribuibile principalmente a:

- incremento delle penalità per *Performance Regime* per 4.476 mila euro;
- incremento dei costi per imposte di registro, raccolta rifiuti e occupazione spazio suolo pubblico per 2.056 mila euro;
- maggiori minusvalenze da alienazioni 1.571 mila euro;
- incremento degli oneri diversi per 3.136 mila euro dovuto principalmente all'iscrizione del risarcimento danni verso la controllata Blufferries per sopravvenuta impossibilità di utilizzo dei ponti;
- decremento degli accantonamenti e rilasci per 13.600 mila euro dovuto a minori accantonamenti per IMU/TASI;
- maggiori costi per Carte di Libera Circolazione per 5.176 mila euro.

RFI S.p.A.

32. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 1.053.044 mila euro si riferiscono a costi interni per impiego di personale e spese generali per 331.839 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 721.205 mila euro.

Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso dell'esercizio 2018, rispetto all'esercizio precedente, pari a 178.093 mila euro, sono attribuibili all'impiego di materiali legato alle rilevanti attività di *upgrading* tecnologico, lavori di sviluppo e manutenzione straordinaria della infrastruttura.

33. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Ammortamento attività immateriali	3.955	3.907	48
Ammortamento attività materiali	100.388	103.738	(3.350)
Ammortamento investimenti immobiliari	1.686	78	1.608
Totale	106.029	107.723	(1.694)

Si riscontra una riduzione della quota ammortamento civilistica complessiva del 2018 rispetto al 2017, nonostante l'incremento di costo ammortizzabile. Tale riduzione è dovuta principalmente alla variazione dell'aliquota della Rete AV/AC (Direttrice G).

34. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	–	–	–
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	4.027	37.336	(33.309)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	1.035	1.688	(653)
Totale	5.062	39.024	(33.962)

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un decremento di 33.962 mila euro rispetto all'esercizio 2017, derivante da:

- minori Svalutazioni degli immobili, impianti e macchinari, per 33.309 mila euro, effettuate rispetto all'esercizio precedente;
- maggiori Rettifiche e riprese di valore su crediti per 653 mila euro dovute sostanzialmente all'applicazione del principio contabile IFRS 9.

RFI S.p.A.

35. Accantonamenti

Gli accantonamenti effettuati nel 2018, pari a 26.000 mila euro, riguardano la parte straordinaria del Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione come meglio esposto nel capitolo "Risorse umane" della Relazione sulla Gestione.

36. Proventi finanziari

Il dettaglio dei "Proventi finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Proventi finanziari diversi	545	13.894	(13.349)
Utili su cambi	172	337	(165)
Dividendi	-	-	-
Totale	717	14.231	(13.514)

Nell'esercizio 2018 la posta ha registrato un decremento di 13.514 mila euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente a minori interessi attivi sul credito IVA per 11.443 mila euro e minori interessi di mora per 1.883 mila euro.

37. Oneri finanziari

Il dettaglio degli "Oneri finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2018	2017	Variazione
Oneri finanziari su debiti *	38.774	41.149	(2.375)
Svalutazioni di attività finanziarie	(503)	62	(565)
Perdite su cambi	116	473	(357)
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci *	-	3.577	(3.577)
Totale	38.387	45.261	(6.874)

* Per una più corretta esposizione, gli accantonamenti e i rilasci sono stati riclassificati dalla voce Oneri finanziari su debiti alla voce Oneri finanziari accantonamenti e rilasci

Gli "Oneri finanziari" subiscono un decremento pari a 6.874 mila euro, attribuibile prevalentemente ai seguenti fattori:

- minori oneri per *interest cost* TFR (1.306 mila euro) e minori interessi ed altri oneri verso altri (1.653 mila euro) compensati in parte da maggiori interessi e altri oneri verso controllante (601 mila euro);
- decremento degli oneri finanziari accantonati per 3.577 mila euro;
- minori perdite su cambi per 357 mila euro;
- decremento svalutazione attività finanziarie 565 mila euro dovuto sostanzialmente all'applicazione del principio contabile IFRS 9.

38. Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati sulla base della quota di finanziamento allocata sulle Immobilizzazioni in corso ed ammontano a 20.090 mila euro.

RFI S.p.A.

39. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Le imposte della Società, sia per IRES sia per IRAP, risultano pari a zero per effetto delle variazioni in diminuzione di carattere fiscale che determinano una base imponibile fiscale negativa (perdita). La variazione in diminuzione più significativa a tal fine è rappresentata dal maggior ammortamento fiscale rispetto a quello contabile. Le imposte della Società risultano essere pari a zero per effetto delle variazioni in diminuzione di carattere fiscale che determinano una base imponibile fiscale negativa (perdita). La variazione in diminuzione più significativa a tal fine è rappresentata dal maggior ammortamento fiscale rispetto a quello contabile.

Nella tabella che segue si rappresenta la composizione del costo ammortizzabile fiscale che, per effetto dell'applicazione delle speciali disposizioni normative *IAS compliant* di cui all'art. 1, commi 86 e 87, della Legge 266/2005, è assunto al lordo dei relativi contributi in conto impianti erogati dallo Stato al Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale.

	valori in migliaia di euro
	2018
Costo ammortizzabile civilistico	4.812.554
Contributi c/impianti da Stato fino al 2018	39.486.853
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2018	3.665.025
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	41.735.561
Svalutazione da Impairment IAS a riduzione del costo storico	3.583.125
Totale costo ammortizzabile fiscale	93.283.117
Totale Quota amm. Fiscale	2.075.863

RFI S.p.A.

40. PASSIVITA' E ATTIVITA' POTENZIALI

Le passività potenziali riguardano principalmente i contenziosi in corso riportati nel paragrafo Procedimenti e contenziosi della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

Si riportano di seguito le principali attività potenziali in capo alla Società che hanno avuto evoluzioni nel primo semestre 2018.

Subtratta Novara - Milano: Impugnazione Lodo RFI – FIAT (oggi FCA-Fiat Chrysler Automobilies N.V.)

All'esito del giudizio di impugnazione del Lodo, avente ad oggetto parte delle riserve iscritte da FCA in corso d'opera, pende allo stato giudizio in Cassazione instaurato da FCA e nel cui ambito RFI ha proposto ricorso incidentale per un valore di oltre 170 milioni di euro.

La revocazione proposto da FCA avanti alla Corte di Appello di Roma, la cui udienza per la precisazione delle conclusioni si è tenuta il 6 giugno 2018, è stata rinviata a sentenza.

RFI c/ANAS – Satap: giudizio pendente presso il Tribunale Civile di Roma

Il contenzioso origina da una serie di accordi sottoscritti a suo tempo dall'allora TAV S.p.A. con ANAS S.p.A. e la concessionaria autostradale della Torino - Milano ASTM (oggi SATAP) per la realizzazione delle opere di adeguamento e di potenziamento autostradale nell'ambito della complessiva riqualificazione del corridoio plurimodale Torino-Milano contestualmente alla realizzazione della nuova Tratta AV/AC Torino-Milano.

In relazione ai suddetti accordi non è stato tuttavia possibile pervenire ad una soluzione condivisa tra TAV/RFI ed ANAS/SATAP, poiché ANAS/SATAP hanno respinto le pretese di RFI in merito all'attribuzione alle medesime della quota parte degli oneri per la predetta riqualificazione del corridoio plurimodale afferenti le opere di adeguamento e di potenziamento autostradale.

Conseguentemente, in data 9 giugno 2016 è stato notificato l'atto di citazione in giudizio di ANAS/ SATAP presso il Tribunale di Roma con cui viene richiesta una somma di oltre 1.000 milioni di euro, oltre accessori.

In data 17 luglio 2018 è stata emessa sentenza dal Tribunale di Roma che, rigettando le domande di RFI, ha dichiarato che "nessuna somma l'attrice può pretendere dalle convenute con riguardo alle opere realizzate in oggetto".

RFI S.p.A.

41. COMPENSO ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Si evidenzia - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D.Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 c.c. - che relativamente all'esercizio 2018 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione ed al suo *network* è pari a 559 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (246 mila euro).

42. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori ed ai membri del Collegio Sindacale, determinati sulla base delle relative delibere, per lo svolgimento delle proprie funzioni.

	valori in migliaia di euro		
PERCIPIENTI	2018	2017	Variazioni
Amministratori *	303	303	—
Sindaci	84	84	—
Totale	387	387	—

*In aggiunta a quanto sopra, il compenso riconosciuto nell'esercizio ai membri esterni dell'Organismo di Vigilanza è pari a 45 mila euro.

RFI S.p.A.

43. INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

I dati essenziali della Controllante diretta al 31 dicembre 2017 sono disponibili sul sito della Società www.fsitaliane.it e presso la sede sociale di Ferrovie dello Stato Italiane.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2017	31.12.2016
Attività		
Totale attività non correnti	42.774.571	42.539.698
Totale attività correnti	4.661.967	5.268.296
Totale attività	47.436.538	47.807.994
Patrimonio netto		
Capitale sociale	36.340.433	36.340.433
Riserve	39.064	7.120
Utili (perdite) portati a nuovo	256.834	0
Utile (Perdite) d'esercizio	230.910	638.773
Totale Patrimonio Netto	36.867.241	36.986.326
Passività		
Totale passività non correnti	7.241.431	7.299.976
Totale passività correnti	3.327.866	3.521.692
Totale passività	10.569.297	10.821.668
Totale patrimonio netto e passività	47.436.538	47.807.994
	2.017	2.016
Ricavi operativi	182.143	156.691
Costi operativi	(200.506)	(167.266)
Ammortamenti	(21.377)	(19.994)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(4.889)	(1.055)
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	166.104	565.905
Imposte sul reddito	109.435	104.492
Risultato netto di esercizio	230.910	638.773

RFI S.p.A.

44. PARTI CORRELATE**Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche**

Le condizioni generali che regolano le operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità, a normali condizioni di mercato.

	valori in migliaia di euro	
	2018	2017
Benefici a breve termine	4.672	3.500
Benefici successivi al rapporto di lavoro	307	227
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	0	0
Totale	4.979	3.728

Ai Benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2019, per un importo indicativamente non superiore a 1.300 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

I dirigenti con responsabilità strategiche, nel periodo, non hanno posto in essere direttamente o tramite stretti familiari, alcuna operazione con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Bluferries S.r.l.	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, prestazioni di servizi, canoni di locazione, rimborsi di costi del personale, organi sociali.	Commerciali e diversi: servizi di traghettamento, combustibili e lubrificanti, canoni diversi.
Blu Jet Srl	Commerciali e diversi: rimborsi per cariche sociali.	-
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi: per affitti aree e locali per la gestione dei terminali, rimborsi per distacco di personale ed organi sociali.	Commerciali e diversi: oneri su beni mobili di proprietà. Corsi per servizi (utenze), costi per godimento di beni terzi (materiale rotabile), illuminazione e forza motrice, immobili strumentali.
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	Commerciali e diversi: canoni di retrocessione, ricavi per prestazioni, forniture e lavori. Rimborsi da gruppo.	Commerciali e diversi: oneri per mancata liberazione di alcuni immobili, oneri condominiali, fitti e spese accessorie dei locali. Oneri per manutenzione fabbricati strumentali.
Imprese collegate		
Quadrante Europa S.p.A.	Commerciali e diversi: organi sociali. Finanziari: finanziamento soci.	-
Centostazioni Retail S.p.A.	Commerciali e diversi: canone di retrocessione	Commerciali e diversi: servizi di realizzazione pubblicità
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Commerciali e diversi: per prestazioni diverse, prestazioni del personale, formazione, prestazioni sanitarie e canoni di locazione. Finanziari: interessi attivi su credito Iva, conto corrente intersocietario.	Commerciali e diversi: licenze d'uso marchio, personale distaccato fitti e spese accessorie dei locali, oneri condominiali, servizi informativi, legale del lavoro, area finanza, relazioni esterne ed affari istituzionali. Servizi per reclutamento e sviluppo, corsi di istruzione professionale e consulenza. Finanziari: commissioni passive non finanziarie, interessi passivi su conto intersocietario,

RFI S.p.A.

obbligazioni commissioni bancarie e pt.		
Altre imprese consociate		
Sita S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: canoni locazione	-
Ferservizi S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: canoni di locazione fabbricati strumentali, prestazioni sanitarie e rimborsi cariche societarie.	Commerciali e diversi: attività di global service provider, servizi informatici, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, contabilità e tesoreria, servizi per gli acquisti, facilities, ferrotel, gestione amministrativa della ristorazione, costi per personale distaccato e oneri condominiali.
Italcertifer ScpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, utenze GSM, rimborsi per sperimentazione certificazioni e consulenze.	Commerciali e diversi: attività propedeutica e indagini per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari e manutenzione materiale rotabile.
Mercitalia Logistics S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per utenze GSM, prestazioni sanitarie, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: trasporto merci, personale distaccato, canoni di locazione e spese accessorie.
Mercitalia Transport & Services S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: trasporto merci, spedizioni.
Mercitalia Rail S.r.l.	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni; ricavi da utenze GSM, servizi alle IF (vendita energia, servizi di traghettamento, servizio corrente di trazione); prestazioni sanitari, ricavi per lavori e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi per trasporto e spedizioni, manutenzione materiale rotabile, noleggio carri, servizi appaltanti, penali contrattuali da gruppo, penalità passive performance regime.
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer S.p.A.)	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni; ricavi da utenze GSM, servizi alle IF (vendita energia, servizio corrente di trazione); prestazioni sanitari, ricavi per lavori e forniture, corsi professionali e pedaggi. Penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: manutenzione materiale rotabile, servizi di terzi, penalità passive performance regime.
Fercredit S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e servizi.	Commerciali e diversi: analisi dei fornitori. Finanziari: interessi di mora.
Italferr S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, rimborsi da gruppo, canoni di locazione fabbricati strumentali, corsi professionali e ricavi utenze GSM.	Commerciali: direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete, corsi di formazione.
Metropark S.p.A.	Commerciali e diversi: locazione di aree e fabbricati, rimborso personale distaccato, prestazioni sanitarie, ricavi per forniture e prestazioni.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato, servizi.
Mercitalia Intermodal S.p.A. (già Cemat S.p.A.)	Commerciali: canoni locazione terminali merci e prestazioni sanitarie.	-
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A. (b)	-	Commerciali e diversi: canoni e oneri condominiali
Trentitalia S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: pedaggio, trazione, servizi di traghettamento e manovra, prestazioni sanitarie, rimborso oneri Polfer, canoni locazione, utenze GSM, vendita energia AT, affitti da terreni, servizi accessori per la circolazione, prestazioni e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, servizi informatici, noleggio carri, acquisto e manutenzione materiale rotabile, servizi di manovra e spedizione; spese trasferite e personale distaccato, altri servizi e penalità passive performance regime.
Tx Logistik AG	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione, di manovra e accessori alla circolazione, canoni di locazione terminali merci, prestazioni sanitarie e corsi professionali; penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: penali passive per performance regime.
TX Austria GmbH	Commerciali e diversi: servizi alla IF (pedaggio).	-
Thello Sas	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni lavori, servizi e forniture, prestazioni sanitarie e rimborsi diversi per cariche sociali.	Commerciali e diversi: fitti e spese accessorie di locali.

RFI S.p.A.

Trenord S.r.l.	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione e manovra, prestazioni sanitarie, ricavi utenze GSM, vendita energia AT, servizi accessori alla circolazione, canoni di locazione, prestazioni e forniture, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: penali contrattuali da gruppo, penali passive per performance regime.
BUSITALIA - Sita Nord (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, ricavi per utenze GSM-R, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: trasporto ed emolumenti cda.
BUSITALIA - Campania SpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, affitti terreni.	-
BUSITALIA Rail Service	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni aree strumentali per parcheggio veicoli.	Commerciali e diversi: servizi.
SITAF SpA	Commerciali e diversi: attraversamenti ed accessi speciali.	Commerciali e diversi: pedaggi autostradali veicoli.
ATAF Gestioni S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e servizi.	-
Busitalia Veneto S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Ferrovie Sud Est S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, corsi professionali, ricavi per prestazioni, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
Gruppo ANAS	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, altre prestazioni di servizi, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: affitti e spese accessorie di locali.
Collegate di controllate		
BBT S.p.A.	Commerciali e diversi: rimborso cariche societarie, canoni locazione, attraversamenti ed accessi all'IF, prestazioni varie e forniture.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
Terminal Tremestieri S.r.l.	Commerciali e diversi: cariche sociali.	-
Collegate di Gruppo		
Eurogateway S.r.l.	Commerciali e diversi: rimborso cariche sociali.	-
LI-NEA S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: manutenzione rete AT, attraversamento e accessi speciali, esercizio e teleconduzioni rete.	Commerciali e diversi: illuminazione e forza motrice, lavori app.ti verso terzi ed energia elettrica per trazione treni, utenze. Finanziari: mutui.
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti terreni, attraversamenti e accessi speciali. Finanziari: interessi depositi cauzionali.	Commerciali e diversi: utenze (acqua, energia, gas), illuminazione e forza motrice ed energia elettrica per trazione treni.
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, affitti terreni ed aree strumentali; corrispettivi per interventi su binari di raccordo.	Commerciali e diversi: utenze gas e combustibile, impiego autoveicoli ed autocarri di servizio.
Gruppo Leonardo	Commerciali e diversi: canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali, utenze GSM-R, penali ed interessi di mora.	Commerciali e diversi: manutenzione linea e servizi per lavori c/terzi.
Gruppo GSE	-	Commerciali e diversi: energia elettrica per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche.
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, prestazioni per lavori c/terzi.	-
Gruppo IstPolZeccaStato	-	Commerciali e diversi: acquisto spazi avvisi legali, pubblicità ed eventi.
Gruppo Poste Italiane	Commerciali e diversi: canoni locazione fabbricati strumentali e non strumentali, affitti da terreni. Finanziari: conti corrente	Commerciali e diversi: spese postali e servizi vari.
Gruppo RAI	Commerciali e diversi: canoni di locazione, attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: canoni.
Gruppo SOGIN	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	-
Gruppo EXPO	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, affitti da terreni.	-
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	-	Commerciali e diversi: ritenute e contributi previdenziali.

RFI S.p.A.

Altri fondi pensione	-	Commerciali e diversi: polizze assicurative, oneri sociali e spese per vertenze/contenziosi.
CONSAP S.p.A.	-	Commerciali e diversi: Rilascio certificati Bunker Oil.
Fondazione FS	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti di terreni, prestazioni di servizi e sanitarie.	Commerciali e diversi: liberalità, spese eventi e mostre.
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: canoni per godimento di beni terzi.
Scarl, associazioni, geie, par	Commerciali e diversi: rimborsi prestazioni di servizi	Commerciali e diversi: quote associative

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta).

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Altre operazioni con parti correlate

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali delle transazioni con parti correlate relativi all'esercizio 2018.

Si fa presente che i rapporti economici esistenti tra la Società e le parti correlate sono esposti separatamente, ovvero senza effettuare compensazioni tra componenti positive e negative, pur se tali componenti si riferiscono a transazioni equivalenti (per esempio rimborsi).

Pertanto, i dati esposti non necessariamente coincidono con quanto riportato nelle corrispondenti tabelle di Note esplicative al presente bilancio.

RFI S.p.A.

Rapporti commerciali e di altra natura

Denominazione	31 dicembre 2018			2018	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	13.815	23.160	—	82.571	10.961
Blufferries S.r.l.	492	4.426	—	7.120	300
Blu Jet Srl	10	—	—	—	10
Terminali Italia S.r.l.	10.248	3.187	—	1.374	1.431
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	3.065	15.547	—	74.078	9.220
Imprese collegate	638	25	—	495	900
Quadrante Europa S.p.A.	30	—	—	—	30
Centostazioni Retail S.p.A.	608	25	—	495	871
Controllanti	158.854	25.168	2.008.793	48.077	2.875
Ferrovie dello Stato S.p.A.	158.854	25.168	2.008.793	48.077	2.875
Altre imprese consociate	400.741	489.521	—	180.786	1.251.889
Sita S.p.A. in liquidazione	67	2	—	—	(17)
Ferservizi S.p.A.	1.799	20.864	—	71.510	1.037
Italcertifer ScpA	447	1.590	—	17	722
Mercitalia Logistics S.p.A.	2.705	1.717	—	321	155
Mercitalia Transport & Services S.r.l.	327	10.133	—	3.558	2
Mercitalia Rail S.r.l.	29.775	19.192	—	11.165	75.694
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	1.037	661	—	532	911
Fercredit S.p.A.	24	204.440	—	135	25
Italferr S.p.A.	2.963	150.728	—	882	426
Metropark S.p.A.	544	112	—	171	371
Mercitalia Intermodal (già CEMAT)	1.098	442	—	—	18
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A.	—	369	—	1.263	—
Trenitalia S.p.A.	271.471	69.116	—	86.765	1.039.317
Tx Logistik AG	1.538	298	—	219	3.756
TX Logistik GmbH	29	—	—	—	24
TX Austria GmbH	33	—	—	—	38
Thello	92	—	—	(87)	34
FS Sistemi Urbani S.r.l.	11.462	6.939	—	3.226	1.223
Trenord S.r.l.	36.430	1.928	—	1.782	119.054
BUSITALIA Sita Nord S.r.l.	225	26	—	41	546
BUSITALIA Campania SpA	29	—	—	—	69
BUSITALIA Rail Service	9	13	—	11	47
SITAF SpA	—	49	—	4	18
ATAF Gestioni S.r.l.	65	—	—	—	355
Busitalia Veneto S.p.A.	47	—	—	—	177
Busitalia Simet	15	—	—	—	—
Sitalfa SpA	1	1	—	—	—
TELT Sas	27.000	—	—	—	—
Ferport S.r.l. in liquidazione	27	—	—	—	—
Terminal Alptransit	1	—	—	—	1
FSE S.r.l.	8.144	—	—	(731)	6.600
Gruppo ANAS	3.336	899	—	2	1.288
Collegate di controllate	6.385	33	—	(1.288)	6.408
BBT S.p.A.	6.085	33	—	(1.288)	6.407
Terminal Tremestieri S.r.l.	300	—	—	—	1
Collegate di Gruppo	97	—	—	—	116
Eurogateway S.r.l.	80	—	—	—	81
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano)	—	—	—	—	—
F.N.M. Autoservizi S.p.A.	1	—	—	—	—
LI-NEA S.p.A.	16	—	—	—	36
Altre parti correlate	81.934	190.777	191.553	534.525	15.055
Gruppo CDDPP	11.087	93.522	24.200	68.710	10.512
Gruppo ENEL	74.860	90.075	17.245	65.270	1.174
Gruppo ENI	1.595	1.931	108	2.492	1.147
Gruppo Leonardo	37	71.356	—	974	1.252
Gruppo GSE	—	2.859	150.000	378.715	—
Gruppo Invitalia	51	1.067	—	—	121
Gruppo IstPolZeccaStato	11	45	—	538	—
Gruppo Poste Italiane	377	12	—	—	356
Gruppo ENAV	14	4	—	—	—
Gruppo RAI	7	5	—	2	10
Gruppo SOGIN	3	3	—	—	1
Gruppo EXPO	5	—	—	—	(17)
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	4	5.298	—	7.125	—
Altri fondi pensione	(6.367)	(75.557)	—	6.982	—
CONSAP S.p.A.	2	2	—	2	—
Fondazione FS	184	13	—	2.364	405
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	61	63	—	1	80
Scarl, associazioni, geie, partenariato	3	80	—	1.349	15
TOTALE	662.465	728.684	2.200.346	845.166	1.288.205

RFI S.p.A.

1) Relativamente ai rapporti con le partecipate dal MEF di cui all'elenco allegato, le singole società partecipate del MEF, vanno considerate all'interno del proprio Gruppo di appartenenza e sommate con le altre parti correlate presenti nel medesimo Gruppo. Ad esempio eventuali rapporti con TERNA dovranno essere sommati ad altri rapporti con società dello stesso Gruppo, all'interno della voce: Gruppo Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDDPP)

2) Eventuali importi negativi, laddove presenti, sono in ogni caso rappresentativi di posizioni non compensate con quelle di segno opposto.

Rapporti finanziari

Denominazione	valori in migliaia di euro				
	31 dicembre 2018			2018	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese collegate	265	—	—	—	—
Quadrante Europa S.p.A.	265	—	—	—	—
Controllanti	91.416	2.200.156	187.838	28.410	348
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	91.416	2.200.156	187.838	28.410	348
Altre imprese consociate	—	254	—	13	—
Fercredit S.p.A.	—	254	—	13	—
Altre parti correlate	2.188	115.224	—	—	—
Gruppo Poste	2.188	—	—	—	—
Gruppo CDDPP	—	115.224	—	—	—
TOTALE	93.869	2.315.633	187.838	28.422	348

1) Relativamente ai rapporti con le partecipate dal MEF di cui all'elenco allegato, le singole società partecipate del MEF, vanno considerate all'interno del proprio Gruppo di appartenenza e sommate con le altre parti correlate presenti nel medesimo Gruppo. Ad esempio eventuali rapporti con TERNA dovranno essere sommati ad altri rapporti con società dello stesso Gruppo, all'interno della voce: Gruppo Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDDPP)

45. GARANZIE

Garanzie	valori in migliaia di euro	
	31 dicembre 2018	31 dicembre 2017
1. RISCHI		
1.1 Fidejussioni	253.622	325.231
Totale 1	253.622	325.231
2. ALTRI		
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	4.786.580	4.819.148
Totale 2	4.786.580	4.819.148

La voce "Rischi" si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate da RFI verso le Amministrazioni Pubbliche (Ministero dell'Ambiente, Regioni e Province) interessate all'attraversamento delle linee AV/AC.

La voce "Fidejussioni rilasciate a favore della Società" si riferisce principalmente alle garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane nell'interesse di RFI a favore di terzi (Erario per crediti IVA, Società GSE per energia, etc.) ed alle garanzie prestate a favore della Società dai *General Contractor*, enti appaltanti e fornitori.

46. IMPEGNI FINANZIARI DI TERZI

Si espone di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2018, relative agli impegni presi da Enti come lo Stato e l'Unione Europea a favore della Società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di

RFI S.p.A.

finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, così come rappresentato nella seguente tabella:

Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2018:

	valori in migliaia di euro					
	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
Al 31 Dicembre 2017	115.024.439	73.269.288	6.112.651	71.156.014	35.642.500	2.113.274
Al 31 dicembre 2018	123.076.782	77.209.233	7.290.565	76.012.903	38.576.984	1.196.330
Delta	8.052.343	3.939.945	1.177.914	4.856.889	2.934.484	(916.944)

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2018 ammontano a circa 123 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi di Stabilità che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento *ad hoc*, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2017, le risorse disponibili registrano un incremento di 8.052.343 mila euro, dovuto ai nuovi finanziamenti disposti a favore della Società nel corso del 2018. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2018 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 77.209.233 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Leggi di Stabilità e di Bilancio che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2018 a 76.012.903 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2017, registrano un incremento di 4.856.889 mila euro determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2018 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 7.290.565 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del MEF e nei confronti del MIT per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

RFI S.p.A.

47. INFORMAZIONI EX LEGE N. 124/2017

Di seguito si riportano le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 commi 125 e 126, che trovano ulteriori dettagli anche in altre sezioni del presente documento.

I dati economici fanno riferimento alle entrate ed uscite di cassa dell'anno 2018.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 125 della Legge n. 124/2017 con riferimento all'anno 2018:

		Importi all'euro
Soggetto erogante	Descrizione	2018
Enti locali	Contributo C/Impianti	70.202.967
MEF	Contributo C/Impianti	3.393.570.003
MIT	Contributo C/Impianti	162.509.711
UE	Contributo C/Impianti	171.613.881
UE - Enti locali	Contributo C/Impianti	2.231.920
Altro	Contributo C/Impianti	38.963.211
MEF	Contributo C/Esercizio Manutenzione Ordinaria	1.015.556.791
CSEA	Contributi passanti	370.276.211
MIT - Cap. 1274 Incentivazione trasporto merci	Contributi passanti	4.500.000
Fondoimpresa	Aiuti alla formazione (art. 31)	7.628

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 126 della Legge 124/2017 con riferimento all'anno 2018:

		Importi all'euro
Soggetto beneficiario	Descrizione	2018
Fondazione Fs Italiane	Contributo	5.266.000
Associazione Nazionale DLF	Contributo	1.428.674
Comuni	Convenzioni	3.373.153
Province	Convenzione	82.290
ART e Fondazione Politecnico	Quote associative	987.642

48. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**Febbraio****Delibera ART n. 11/2019**

In data 15 febbraio 2019, è stata pubblicata la Delibera ART n. 11/2019 con cui l'Autorità -tenuto anche conto della disponibilità manifestata da RFI (con nota del 4 febbraio u.s.) ad adeguare i costi operativi ammissibili ai fini del calcolo del pedaggio relativo al PMdA e dei corrispettivi per i servizi extra PMdA a far data dal 1° gennaio 2019- ha dettato allo stesso GI una serie di correttivi. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto più ampiamente descritto nel paragrafo "Quadro normativo e regolatorio" della Relazione sulla Gestione.

RFI S.p.A.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il Bilancio della società chiuso al 31 dicembre 2018, evidenzia un utile netto di euro 274.196.193,04.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile netto dell'esercizio 2018 per il 5% pari a euro 13.709.809,65 a riserva legale, per euro 100.000.000,00 alla distribuzione dei dividendi all'azionista, derivanti da attività di mercato, in linea con il disposto del Decreto Legislativo, n. 139 del 2018 di recepimento del c.d. Quarto Pacchetto Ferroviario, e per la parte restante pari ad euro 160.486.383,39 ad utili portati a nuovo.

Roma, 5 marzo 2019

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

L'Amministratore Delegato



Ferrovie dello Stato Italiane
UA 5/3/2019
RFI-ADVA0011\PL2019\0000349

**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI RETE FERROVIARIA ITALIANA
S.p.A.**

AL 31 DICEMBRE 2018

1. I sottoscritti Maurizio Gentile e Vera Fiorani, rispettivamente “Amministratore Delegato” e “Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari” di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., tenuto conto:

- di quanto previsto dall'art. 22 dello Statuto sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- di quanto precisato nel successivo punto 2;

attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2018.

2. Al riguardo si segnala che:

a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'“*Internal Controls – Integrated Framework*” emesso dal “*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*” che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;

b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 *sexies* del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma —
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300





3. Si attesta, inoltre, che:

3.1. il bilancio d'esercizio:

- a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 5 marzo 2019

Amministratore Delegato

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari



Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI
AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429, II COMMA, DEL CODICE CIVILE
SUL PROGETTO DI BILANCIO DELLA SOCIETA' RETE FERROVIARIA
ITALIANA S.p.A. (R.F.I.) RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31
DICEMBRE 2018**

Signori azionisti,

il Collegio riferisce in merito all'attività di vigilanza svolta nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.

Il progetto di Bilancio della Società per l'anno 2018, che il Consiglio di Amministrazione sottopone al Vostro esame, si articola nella Relazione Finanziaria annuale che comprende lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico, il Rendiconto finanziario, le Note esplicative al Bilancio e la Relazione sulla Gestione.

Il suddetto progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella riunione tenutasi il 5 marzo 2019 e messo a disposizione del Collegio nel corso della stessa riunione.

La Società ha redatto Bilancio separato. Il Bilancio consolidato è predisposto a cura della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Il Collegio Sindacale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di seguito RFI, redige, ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice Civile, la presente relazione sul bilancio, illustrando in sintesi le attività svolte durante l'esercizio 2018.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497-sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma —
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01090081000 - R.E.A. 758300



L'attività di vigilanza demandata al Collegio Sindacale è stata effettuata in conformità alle norme di legge, del Codice Civile, dello statuto e nel rispetto dei principi di corretta amministrazione, come statuito dall'art. 2403 del Codice Civile nonché, in particolare, delle norme e principi di comportamento emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare, nell'esercizio dell'attività di vigilanza, il Collegio, nel corso del 2018:

- a. ha vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione. A tal fine, si è riunito complessivamente 8 volte;
- b. ha partecipato a tutte le riunioni assembleari, consiliari e del Comitato Audit e Controllo e Rischi. In particolare a due Assemblee dei Soci, a 12 riunioni del Consiglio di Amministrazione e a 16 riunioni del Comitato. Tutte le riunioni si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle stesse, il Collegio ha avuto modo di approfondire specifici temi inerenti alla gestione e all'organizzazione di RFI;
- c. ha preso visione della relazione dell'Organismo di Vigilanza, dalla quale non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del Modello Organizzativo ex decreto legislativo n. 231/01;
- d. ha preso visione delle relazioni della Direzione Audit ed esaminato le periodiche informative sugli esiti dell'attività di controllo trasmesse al Presidente del Collegio. Da tali documenti non sono emerse situazioni suscettibili di particolare segnalazione;

- e. ha preso atto che le operazioni con le parti correlate sono state regolate applicando criteri analoghi a quelli che sarebbero stati ragionevolmente applicati sul mercato ed eseguite nell'interesse della Società, come risulta dalla descrizione analitica fornita nelle note esplicative al bilancio (punto 44);
- f. ha acquisito informazioni in ordine all'organizzazione ed alla gestione delle Società controllate;
- g. ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della società, anche attraverso la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non ha osservazioni particolari da riferire;
- h. ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, tenuto anche conto delle informazioni ricevute dai responsabili delle rispettive funzioni, nonché della Relazione del Dirigente Preposto del 25/02/2019, rilasciata nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione del 5 marzo 2019. A tale riguardo non ha particolari osservazioni da riferire;
- i. è stato periodicamente informato dagli amministratori, ai sensi dell'art. 2381, comma 5, nel rispetto delle previsioni statutarie, sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione. Anche in considerazione di ciò, può ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate nel corso delle riunioni del Consiglio di amministrazione sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

- j. ha incontrato più volte la Società incaricata della revisione legale dei conti per il consueto scambio di informazioni in merito all'attività svolta e non ha rilevato elementi di criticità;
- k. ha verificato l'indipendenza della suddetta Società, tenuto conto anche della specifica attestazione dalla medesima rilasciata in data 20 marzo 2019;
- l. non ha riscontrato operazioni atipiche e inusuali;
- m. non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice Civile, né esposti;
- n. ha rilasciato un parere sul Piano di Audit per l'anno 2019.

Il Collegio ritiene di evidenziare, di seguito, gli eventi e le operazioni di maggiore rilievo dell'esercizio 2018, facendo rinvio, per una esaustiva trattazione e per maggiori dettagli, alla Relazione sulla gestione:

- 1) fusione per incorporazione in RFI S.p.A. della Società Centostazioni S.p.A.;
- 2) costituzione della Società Blu Jet S.r.l. per l'esercizio dell'attività di navigazione in concessione;
- 3) acquisto della partecipazione totalitaria della Società Grandi Stazioni Retail S.p.A.;
- 4) ridefinizione dell'ambito dei costi operativi ammissibili ai fini del calcolo del pedaggio relativo al PMdA (pacchetto minimo di accesso) e dei corrispettivi per i servizi extra PMdA, per effetto della delibera ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) n. 110/2018;
- 5) conferimento da parte di RFI del diritto di sfruttamento economico delle attività retail delle stazioni Napoli Afragola e Torino Porta Susa alla società Centostazioni Retail S.p.A.;
- 6) entrata in vigore del D.Lgs. n. 139 del 23 novembre 2018 (Quarto

Pacchetto Ferroviario Pilastro Mercato), emanato in attuazione della Direttiva UE 2016/2370, recante una nuova definizione di gestore della infrastruttura, il rafforzamento della sua indipendenza, la completa liberalizzazione del trasporto nazionale passeggeri e l'ampliamento delle materie di competenza dell'ART;

- 7) attuazione delle disposizioni in materia di ferrovie regionali in concessione, introdotte dall'art. 47 del decreto-legge n. 50/2017, convertito dalla legge n. 96 del 2017. Inserimento delle linee regionali relative all'Emilia Romagna ed all'Umbria nell'elenco di quelle rilevanti per la rete ferroviaria nazionale e in quanto tali ammesse a fruire di finanziamenti dello Stato.

Il Collegio fa, altresì, presente che, in ottemperanza alle disposizioni di cui agli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile, la Società ha fornito, nella Relazione sulla gestione, informativa in merito alla propria soggezione all'altrui attività di direzione e coordinamento. In particolare, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., unico azionista, titolare del 100% del Capitale sociale, esercita le attività di direzione e di coordinamento.

Relativamente al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, il Collegio riferisce che, non essendo allo stesso demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, ha vigilato sull'impostazione dello stesso, sulla sua conformità alla legge in ordine alla formazione ed alla struttura e non ha osservazioni particolari da riferire.

Per quanto a conoscenza del Collegio, infatti, gli Amministratori, nella redazione del suddetto Bilancio e nella predisposizione della Relazione sulla gestione, si sono comportati in maniera coerente alle norme di legge vigenti in materia e, in particolare, non hanno derogato alle disposizioni di cui agli

articoli 2423 e 2423 bis del Codice Civile.

In particolare, la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge, illustra adeguatamente, unitamente con le note esplicative al bilancio, i fattori di rischio in grado di determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, nonché l'insieme delle attività poste in essere per il loro monitoraggio, e rappresenta in modo esauriente i fatti principali, cui si è fatto cenno, che hanno caratterizzato la gestione 2018.

Nelle note esplicative risultano adeguatamente indicati i criteri di redazione del Bilancio ed i fondamentali Principi Contabili applicati, con specifica indicazione di quelli di nuova emanazione tra i quali l'IFRS 9 e l'IFRS 15, applicabili a partire dal 1° gennaio 2018. L'IFRS 9 riguarda la rilevazione e misurazione degli strumenti finanziari; l'IFRS 15 riguarda la rilevazione dei ricavi provenienti dai contratti con i clienti.

Gli schemi di bilancio utilizzati sono ricompresi nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del Bilancio".

Lo Stato patrimoniale evidenzia un risultato di esercizio positivo di euro 274.196.193 e si riassume nei seguenti valori:

valori in euro

Attività	45.690.015.404
Passività	12.177.841.120
Patrimonio netto (escluso l'utile di esercizio)	33.237.978.091
Utile dell'esercizio	Euro 274.196.193

Il Conto Economico presenta in sintesi i seguenti valori:

	valori in euro
Totale ricavi operativi	2.790.479.044
Totale Costi operativi	(2.341.521.936)
Ammortamenti	(106.028.733)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(5.061.513)
Accantonamenti	(26.000.000)
Risultato operativo (EBIT)	311.866.862
Proventi e oneri finanziari	(37.670.669)
Risultato prima delle imposte	274.196.193
Imposte sul reddito	
Utile dell'esercizio	274.196.193

L'utile di esercizio è pari ad euro 274.196.193,04 al netto delle imposte, e il Consiglio di Amministrazione propone di destinarlo per euro 13.709.809,65, pari al 5%, a riserva legale, per euro 100.000.000,00 alla distribuzione dei dividendi all'azionista e per la restante parte, pari ad euro 160.486.383,39, ad utili portati a nuovo.

Conclusioni

Sulla base dell'attività di vigilanza effettuata, preso atto, altresì, dell'attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, datata 5 marzo 2019, tenuto anche conto della relazione rilasciata il 20 marzo 2019 dalla KPMG S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, dalla quale non risultano elementi di criticità, il Collegio propone

all'Assemblea degli Azionisti di approvare il Progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31.12.2018, esprimendo parere favorevole in ordine alla proposta di destinazione dell'utile, pari ad euro 274.196.193,04.

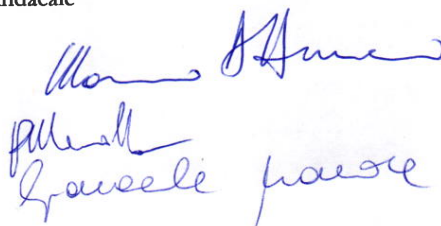
Roma, 20 marzo 2019

Il Collegio Sindacale

Dott. Mauro D'Amico

Dott. Francesco Marolda

Avv. Giancarla Branda





KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Ettore Petrolini, 2
00197 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

All'Azionista Unico della
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2018, del conto economico e del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto, del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2018, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Direzione e coordinamento

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito in nota integrativa i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. non si estende a tali dati.

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
Cagliari Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.345.200,00 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



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2018

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2018

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Gli Amministratori della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2018, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2018 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2018 ed è redatta in conformità alle norme di legge.



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2018

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 20 marzo 2019

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'G. de Gennaro'. The signature is fluid and cursive, written over a light blue horizontal line.

Gabriele de Gennaro
Socio

PAGINA BIANCA



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

AL 31 DICEMBRE 2019

RFI S.p.A.

RETE FERROVIARIA ITALIANA – Società per Azioni – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 *sexies* del codice civile e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma

Capitale Sociale: euro 31.528.425.067,00 interamente versati

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Codice Fiscale: 01585570581 e Partita IVA: 01008081000 - R.E.A. 758300

RFI S.p.A.

MISSIONE DELLA SOCIETA'

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito RFI) è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito Gruppo FS) preposta alla gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico Ferrovie dello Stato (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita sia con mezzi propri (ottenuti tramite finanziamenti da terzi e versamenti in conto capitale sociale dallo Stato prima e da Ferrovie dello Stato Italiane dopo) che, attualmente, attraverso contributi in conto impianti dallo Stato.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale di cui al D. Lgs. N. 112 del 2015, ivi incluse le stazioni passeggeri e gli impianti merci modali e intermodali, nonché la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- gli altri compiti attribuiti a RFI in qualità di Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, nonché ogni ulteriore attività necessaria o utile per il perseguimento dei fini istituzionali indicati dalle competenti Autorità nazionali e comunitarie.

In data 5 aprile 2019 è stata approvata dall'Assemblea Straordinaria di RFI una modifica dello statuto consistente nell'ampliamento dell'oggetto sociale di RFI prevedendo: (i) la possibilità di effettuare il collegamento ferroviario via mare tra la Sicilia e la penisola anche attraverso l'impiego di "mezzi navali veloci"; (ii) la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie regionali di cui al D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, ivi inclusi i beni, le aree e gli *asset* strettamente necessari, correlati e funzionali alla gestione, il tutto in attuazione delle previsioni contenute nell'art 47, commi 4 e 11-bis, del D.L. 50/2017. Si è inoltre proceduto ad una rivisitazione dei compiti di RFI in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, al fine di renderli coerenti col vigente quadro normativo di settore, nonché ad una sostituzione dei richiami al previgente D.Lgs. 188/2003 con l'attuale normativa di settore rappresentata dal D.Lgs. 112/2015.

Tra i compiti attribuiti al gestore, le funzioni principali sono relative a:

- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e la Sicilia e la Sardegna, potendo effettuare con la Sicilia anche collegamenti tramite mezzi navali veloci;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;

RFI S.p.A.

- coordinare le attività di ricerca sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- progettare, costruire, gestire e mantenere le infrastrutture ferroviarie regionali secondo quanto disposto dal D.L.50/2017;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

RFI S.p.A.

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE**Consiglio di Amministrazione:**

Presidente	Claudia Cattani
Amministratore Delegato	Maurizio Gentile
Consiglieri	Maurizio Mauri
	Fabiana Lungarotti
	Luciano Grazzini

Collegio Sindacale:

Presidente	Mauro D'Amico
Sindaci effettivi	Giancarla Branda
	Francesco Marolda
Sindaci supplenti	Gianpaolo Davide Rossetti
	Federica Silvestri

Dirigente Preposto:

Vera Fiorani

Società di Revisione:

KPMG S.p.A.

RFI S.p.A.

INDICE

Relazione sulla gestione	12
Legenda e glossario.....	13
Principali risultati raggiunti nel periodo	17
La nostra azienda.....	18
I rapporti con lo Stato.....	21
I rapporti con i clienti	30
Principali eventi dell'anno	34
Risorse umane.....	39
Politica ambientale	40
Quadro macroeconomico.....	45
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria.....	47
Investimenti	53
Lo sviluppo della rete.....	53
Tecnologie integrate.....	56
Infrastruttura	58
Le stazioni.....	58
La sicurezza nell'esercizio ferroviario e dell'infrastruttura	63
Attività di ricerca e sviluppo	68
Andamento economico delle società controllate	72
Azioni proprie	76
Procedimenti e contenziosi	77
Informativa relativa all'articolo 2497 ter.....	87
Fattori di rischio.....	88
Evoluzione prevedibile della gestione	94
Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019	96
Prospetti contabili	96
Situazione patrimoniale - finanziaria.....	97
Conto Economico	98
Conto Economico complessivo.....	99
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	100
Rendiconto Finanziario	101
Note esplicative al bilancio.....	102
Premessa.....	103
Note sullo Stato Patrimoniale	132
Note sul Conto Economico	170
Passività e attività potenziali	180
Compenso alla società di revisione.....	182
Compensi Amministratori e sindaci.....	182
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	182

RFI S.p.A.

Parti correlate.....	184
Garanzie.....	189
Impegni finanziari di terzi.....	190
Impegni finanziari di terzi.....	192
Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio.....	193
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio.....	195

RFI S.p.A.

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) nell'esercizio 2019 ha realizzato investimenti per un totale di oltre 4.438 milioni di euro, confermando il grande impegno profuso per lo sviluppo e la manutenzione della rete ferroviaria nazionale. Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 1.205 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali, per circa 3.233 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 247 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Sotto il profilo economico, nella sua qualità di gestore della infrastruttura nazionale, RFI nel 2019 ha conseguito un risultato netto positivo di 302 milioni di euro confermando il trend dell'ultimo triennio che ha visto crescere l'utile netto del 5% nel 2018 (rispetto al 2017) e del 10% nel 2019 (rispetto al 2018). Tale risultato in crescita è in parte dovuto all'aumento del traffico ferroviario per i segmenti a mercato ed in parte all'incremento della varietà e quantità dei servizi resi alle imprese ferroviarie utilizzatrici della rete.

L'EBITDA registra un miglioramento rispetto al 2018 (+7%) grazie all'efficientamento dei processi che ha consentito un contenimento dei costi operativi rispetto all'esercizio precedente. Anche l'EBIT conferma l'andamento positivo per l'azienda con un incremento del 12% rispetto all'esercizio 2018.

Nel corso del 2019 si è concluso l'iter procedurale del nuovo Contratto di Programma – parte Investimenti (CdP-I) 2017-2021, iniziato nel 2017, con la registrazione del decreto interministeriale MIT/MEF n. 87 del 7 marzo 2019 di approvazione del contratto da parte della Corte dei Conti. Sono state contrattualizzate nuove risorse finanziarie per circa 13,3 miliardi di euro che consentiranno, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, non solo la sicurezza e l'ammodernamento dell'infrastruttura esistente ma anche il rilancio del trasporto merci ferroviario ponendo al centro dello sviluppo della rete i nodi intermodali per una migliore accessibilità a porti, interporti ed aeroporti.

Nel mese di febbraio 2019 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'Impresa 2019-2023, parte integrante del Piano Industriale di Ferrovie dello Stato Italiana S.p.A. che declina la nuova visione strategica di Gruppo orientata ad "una maggiore concentrazione sul core business ferroviario"; in tale contesto RFI ha individuato come obiettivo strategico il contributo allo sviluppo sostenibile e all'attrattività del Paese attraverso la soddisfazione delle esigenze di mobilità della persone e della logistica e aumentando la connettività e l'integrazione del sistema Italia.

Tali obiettivi si declinano in cinque ambiti prioritari di intervento: - *Stazioni* (attraverso una nuova idea di stazione per l'integrazione modale e attraverso progetti di riqualificazione delle aree limitrofe di stazione), - *Trasporto Pubblico Locale* (tramite potenziamenti, velocizzazioni, nuove stazioni), - *Lunga percorrenza* (tramite potenziamenti e velocizzazioni delle principali direttrici europee e collegamenti aeroportuali), - *Logistica* (attraverso il collegamento di porti, interporti, distretti produttivi ed il rafforzamento della cooperazione internazionale tra Gestori), - *Ambiente e Sociale* (perseguendo l'efficientamento idrico ed energetico, attuando una filiera di acquisti "sostenibili", favorendo l'uso sociale di patrimonio non strumentale).

RFI S.p.A.

In tale contesto, va ricordato il continuo impegno per il miglioramento della sicurezza ferroviaria dedicando risorse, mezzi, processi, tecnologie e studi, al fine di accrescere la resilienza dell'infrastruttura e migliorare la protezione del suolo dal rischio idrogeologico e sismico in risposta alla crescente fragilità del territorio.

Nonostante l'impegno profuso, il 6 febbraio 2020, si è verificato l'incidente ferroviario che ha coinvolto il treno alta velocità Frecciarossa 9595 in servizio tra Milano e Salerno, causando il decesso dei due macchinisti ed il ferimento di circa 30 passeggeri. RFI tutta, nell'esprimere il proprio cordoglio per le vittime dell'incidente ferroviario di Lodi e la vicinanza alle famiglie dei passeggeri coinvolti, in attesa che le indagini chiariscano la dinamica e le cause dell'incidente, conferma il proprio impegno quotidiano volto a garantire elevati *standard* di sicurezza e affidabilità.

Il percorso di integrazione della **sostenibilità** nelle strategie di RFI ha visto nel 2019 importanti progressi sotto diversi profili di intervento. Ad aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato gli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo (2030-2050) rappresentati da: - *Sicurezza* (zero eventi mortali), - *Energia ed emissioni (carbon neutrality)* e - *Mobilità sostenibile* (incremento del cosiddetto *modal shift* per il trasporto passeggeri e merci).

Tenuto conto della specificità della propria attività, delle proprie conoscenze tecniche e della capacità di innovazione, RFI può incidere significativamente sulla conservazione e riduzione del consumo di risorse naturali, sul presidio della sicurezza e della resilienza delle infrastrutture di trasporto, sull'affermazione di nuovi modelli di mobilità, in un'ottica di creazione di valore per tutti i soggetti interessati e per il sistema Paese.

A seguito dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione, le iniziative di investimento e gestionali di RFI sono state più specificamente valutate e indirizzate verso gli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo: da quelle legate a programmi diffusi sul territorio per la sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione, ivi inclusa la valutazione dei rischi sismici ed idrogeologici, all'*avanzamento* tecnologico e prestazionale per il trasporto merci e il trasporto pubblico locale, ai progetti di nuove linee, sviluppo di linee esistenti, passanti metropolitani.

Sotto il profilo della sostenibilità, ricordiamo che nel mese di marzo 2019 RFI ha conseguito la "Certificazione *Envision*" con livello "Platinum" (massimo livello raggiungibile) per il progetto di potenziamento della tratta Frasso Telesino – S. Lorenzo, appartenente all'itinerario ferroviario AV/AC Napoli – Bari. L'opera, riconosciuta come esempio di infrastruttura altamente sostenibile, è la prima in Europa a ottenere la Certificazione ENVISION, strumento già in uso a livello mondiale per verificare ed attribuire un valore tangibile alla sostenibilità economica, ambientale e sociale delle infrastrutture.

Nel 2019 RFI ha posto in essere numerose attività di coinvolgimento delle Istituzioni, in particolare Regioni e Comuni, nell'ambito del "Progetto Stazioni" per armonizzare politiche di intervento di competenza di soggetti diversi, sensibilizzando l'attenzione di tutti i soggetti interessati alla centralità del ruolo delle stazioni ferroviarie nelle politiche di mobilità sostenibile.

In continuità con il 2018 ed il 2017, sono proseguite le rilevazioni propedeutiche alla rendicontazione degli indicatori per il Rapporto di Sostenibilità 2019 (RdS 2019), volte a evidenziare oltre 200 indicatori globali (*Global Reporting Initiative*) riferiti a diversi ambiti quali energia, ambiente, materiali per infrastruttura, mitigazioni rumore, catena dei fornitori, sicurezza della rete, personale e sicurezza lavoro, sanzioni, riuso sociale del patrimonio non funzionale, soddisfazione dei clienti, reclami, responsabilità di prodotto/servizio, offerta commerciale, ecc.

RFI S.p.A.

Nell'ambito delle iniziative di rafforzamento del **sistema di controllo interno** e gestione dei rischi, l'anno 2019 vede la implementazione di alcune rilevanti iniziative. In particolare RFI si è dotata in maniera volontaristica di un sistema volto alla prevenzione dei fenomeni di corruzione: *l'Anti Bribery & Corruption Management System (ABC System)*, per le ipotesi corruttive sia di *mala gestio* che di malfunzionamento, predisposto in attuazione delle "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione" poste in essere a livello di gruppo e salvaguardando il più generale obiettivo di rendere il Modello predisposto dalla Società un vero e proprio supporto operativo per le strutture aziendali come efficace presidio a tutela del rischio da fenomeni corruttivi.

Sempre in tema anticorruzione, particolare attenzione viene posta ai Protocolli di Legalità per la prevenzione di tentativi di infiltrazione mafiosa, con estensione delle verifiche antimafia per importi e tipologie contrattuali ulteriori rispetto a quelle previste dalle norme. Una fattispecie particolare è rappresentata dai Protocolli di Legalità per le "grandi opere", con clausole anticorruzione particolarmente severe e restrittive, accompagnate da Protocolli Operativi per il monitoraggio flussi finanziari estesi a tutti gli operatori economici della filiera dell'appalto.

A beneficio del rafforzamento del sistema di controllo interno, è stato inoltre: - varato il Sistema di rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali" (c.d. "*Tax Control Framework*"), necessario per l'intervenuto ottenimento dell'ammissione al regime di Adempimento Collaborativo della Società da parte dell'Agenzia delle Entrate, introdotto con il Decreto Legislativo 5 agosto 2015, n. 128; - istituita la funzione *Compliance* finalizzata a curare la definizione e l'aggiornamento del Modello di *Compliance* a livello aziendale; - istituita, come evoluzione del preesistente presidio di *Risk Officer* a staff dell'Amministratore Delegato, la struttura organizzativa *Risk Management & DPO (Data Protection Officer)*, in un'ottica di rafforzamento dei presidi di controllo di secondo livello.

Sotto il profilo delle **operazioni straordinarie**, nell'anno 2019 RFI ha realizzato, da un lato, la vendita della partecipazione di minoranza in Centostazioni Retail S.p.A., portando a compimento la operazione di riassetto del *network* stazioni intrapresa nel precedente esercizio, e dall'altro l'acquisto del 100% delle quote di Terminali Italia S.r.l., allo scopo di rafforzare il modello di gestione dell'accesso e utilizzo dei propri terminali merci anche attraverso il completamento dell'offerta con ulteriori servizi di ultimo miglio utili per i clienti del settore del trasporto merci.

Nell'anno 2019, nell'ambito del più ampio programma di trasferimento delle cosiddette "ferrovie concesse" alla rete nazionale, è stata completata l'operazione di subentro di RFI nella gestione della Ferrovia Centrale Umbra che si è conclusa il 24 giugno 2019 con la sottoscrizione dell'atto di fusione per incorporazione della UM Ferro S.r.l. in Rete Ferroviaria Italiana, con efficacia dal 1 luglio 2019.

Nel 2019 è stata inoltre costituita la nuova società Infrarail Firenze S.r.l., non ancora operativa, con lo scopo di svolgere tutti i servizi e le attività necessarie a garantire la sicurezza e la protezione dei cantieri relativi ai lavori del passante ferroviario alta velocità del nodo di Firenze.

Ad ultimo, è importante rilevare che l'anno 2019 è stato caratterizzato dall'inserimento di RFI nell'elenco delle Unità Istituzionali appartenenti al Settore delle **Amministrazioni Pubbliche (PA)** inserite nel conto economico consolidato dello Stato, predisposto annualmente dall'ISTAT. In relazione agli effetti derivanti dall'iscrizione nel perimetro delle PA si rappresenta che l'art. 40 del D.L. 124/2019, convertito con L. 157/2019, ha disposto la non applicabilità in capo ad RFI dei vincoli e degli obblighi in materia di contenimento della spesa pubblica discendenti dall'inclusione nell'elenco ISTAT in parola, garantendo in tal modo alla Società il mantenimento dell'autonomia

RFI S.p.A.

finanziaria ed operativa di cui necessita al fine di assicurare il pieno ed efficace svolgimento delle attività funzionali al raggiungimento dei suoi obiettivi istituzionali e societari.

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

RFI S.p.A.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

RFI S.p.A.

LEGENDA E GLOSSARIO

Di seguito i criteri utilizzati per la costruzione degli indicatori di *performance* di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla gestione, rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi del bilancio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal *business*:

- **Margine Operativo lordo - EBITDA:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è riconducibile alla sola gestione caratteristica. E' calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
- **Risultato operativo - EBIT:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all' "EBITDA" gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale:** è determinato dalla sommatoria delle Rimanenze, dei Contratti di costruzione, dei Crediti commerciali correnti e non correnti, dei Debiti commerciali correnti e non correnti e degli Acconti a fornitori.
- **Altre attività nette:** sono determinate dalla sommatoria dei Crediti ed anticipi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) per contributi, delle Attività per imposte anticipate, delle Altre attività correnti e non correnti e delle Altre passività correnti e non correnti.
- **Capitale circolante:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e delle Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** è determinato dalla sommatoria delle voci Immobili, impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Attività nette possedute per la vendita:** sono determinate da componenti patrimoniali per i quali si ritiene che il valore contabile possa essere recuperato principalmente con un'operazione di vendita o un trasferimento ai soci nonché con il loro uso continuativo.
- **Capitale Investito Netto - CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e dalle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta - PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato dalla sommatoria dei Prestiti obbligazionari, dei Finanziamenti da banche a lungo termine, delle quote correnti a essi riferiti, dei Finanziamenti da banche a breve termine, dei Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, delle Disponibilità liquide e delle Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **Mezzi Propri - MP:** è un indicatore di bilancio calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato di periodo.
- **Ebitda margin:** è un indice percentuale di redditività. E' determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.

RFI S.p.A.

- **Ebit margin – ROS (return on sales):** è un indice percentuale di redditività delle vendite. E' determinato dal rapporto tra l'EBIT ed i Ricavi operativi.
- **Grado di indebitamento finanziario:** è un indicatore utilizzato per misurare l'indebitamento dell'azienda. E' determinato dal rapporto tra la PFN ed i Mezzi Propri.
- **ROE (return on equity):** è un indice percentuale di redditività del capitale proprio. E' determinato dal rapporto tra il Risultato Netto (RN) e i Mezzi Propri Medi (tra inizio e fine periodo) al netto del risultato di periodo.
- **ROI (return on investment):** è un indice percentuale di redditività del capitale investito attraverso la gestione tipica dell'azienda. E' calcolato come il rapporto tra l'EBIT e il CIN medio (tra inizio e fine periodo).
- **Rotazione del capitale investito - NAT:** è un indicatore di efficienza, in quanto esprime la capacità del capitale investito di "trasformarsi" in ricavi di vendita. E' determinato dal rapporto tra Ricavi operativi e CIN medio (tra inizio e fine periodo).

Di seguito il glossario dei termini delle attività operative di uso più ricorrente:

- **ACC/ACC-M:** Apparato Centrale Computerizzato (Multistazione). Apparato centrale elettronico computerizzato per il comando e il controllo di impianti di segnalamento e sicurezza di stazione.
- **ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti:** Organo competente per la regolazione dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori.
- **ATC: Automatic Train Control.** Sistema di controllo automatico della marcia del treno. E' l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'*Automatic Train Protection* (ATP)
- **AV/AC:** Alta Velocità-Alta Capacità. Sistema di linee e mezzi specializzati per l'Alta Velocità e/o l'Alta Capacità di trasporto.
- **CCSE:** Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico. Ente pubblico economico che opera nei settori dell'elettricità, del gas e dell'acqua.
- **Contratto di Programma – Parte Servizi o Parte Investimenti:** Contratti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento ed altre condizioni, quali ad esempio la manutenzione ordinaria e/o straordinaria della rete, per favorire lo sviluppo del sistema ferroviario.
- **Direttrice:** insieme di linee ferroviarie avente particolari caratteristiche di importanza per il volume dei traffici e le relazioni di trasporto che su di essa si svolgono, congiungendo fra loro centri o nodi principali della rete.
- **DPCM:** Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.
- **ERA - European Railway Agency:** è l'agenzia dell'Unione Europea (UE), che stabilisce i requisiti obbligatori per le ferrovie europee ed i costruttori sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità,

RFI S.p.A.

che si applicano al sistema ferroviario trans europeo. L'ERA fissa gli obiettivi comuni di sicurezza, i metodi e gli indicatori comuni di sicurezza e segue la direttiva 2004/49 / CE e successive modifiche.

- **ERTMS (*European Rail Traffic Management System*):** sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.
- **ETCS (*European Train Control System*):** sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC (*Automatic Train Control*). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi.
- **GSM-R (*Global System for Mobile Communication-Railway*):** *standard* europeo per la telefonia radiomobile pubblica di tipo digitale, con velocità di trasmissione di 9,6 Kbps.
- **ICT:** *Information and Communication Technology*.
- **MATTM:** Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
- **MEF:** Ministero dell'Economia e delle Finanze.
- **MIT:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- **NODO:** locuzione convenzionale che definisce un'area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, che rappresentano la prosecuzione dei principali itinerari che entrano nello stesso nodo nonché altre linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.
- **OPI:** Orientamenti preliminari Assirevi in tema di IFRS.
- **PIR:** Prospetto Informativo della Rete, è il documento che contiene criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità dell'infrastruttura e all'erogazione dei servizi nonché un'esposizione dettagliata delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa.
- **PL:** Passaggio a livello.
- **Posto Movimento - PM:** località non adibita al servizio viaggiatori.
- **PMdA:** Pacchetto Minimo di Accesso.
- **PRG:** Piano Regolatore Generale.
- **Raddoppio:** trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.
- **Terminal:** infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.
- **TLC:** Telecomunicazioni.
- **Sistema Comando Controllo/Controllo Traffico Computerizzato Grande rete SCC/CTC:** è un sistema per la regolazione della circolazione per direttrici e nodi con caratteristiche di prestazioni superiori ai tradizionali sistemi per il controllo del traffico centralizzato.

RFI S.p.A.

- **Sistema di Controllo Marcia Treno - SCMT:** prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.
- **Sistema Supporto alla Circolazione – SSC:** controlla e gestisce la circolazione ferroviaria sulla linea dai Posti centrali di Bologna e Verona.
- **Trasporto intermodale:** trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con spostamento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).
- **Treni-km:** km di linea ferroviaria percorsi da un treno in un dato arco temporale di riferimento.
- **Vril:** velocità di rilascio.

RFI S.p.A.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL PERIODO

		2019	2018
ROE	RN/MP*	0,90%	0,82%
ROI	EBIT/CI	0,99%	0,91%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	12,52%	11,18%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	17,18%	16,09%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI	0,08	0,08
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	0,07	0,03

LEGENDA**CI:** Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio)**EBIT:** Risultato operativo**EBITDA:** Margine operativo lordo**MP*:** Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio**MP:** Mezzi propri**PFN:** Posizione finanziaria netta**RIC:** Ricavi operativi**RN:** Risultato netto

RFI S.p.A.

LA NOSTRA AZIENDA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito anche la "Società" ovvero "RFI") svolge le proprie attività ed eroga i propri servizi nel rispetto dei «principi sull'erogazione dei servizi pubblici» e dei valori comuni a tutto il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

I principali ambiti di attività svolte da RFI nel perimetro dell'Atto di Concessione e sulla base delle specifiche normative di settore riguardano:

- la gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria, anche tramite il presidio dei sistemi di controllo e comando della marcia dei treni;
- il mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) per la sua piena utilizzabilità da parte delle Imprese di Trasporto, attraverso le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, dal 2014 disciplinate, insieme alle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria verso la Sicilia e la Sardegna, dal "Contratto di Programma – parte Servizi" sottoscritto tra RFI, nella sua qualità di Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (GI), e lo Stato;
- la progettazione e realizzazione degli investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura esistente e delle sue dotazioni tecnologiche oltre che per lo sviluppo e la costruzione, anche tramite le società partecipate, di nuove linee e impianti ferroviari secondo la programmazione definita con lo Stato tramite l'apposito "Contratto di Programma – parte Investimenti";
- la definizione annuale dell'orario ferroviario sulla base delle richieste avanzate dalle Imprese Ferroviarie (IF) viaggiatori e merci secondo le regole espresse nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento ufficiale con cui il Gestore dell'Infrastruttura comunica ai propri clienti diretti criteri, procedure, modalità e termini per l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura e per l'erogazione dei servizi connessi;
- l'accertamento dell'idoneità psico-fisica del personale – sia proprio, sia delle IF e di altri operatori del settore trasporti – impegnato in attività connesse con la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario nonché con la sicurezza del trasporto pubblico navale e terrestre;
- l'accessibilità delle stazioni e dei servizi in esse offerti ai viaggiatori ed, in generale, a tutti gli utilizzatori secondo i principi e i valori di riferimento cui RFI ispira il proprio rapporto con i clienti e con il pubblico;
- l'assistenza in stazione alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) in conformità al ruolo di *Station Manager* assunto dalla Società dal dicembre 2010 in attuazione del Regolamento CE 1371/2007 su "Diritti e obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario";
- la fruibilità dei terminali merci di proprietà, anche attraverso l'offerta integrata di accesso all'infrastruttura e di servizi dell'ultimo miglio ferroviario erogati tramite la controllata Terminali Italia S.p.A., con un *network* esteso su tutto il territorio nazionale costituito da 16 terminali;
- il collegamento marittimo per garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari verso la Sicilia, assicurato continuativamente tramite il traghettamento dei treni passeggeri e merci tra Villa San Giovanni e Messina, e verso la Sardegna, svolto esclusivamente su richiesta delle IF per treni merci o trasporti di servizio;
- l'integrazione della rete italiana nelle reti di trasporto transeuropee secondo i piani e gli *standard* definiti a livello sovranazionale e secondo i programmi condotti insieme ai Gestori dell'Infrastruttura esteri, anche nell'ambito di Gruppi di Interesse Economico Europei (GEIE) e Associazioni di diritto internazionale, per l'interoperabilità delle reti e lo sviluppo dei corridoi merci.

RFI S.p.A.

Nella seguente tabella sono rappresentati i principali numeri di RFI al 31 dicembre 2019:

LA SOCIETA'	
I dipendenti	26.407 unità
Il capitale sociale	31.528.425.067 euro
Direzioni Territoriali Produzione	15
Direzioni Territoriali Commerciali	6
Direzioni Territoriali Circolazione	11
Officine	5
Direzioni Programmi Investimento	7
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO 16.779 km (1)	
CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	6.468 km
Linee complementari	9.361 km
Linee di nodo	950 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	7.722 km
Linee a semplice binario	9.057 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	12.016 km
- a doppio binario	7.644 km
- a semplice binario	4.372 km
Linee non elettrificate (diesel)	4.763 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI 24.500 km	
linea convenzionale	23.033 km
linea AV (2)	1.467 km
IMPIANTI FERROVIARI	
Stazioni con servizio viaggiatori attivo/possibile	~ 2.200
Impianti di traghettamento	4
Impianti merci (3)	211
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI TELECOMANDO E PROTEZIONE MARCIA TRENO (4)	
Sistemi di telecomando della circolazione	13.176 Km
SCMT, per il controllo della marcia del treno	12.493 Km (di cui 77 con doppio attrezzaggio SCMT-SSC)
SSC, per il supporto alla guida	3.561 km (di cui 77 con doppio attrezzaggio SCMT-SSC)
ERTMS, per l'interoperabilità su rete AV/AC	709 km
GSM-R, per la telecomunicazione mobile	11.633 Km

Note

- (1) di cui 70 Km di rete estera
 (2) riferiti alle tratte attrezzate con ERTMS e ai loro collegamenti con le località di servizio
 (3) impianti con centri intermodali, scali, raccordi, ecc
 (4) tutte le linee della rete sono attrezzate con uno o più sistemi di protezione marcia treno

RFI S.p.A.

Piano di Impresa

In data 6 febbraio 2019 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'Impresa 2019-2023. Il documento di pianificazione elaborato dal Gestore, parte integrante del Piano Industriale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., declina la nuova *vision* strategica di Gruppo orientata ad "una maggiore concentrazione sul *core business* ferroviario", attraverso l'obiettivo strategico di RFI di contribuire allo sviluppo sostenibile e all'attrattività del Paese, mettendo al centro la soddisfazione delle esigenze di mobilità delle persone e della logistica ed aumentando la connettività e l'integrazione del sistema Italia.

Le azioni che il Gestore si propone per l'attuazione del Piano sono da realizzare in cinque ambiti di intervento prioritari - Stazioni, Trasporto pubblico locale (TPL), Lunga percorrenza, Logistica, Ambiente & sociale - attraverso la realizzazione di quattro *Key driver*: Sicurezza, Puntualità e affidabilità, *Upgrade* prestazionale, Efficienza, innovazione e sostenibilità.

- **Sicurezza** – Nel Piano un posto centrale è riservato al continuo impegno per il miglioramento della sicurezza ferroviaria, perseguendo l'obiettivo "incidenti zero" attraverso l'impiego di uomini, mezzi, processi ed interventi per una maggiore resilienza dell'infrastruttura e la protezione del suolo dal rischio idrogeologico e sismico in risposta alla crescente fragilità del territorio.
- **Puntualità e affidabilità** - RFI è orientata a migliorare la puntualità con azioni sulla gestione della circolazione di breve e medio-lungo periodo e ad aumentare l'affidabilità con interventi sull'infrastruttura e sulla dotazione tecnologica nei nodi metropolitani e nei tratti di linea più saturi.
- **Upgrade prestazionale** – Nelle previsioni di Piano molti sforzi sono tesi all'incremento della capacità e prestazionalità della rete e della connettività del sistema Paese, tramite interventi come:
 - la realizzazione di nuove linee;
 - la velocizzazione di tratte ferroviarie a servizio del trasporto di medio-lungo raggio e del TPL;
 - il collegamento ferroviario di ulteriori porti, terminali ed aeroporti e l'adeguamento prestazionale delle linee merci, in particolare relativamente alla rete *core*.
- **Efficienza, innovazione e sostenibilità** – Infine, forte attenzione è attribuita all'uso delle risorse pubbliche attraverso l'adozione di modelli di *should cost/clean sheet*¹ tesi ad implementare:
 - una politica di eccellenza degli acquisti, realizzata anche tramite il ridisegno della gestione delle scorte;
 - l'introduzione di tecnologie innovative di digitalizzazione dell'infrastruttura;
 - la difesa, la rigenerazione e la valorizzazione del territorio (efficientamento idrico ed energetico, riutilizzo di materiali, uso sociale di *asset* non strumentali, protezione e formazione dei lavoratori) con il coinvolgimento di tutti gli *stakeholders*.

¹ Modello analitico per determinare il prezzo ottimale delle forniture attraverso le singole sotto-componenti e i *driver* di costo

RFI S.p.A.

I RAPPORTI CON LO STATO

A valle di un articolato processo di confronto avviato con i Ministeri competenti ed in coerenza con quanto stabilito dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nella Delibera n. 4 del 2012, i rapporti della Società con lo Stato sono regolati attraverso due atti:

- Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare la programmazione sostenibile e le relative modalità di finanziamento degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e del rispetto di livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, ottemperando alle innovazioni introdotte dalle disposizioni normative ed in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.
- Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S), per la disciplina delle attività connesse alla disponibilità dell'infrastruttura e segnatamente di manutenzione della stessa (ordinaria e straordinaria) e delle attività di *Safety, Security* e navigazione ferroviaria.

Il Contratto di Programma - Parte Investimenti

In data 9 maggio 2019 si è concluso l'iter procedurale del nuovo CdP-I 2017-2021 con la registrazione, da parte della Corte dei Conti, del decreto interministeriale MIT/MEF n.87 del 7 marzo 2019 di approvazione del contratto.

Pertanto, nel corso del 2019 ad avvenuto perfezionamento dell'iter procedurale si sono rese operative le risorse oggetto dell'atto contrattuale pari a 13,2 miliardi di euro destinate all'avvio di numerosi progetti/programmi di investimento, di cui si annoverano i 5 miliardi di euro per lo sviluppo delle principali direttrici ferroviarie, 2,7 miliardi di euro per il proseguimento dei progetti da realizzarsi per lotti costruttivi, 2 miliardi di euro per il proseguimento dei programmi di sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge.

Successivamente il GI ha proceduto ad elaborare uno schema di aggiornamento congiunto per le annualità 2018 e 2019 al fine di recepire gli ulteriori stanziamenti recati dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019, nel frattempo intercorse, in un unico processo autorizzativo al fine di avviarne rapidamente l'operatività.

In particolare, nello schema di aggiornamento 2018/2019 al CDP-I sono state considerate le risorse rinvenienti:

- dalla Legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (c.d. Legge di Bilancio 2018), che ha rifinanziato il fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge n. 232 dell'11 dicembre 2016 (c.d. Legge di Bilancio 2017), ripartite tra i Ministeri con DPCM 28 novembre 2018 assegnando una quota di 5,9 miliardi di euro al GI;
- dalla Legge n. 145 del 30 dicembre 2018 (c.d. Legge di Bilancio 2019) che ha istituito un Fondo nello stato di previsione del MEF (cap.7557) per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese (ex art.1, commi 95-96-98) la cui quota di competenza del Gestore è pari a 7,3 miliardi di euro.

Nel secondo semestre RFI ha provveduto a recepire le osservazioni emerse in sede di istruttoria e ha rielaborato una nuova versione dello schema di aggiornamento 2018/2019 sulla quale il CIPE, con delibera n. 37 del 24 luglio 2019, ha espresso parere favorevole. In tale aggiornamento, per accompagnare annualmente la quantificazione consapevole delle risorse nell'ambito della Legge di Bilancio, è stato elaborato un nuovo documento, il Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti (di seguito DVPPPI), che si pone i seguenti obiettivi:

RFI S.p.A.

- esplicitare razionali, criteri e metodi per la valutazione della specifica tipologia di investimenti ferroviari contrattualizzati attraverso il Contratto di Programma, a partire dall'analisi combinata del contesto e dell'orizzonte di riferimento, dello stato della rete ferroviaria, delle esigenze di infrastrutturazione e più in generale, di sviluppo sostenibile e di mobilità del Paese, dei suoi singoli territori e nell'orizzonte europeo e globale;
- comunicare i risultati della valutazione sistematica e sistemica di tutti i singoli investimenti che manifestano fabbisogni finanziari ed evidenziare la singola rilevanza di ciascuno rispetto agli obiettivi strategici definiti;
- rendere immediatamente visibile la collocazione multidimensionale (cosa, dove, perché e quanto) dei singoli investimenti nel quadro complessivo delle strategie di *upgrading* e sviluppo della rete anche funzionalmente a successivi eventuali specifici approfondimenti da condurre su singoli investimenti.

La valutazione effettuata con il DVPPPI, oltre a dimensionare i programmi di *upgrading* della rete esistente in termini di allocazione risorse sulla base della loro cantierabilità, è infatti finalizzata a individuare i progetti di sviluppo della rete legati ad esigenze di connettività del territorio eleggibili - sulla base della loro maturità e dei ritorni tecnico-prestazionali attesi - all'inserimento tra gli investimenti cui dare priorità di finanziamento nella proposta di aggiornamento al CdP-I. A partire da questa prima edizione, il DVPPPI sarà aggiornato attraverso un processo di *rolling* in corrispondenza dell'avvio dell'iter di formazione della Legge di Bilancio.

Il valore del portafoglio progetti dell'aggiornamento 2018/2019 del CDP-I 2017-2021 si attesta a 79,2 miliardi di euro rispetto ai 66,0 miliardi di euro del Contratto di Programma 2017-2021, tenuto conto delle variazioni al portafoglio connesse alle opere ultimate pari a 2,2 miliardi di euro e delle variazioni finanziarie intervenute pari a 15,4 miliardi di euro. Le risorse finanziarie contrattualizzate consentiranno, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, non solo la sicurezza e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente, al fine di poter garantire ai cittadini infrastrutture più efficienti e sicure ed una migliore quantità e qualità dei servizi ai pendolari, ma anche il rilancio del trasporto merci ferroviario e dell'intermodalità ponendo al centro dello sviluppo della rete i nodi intermodali per una migliore accessibilità a porti, interporti ed aeroporti e prestando la massima attenzione allo sviluppo delle Regioni del Mezzogiorno a cui sono state destinate circa il 51% delle nuove risorse.

Nel dettaglio le nuove risorse contrattualizzate, pari a 15,4 miliardi di euro, sono così destinate:

- 2,5 miliardi di euro al fine di proseguire gli interventi di messa in sicurezza delle linee;
- 1,8 miliardi di euro per la prosecuzione del piano di attrezzaggio ERTMS e per l'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati ed obsoleti;
- 0,1 miliardi di euro per il programma di ripristino e riapertura delle linee turistiche indicate nella legge n.128 del 2017 vista la grande importanza attribuita al turismo a supporto dello sviluppo economico nazionale;
- 1,1 miliardi di euro per la valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del TPL mediante la realizzazione anche degli interventi individuati di concerto con le Regioni principalmente nell'ambito del I e II Addendum al Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020;
- 1,5 miliardi di euro per lo sviluppo delle aree metropolitane in particolare per il proseguimento del programma "*smart ed easy station*";

RFI S.p.A.

- 0,2 miliardi di euro per lo sviluppo dell'integrazione modale anche nel rispetto di quanto disposto dall'art.1 comma 749 della Legge di Bilancio 2019: "in sede di aggiornamento del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., una quota delle risorse da contrattualizzare o che si rendano disponibili nell'ambito delle finalità già previste dal vigente contratto, nel limite di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, è destinata alla realizzazione di connessioni ferroviarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità di livello almeno sovregionale, con priorità per quelli connessi con il sistema portuale o aeroportuale".
- 6,7 miliardi di euro per investimenti volti a garantire una connettività "a rete" su tutte le principali direttrici interpolo lungo i corridoi «core» della rete TEN-T;
- 1,5 miliardi di euro per investimenti di sviluppo dei corridoi europei con il completamento del finanziamento dell'itinerario Napoli-Bari sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Nel mese di dicembre 2019, la Corte dei Conti ha registrato la delibera CIPE n. 37 del 2019 concernente il parere favorevole sull'aggiornamento del CdP-I 2017-2021, successivamente pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 7 del 7 gennaio 2020.

L'iter di approvazione del Contratto prevede l'esame da parte delle competenti Commissioni Parlamentari per l'acquisizione del parere prima di procedere alla sottoscrizione dell'Atto. Successivamente dovrà essere emesso il Decreto interministeriale MIT/MEF di approvazione del Contratto che sarà oggetto di registrazione da parte della Corte dei Conti.

Nel corso del 2019 sono state emanate le seguenti disposizioni normative con impatti sui futuri aggiornamenti contrattuali. In data 26 ottobre 2019 è stato emanato il Decreto Legge n. 124 c.d. "Decreto Fiscale" recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili" convertito con Legge del 19 dicembre 2019, n. 157 che all'art. 40 autorizza, per il 2019, la spesa di 460 milioni di euro per investimenti infrastrutturali nella rete ferroviaria nazionale specificando la relativa copertura finanziaria.

In data 27 dicembre 2019, è stata emanata la Legge n. 160 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022" (c.d. Legge di Bilancio 2020) che, all'art.1, ha: a) istituito un fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese nello stato di previsione del MEF; b) autorizzato la spesa per investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, che è ridotta di 40 milioni di euro nell'anno 2020 ed è incrementata di 40 milioni di euro nell'anno 2021 e di 350 milioni di euro nell'anno 2026.

Gli stanziamenti di cassa previsti per l'anno 2020 dalla Legge di Bilancio 2020 ammontano a complessivi 4.537,3 milioni di euro interamente iscritti sui capitoli di Bilancio afferenti il MEF (cap. 7122 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari e cap. 7124 per la rete AV/AC e convenzionale).

Si segnala, inoltre, che la Società ha adempiuto ai vigenti obblighi informativi del Contratto di Programma – Parte Investimenti 2017-2021, in particolare:

RFI S.p.A.

- Art. 4 comma 2 lettera h relativo alla trasmissione annuale al Ministero dei provvedimenti di nomina delle commissioni di gara ovvero di incarichi di collaudo tecnico-amministrativo relativamente ai contratti di appalto superiori ai venticinque milioni di euro;
- Art. 4 comma 3 lettera a) relativamente all'invio annuale relazione sullo stato di attuazione dei programmi e dei progetti di investimento oggetto del Contratto;
- Art. 6 che disciplina le facoltà del GI cui si fa rimando;
- Art.7 comma 3 secondo cui Gestore rende disponibili informazioni all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, nonché i dati e le notizie riguardanti l'eventuale contenzioso avente ad oggetto le procedure di affidamento e di aggiudicazione di opere e lavori nonché la relativa fase di esecuzione, per appalti di valore superiore a venticinque milioni di euro;
- Art. 8, relativo alla comunicazione gli obiettivi di *performance* dell'anno e la misurazione delle *performance* relative all'anno precedente secondo una metodologia di calcolo, condivisa con i Ministeri competenti ed allegata alla "Relazione al Contratto di Programma".

Il Contratto di Programma - Parte Servizi

Il Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S) disciplina il finanziamento delle attività di Gestione e Manutenzione straordinaria della Rete, finalizzate a garantire l'utilizzabilità della rete in condizioni di sicurezza e affidabilità mediante le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché il finanziamento di altri oneri di gestione relativi all'esercizio ferroviario (circolazione, *safety*, *security*, navigazione ferroviaria) e dei servizi di assistenza alle PRM.

Dopo il perfezionamento del Contratto di Programma 2016-2021 - Parte Servizi, avvenuto il 2 ottobre 2017, il quadro delle risorse originariamente contrattualizzato si è modificato, oltre che per effetto della Legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020), del Decreto Legge n. 119 del 23 ottobre 2018 (convertito con Legge 17 dicembre 2018, n. 136) e della Legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021), già citate nelle precedenti Relazioni finanziarie annuali 2017 e 2018 a cui si rinvia, per effetto della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022) che ha stanziato 100 milioni di euro annui per le annualità 2020, 2021 e 2022 quale reintegro delle risorse destinate alle attività in conto esercizio definanziate dalla Legge 27 dicembre 2017, n. 205 e per effetto del finanziamento a valere sul Programma Operativo Nazionale 2007-2013 (PON 07-13) che reca +26,53 milioni di euro a favore di interventi di manutenzione straordinaria.

Il mutato quadro finanziario a legislazione vigente sarà oggetto di recepimento nell'ambito di un apposito atto di aggiornamento del Contratto, all'interno del quale troveranno contrattualizzazione anche le risorse recate dalla Legge 28 settembre 2018, n. 111 che ha rifinanziato, sul capitolo di bilancio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 7255 "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina", le risorse stanziate dalla Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 art. 1 c. 239, come rifinanziate dalla Legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021), nella misura di 7,1 milioni di euro per la copertura degli oneri derivanti dall'espletamento, dal 1° ottobre 2018 al 31 dicembre 2019, del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina – Reggio Calabria che RFI ha garantito in attuazione di specifica richiesta del MIT.

RFI S.p.A.

QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO**Inserimento di RFI nell'elenco delle Unità Istituzionali appartenenti al Settore delle Amministrazioni Pubbliche predisposto dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT)**

In data 30 settembre 2019 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale – Serie generale n. 229 il provvedimento dell'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) recante l'Elenco delle Unità Istituzionali appartenenti al Settore delle Amministrazioni Pubbliche (PA) tra le quali, per la prima volta, è stata inserita anche RFI.

Quanto alle ragioni che hanno condotto all'inclusione di RFI nel perimetro della PA ed ai relativi effetti si rappresenta quanto segue.

Sulla base del Sistema europeo dei conti (SEC 2010) di cui al Regolamento UE n. 549 del 2013 e alla luce delle interpretazioni del SEC medesimo fornite dall'EUROSTAT nel "Manual on Government Deficit and Debt", l'ISTAT è tenuto, ai sensi dell'art. 1, comma 3 della legge n. 196/2009, a predisporre e pubblicare annualmente in Gazzetta Ufficiale l'elenco delle unità istituzionali facenti parte del Settore delle "Amministrazioni Pubbliche" (settore S13 SEC) e dunque ricomprese nel conto economico consolidato della Pubblica Amministrazione.

Ai fini della classificazione nel settore S13 non rileva il regime giuridico dell'unità istituzionale considerata, cosicché nello stesso possono confluire, oltre alle pubbliche amministrazioni propriamente intese, anche le società controllate da un'amministrazione pubblica a condizione che i beni e/o i servizi dalle stesse prodotti non siano destinabili alla vendita, ovvero che i ricavi derivanti dalle vendite non coprano almeno la metà dei costi di produzione. Al fine di verificare la sussistenza di dette condizioni l'ISTAT effettua sull'unità istituzionale considerata il cd. *test market/no market*. Qualora dal *test* emerga che le vendite sul mercato non coprono almeno il 50% dei costi di produzione per un "congruo periodo", l'unità istituzionale in questione viene qualificata come produttrice di servizi non di mercato e conseguentemente inserita nel perimetro della Pubblica Amministrazione.

Con i comunicati del 3 e 9 aprile 2019 l'ISTAT ha reso nota la decisione di riclassificare, tra gli altri, RFI inserendola, con l'elenco in corso di pubblicazione, nel settore S13 SEC.

Ciò in conseguenza dell'esito del *test market/no market* dal quale, diversamente dagli anni precedenti, sarebbe emerso un rapporto tra ricavi da mercato e costi inferiore al 50%. I dati su cui è stato calcolato tale indicatore non sono quelli direttamente desumibili dal bilancio d'esercizio di RFI ma sono stati ricalcolati in funzione di appositi parametri come indicato nel seguito.

Il 5 agosto 2019 Eurostat ha pubblicato il documento "Final Findings – EDP Dialogue visit to Italy" in cui è descritto il procedimento istruttorio svolto congiuntamente ad ISTAT nel mese di novembre 2018 e all'esito del quale sono stati definiti i risultati del *test market/no market* condotto, tra gli altri, su RFI. Dal paragrafo dedicato a RFI, si evince come il fallimento del test sia da ricondursi al mutamento di qualificazione/metodo di calcolo deciso dall'Istituto relativamente alle voci:

- (i) ricavi da Contratto di Programma Parte Servizi (CdP-S), prima qualificati come *Subsidies on Product*, e dunque equiparati a ricavi da mercato, e successivamente ritenuti *subsidies on Production*, e quindi da contare tra i contributi pubblici;
- (ii) ricavi da pedaggio, non più considerati come effettivi ricavi da mercato ma piuttosto come entrate utili alla copertura della quota parte di costi non coperti dal CdP-S;
- (iii) ammortamenti della rete, ricalcolati usando il metodo dell'inventario permanente previsto dal SEC2010 attraverso la "lordizzazione" del valore degli *asset* con il valore dei contributi in c/impianti ("*investment grants*"), quantificato come media dei contributi del periodo desunti dal Contratto di programma parte investimenti 2014-2017.

RFI S.p.A.

In data 29 luglio RFI ha presentato ad ISTAT un'istanza di accesso agli atti istruttori del procedimento amministrativo conclusosi con la riclassificazione della Società nel Settore S13, istanza reiterata in data 6 agosto 2019, a seguito del generico riscontro fornito dall'Istituto con nota del 2 agosto 2019.

Avverso il diniego esplicito ed implicito opposto dall'ISTAT, RFI ha depositato apposito ricorso presso il TAR Lazio in data 30 settembre 2019.

Quanto agli effetti derivanti dall'iscrizione nel perimetro delle PA si rappresenta che l'art. 40 del D.L. 124/2019, convertito con L. 157/2019, ha disposto la non applicabilità in capo ad RFI dei vincoli e degli obblighi in materia di contenimento della spesa pubblica discendenti dall'inclusione nell'elenco ISTAT in parola, garantendo in tal modo alla Società il mantenimento dell'autonomia finanziaria ed operativa di cui gode al fine di assicurare il pieno ed efficace svolgimento delle attività funzionali al raggiungimento degli obiettivi istituzionali e societari.

AUTORITA' DEI TRASPORTI

Preliminarmente si ricorda che, nel corso del 2019 il contesto regolatorio nel quale il GI e le IF operano è stato caratterizzato dall'emanazione, da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, di alcune delibere di particolare rilevanza.

Delibere ART nn. 42 e 130 del 2019

Con Delibera n. 42 del 12 aprile 2019 l'Autorità aveva avviato una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari", in coerenza con il quadro normativo nazionale ed europeo, in vista, in particolare, della piena entrata in vigore, nel giugno del 2020, del Regolamento di esecuzione (EU) n. 2017/2177 dell'Unione Europea.

A valle della consultazione pubblica, alla quale RFI aveva partecipato presentando le proprie osservazioni e proposte di modifica, l'Autorità ha pubblicato, in data 01 ottobre 2019, la Delibera n. 130, contenente l'atto di regolazione definitivo.

Nell'ambito oggettivo di applicazione delle misure adottate dall'ART con la Delibera in parola rientrano tutti gli impianti, connessi alla rete ferroviaria nazionale ed alle reti ferroviarie di cui all'allegato A del Decreto MIT 5 agosto 2016, funzionali alla fornitura dei servizi extra-PMdA. Dal punto di vista soggettivo, destinatari delle misure sono i gestori dell'infrastruttura, i proprietari di impianti di servizio, i fornitori dei servizi ferroviari svolti negli impianti di servizio nonché i richiedenti contratti di raccordo.

Scopo della Delibera n. 130/2019 è definire una cornice regolatoria per l'accesso agli impianti di servizio ed ai servizi ivi resi volta a garantire che gli operatori degli impianti offrano i loro servizi a favore di tutte le imprese ferroviarie, di autotrasporto e logistica a condizioni economiche eque, non discriminatorie e trasparenti.

Alle misure con portata generale che prescrivono agli operatori di impianto: (i) l'adozione di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti unitamente ad un livello di penali proporzionato al corrispettivo dei servizi venduti; (ii) specifici obblighi informativi; (iii) i termini entro cui riscontare le richieste di accesso, si affiancano misure destinate a specifici servizi. Tra queste, di particolare rilievo per RFI e per le sue controllate GS Rail e Terminali Italia risultano essere quelle aventi ad oggetto:

- (i) le stazioni passeggeri, relativamente alle quali viene introdotto lo strumento del Piano di Stazione da redigersi a cura del Gestore di stazione e vengono ricompresi nel perimetro regolatorio, con conseguente obbligo di procedere ad apposita tariffazione, i servizi di assistenza e accoglienza nonché gli spazi pubblicitari in disponibilità alle IF;

RFI S.p.A.

- (ii) i servizi di manovra, con apposite previsioni riguardanti i contesti caratterizzati dalla presenza di un Gestore Unico e l'organizzazione dei servizi nelle stazioni di confine;
- (iii) i raccordi ferroviari, relativamente ai quali viene posta a carico del GI la manutenzione ordinaria dei raccordi interni al recinto ferroviario, nonché la movimentazione dei rotabili all'interno del medesimo recinto e in orario di apertura della linea.

A seguito dell'emanazione della Delibera n. 130/2019, RFI ha attivato appositi gruppi di lavoro per garantire il recepimento, nei tempi prestabiliti, di tutte le prescrizioni impattanti sui diversi processi di competenza della Società.

Delibere ART in esecuzione delle sentenze del TAR Piemonte nn. 1097 e 1098 del 2017

Preliminarmente si ricorda che nella Relazione sulla Gestione del precedente anno è stata fornita informativa in merito all'avvio di un procedimento volto alla rivalutazione dei piani tariffari del GI ed alle prescrizioni impartite a RFI dalla Delibera ART n. 110/2018.

Con nota del 4 febbraio 2019 RFI - nell'esprimere le proprie valutazioni sul procedimento di ottemperanza della Delibera ART n. 110/2018 e tenuto anche conto dei vincoli negoziali in essere con le altre Società del Gruppo - la Società ha ipotizzato l'adozione di specifiche azioni, laddove confermato quanto prospettato dalla Delibera n. 110/2018, finalizzate a fronteggiarne i relativi effetti.

Successivamente, in data 15 febbraio 2019, è stata pubblicata la Delibera ART n. 11/2019 con cui l'Autorità ha dettato allo stesso GI una serie di correttivi affinché - in esecuzione delle sentenze del TAR Piemonte nn. 1097 e 1098 del 2017 - il sistema tariffario 2016-2021 per PMdA e per i servizi extra-PMdA risultasse pienamente conforme ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, approvati con delibera ART n. 96/2015.

Sulla base di tali correttivi (e prorogando i termini di conclusione del procedimento al 28 giugno 2019) è stato quindi prescritto a RFI di procedere:

- a) all'elaborazione del sistema tariffario aggiornato per il periodo dal 1 gennaio 2019 al 9 dicembre 2021 finalizzata, tra l'altro, alla pubblicazione del conseguente aggiornamento straordinario dei Prospetti Informativi della Rete 2019 e 2020;
- b) alla rideterminazione dei canoni per il PMdA afferenti alla sola annualità 2018 nonché dei corrispettivi per i servizi extra-PMdA afferenti alle sole annualità 2017 e 2018 e conseguentemente di provvedere ad effettuare i conguagli "a beneficio delle imprese ferroviarie destinatarie degli effetti delle sentenze del TAR Piemonte, n. 1097 e n. 1098 del 2017, concordando con gli aventi diritto le relative modalità attuative".

In ragione della sopra indicata dicitura RFI ha trasmesso, entro il termine prescritto, il sistema tariffario aggiornato per il periodo dal 1 gennaio 2019 al 9 dicembre 2021, successivamente approvato dall'ART con Delibera n. 23 del 28 marzo u.s.

Successivamente RFI ha provveduto a pubblicare gli aggiornamenti del PIR 2019 e 2020 contenenti gli adeguamenti dei sistemi tariffari con riferimento sia al PMdA che extra PMdA, dichiarati conformi dall'ART con la Delibera n. 43/2019, pubblicata in data 18 aprile 2019, con cui è stato concluso il procedimento avviato con Delibera n. 138/2017 relativo all'ottemperanza alle sentenze del TAR Piemonte n. 1097 e n. 1098 del 2017 per quanto concerne la revisione del sistema tariffario di RFI.

Ulteriori informazioni sui rapporti con l'ART sono contenute nei paragrafi "I Rapporti con lo Stato" e "Procedimenti e contenziosi".

RFI S.p.A.

PARTNERSHIP TRA I GESTORI EUROPEI DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

RFI nel corso del 2019 ha partecipato a numerosi incontri di portata internazionale per lo sviluppo di corridoi merci europei. Si segnalano in particolare i seguenti aggiornamenti:

Corridoio europeo merci Reno-Alpi

Nel corso del 2019, il corridoio Reno Alpino è stato incaricato dalla Commissione Europea di avviare un progetto pilota per l'armonizzazione delle procedure di applicazione delle penali di cancellazione in caso di interruzioni dovute a forza maggiore che impattano sulla circolazione di treni internazionali. E' stata istituita una *task force* per l'armonizzazione delle procedure di gestione del traffico ferroviario lungo l'asse del Brennero.

Corridoio europeo merci Scandinavo-Mediterraneo

Nel mese di settembre 2019, il corridoio Scandinavo Mediterraneo ha organizzato una riunione estesa di consultazione delle imprese ferroviarie interessate all'uso del corridoio, dove è emersa la proposta di rafforzamento delle procedure legate alla gestione del traffico lungo l'asse del Brennero.

Inoltre, dopo l'avvio del progetto pilota di offerta commerciale integrata tra RFI e il terminale di Verona Quadrante Europa, il corridoio ha esteso tale sperimentazione ad altri due terminali che saranno integrati nell'offerta commerciale 2022.

Corridoio europeo merci Baltico-Adriatico

Nel corso del 2019, il corridoio Baltico-Adriatico ha avviato la preparazione di uno studio di capacità finalizzato ad identificare una metodologia a supporto dei gestori dell'infrastruttura, dei terminali, delle imprese ferroviarie e degli *Executive Board* per la definizione di un'offerta commerciale ferroviaria in grado di intercettare i futuri flussi merci.

Corridoio europeo merci Mediterraneo

Nel corso del secondo semestre 2019, il corridoio Mediterraneo ha svolto un ruolo attivo nell'applicazione delle procedure ICM (*International Contingency Management*) di gestione delle perturbazioni di traffico internazionali in occasione delle interruzioni della linea Lione Modane verificatesi nel periodo tra il 3 luglio e il 22 luglio 2019 e della linea tra Sete e Besier tra il 23 ottobre 2019 e il 25 novembre 2019, garantendo il supporto ai gestori dell'infrastruttura coinvolti in termini di comunicazione alle imprese ferroviarie e di identificazione dei *rerouting* disponibili ed armonizzati a livello internazionale.

Nell'ambito dei comitati di gestione dei Corridoi Baltico-Adriatico e Mediterraneo, RFI ha formalizzato nel 2019 una proposta relativa ad un progetto pilota finalizzato a verificare la fattibilità della creazione di una sala di supervisione del traffico internazionale merci a livello di corridoio. Nel corso del processo di consultazione avviato dalla Commissione Europea, RFI ha anche presentato un *Position Paper*, articolato su tre pilastri fondamentali: rafforzamento della cooperazione tra i diversi attori della catena logistica internazionale, ampliamento del ruolo dello sportello unico di corridoio per l'allocazione della capacità e sviluppo delle funzioni di *traffic management* di corridoio (in linea con la proposta del progetto pilota di cui sopra).

RFI S.p.A.

PRIME (Platform of Rail Infrastructure managers in Europe)

Il 18 novembre 2019 a Bruxelles (Belgio) si è tenuta la sessione plenaria semestrale del PRIME (*Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*), di cui RFI è membro dal 2015, durante la quale i gestori infrastruttura europei e la Commissione Europea si sono confrontati su due tematiche di rilevanza strategica:

- le azioni promosse dal settore ferroviario nel campo dell'innovazione;
- il ruolo del trasporto ferroviario a supporto della politica UE per la mitigazione dei cambiamenti climatici.

Nel primo *panel* di discussione, è stata sottolineata l'importanza dell'innovazione nel campo ferroviario e come le nuove tecnologie (5G, reti satellitari, droni, intelligenza artificiale) possano svolgere un ruolo fondamentale nel migliorare l'efficienza delle attività di trasporto ferroviario. A tal proposito, la Commissione Europea ha riconosciuto il progetto di revisione del processo di programmazione delle tracce orario internazionale di programmazione *Time Table Revision* (TTR) di *Rail Net Europe* (RNE) come un esempio positivo di innovazione nel settore ferroviario.

Nel secondo *panel* di discussione la Commissione Europea ha sottolineato la necessità di intensificare gli sforzi per rendere il trasporto ferroviario sempre più "verde" e di contribuire alla creazione di una economia circolare che possa rendere l'Europa il primo continente neutro dal punto di vista climatico entro il 2050. In tale contesto alcuni membri di PRIME, tra cui RFI, hanno presentato le iniziative / progetti che stanno realizzando per la decarbonizzazione del pianeta.

RNE (Rail Net Europe)

Il 4 dicembre 2019 a Vienna si è svolta l'assemblea generale di RNE, nel corso della quale sono stati discussi e approvati gli sviluppi di alcuni progetti dove RFI è direttamente impegnata, in particolare:

- Progetto di implementazione del nuovo processo di progettazione dell'orario ferroviario internazionale TTR: RFI è direttamente coinvolta con i propri esperti in campo IT per lo sviluppo di sistemi per la gestione informatizzata delle tracce multi-annuali, in ambito legale per la definizione di un piano d'integrazione armonizzato degli aspetti legali e contrattuali del TTR nel Prospetto Informativo della Rete Nazionale (PIR) e in ambito commerciale per l'elaborazione delle nuove condizioni commerciali legate alla nuova offerta di capacità.
- Progetto "*Language Programme*": il progetto pilota RFI – OBB INFRA via Tarvisio utilizzerà il sistema di traduzione automatica fornito da RNE per la sperimentazione della traduzione dalla lingua italiana a quella tedesca e viceversa dei messaggi predefiniti scambiati tra il macchinista e l'operatore della circolazione. Un *test case* con il coinvolgimento delle imprese ferroviarie verrà effettuato nel 2020 nell'ambito del Corridoio Ferroviario Merci Baltico-Adriatico.

Nel mese di novembre 2019 RFI ha partecipato a Bruxelles ai *Fora Meeting* - previsti dal Regolamento UE 1315/2013 - dei Corridoi della rete centrale TEN-T (quattro di diretto interesse italiano), nel corso dei quali è stato fornito un aggiornamento in merito alla maturità progettuale e finanziaria degli investimenti di ciascun corridoio. La lista dei progetti d'investimento costituirà la base del 4° *Work Plan* di Corridoio che fornirà una *overview* aggiornata sulla conformità ai parametri TEN-T delle linee di corridoio ed indicherà l'eventuale esistenza di barriere di carattere operativo e/o amministrativo che potrebbero impedire o ritardare il completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030.

RFI S.p.A.

I RAPPORTI CON I CLIENTI**Generalità**

Il mercato di riferimento di RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ai sensi del D.Lgs. n. 112/2015, è costituito dalle IF e dai soggetti Richiedenti; in quest'ultima fattispecie, oltre alle IF, Regioni e Province Autonome, rientrano anche "le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario (D.Lgs. n. 112/2015 art. 3 c.c.)". L'oggetto del rapporto contrattuale è costituito nel primo caso dalle tracce orarie e servizi – Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con durata non superiore al periodo di validità di un orario di servizio, – nel secondo caso dalla capacità di infrastruttura espressa in termini generali ovvero di volumi complessivi e non di dettaglio – Accordo Quadro con durata pluriennale.

Contratti di utilizzo dell'infrastruttura

Nel corso dell'anno 2019 sono stati stipulati n. 42 contratti di utilizzo dell'infrastruttura, di cui 19 per lo svolgimento del traffico viaggiatori, 22 per lo svolgimento del traffico merci ed 1 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Al 31 dicembre 2019 sono inoltre in corso di validità 33 Accordi Quadro con Regioni, Province Autonome, imprese ferroviarie ed altri soggetti aventi un interesse commerciale.

Con specifico riferimento al periodo 1 gennaio 2019 - 14 dicembre 2019, il mercato presenta:

- n. 39 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 6 valide per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano);
- n. 1 IF dotata di licenza ferroviaria europea rilasciata dalla Repubblica Federale Tedesca (TX Logistik);
- n. 37 IF (36 dal 15 dicembre 2019) che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Accesso all'Infrastruttura e Prospetto Informativo della Rete

Nel mese di febbraio, in ottemperanza alla Delibera ART n. 118/2018, RFI ha provveduto a pubblicare in PIR WEB le seguenti informazioni:

- le soglie di puntualità entro le quali un treno appartenente ad un determinato segmento di mercato è considerato puntuale;
- gli indicatori di puntualità;
- le procedure interne di assegnazione dei motivi di ritardo e di risoluzione delle controversie su tali attribuzioni;
- l'integrazione dell'allegato tecnico sui locomotori di soccorso con la specificazione della localizzazione esatta, del tempo necessario per la messa a disposizione per l'invio in linea a seguito della formale richiesta da parte del GI, della tipologia del locomotore e relative dotazioni, dell'IF responsabile e della tipologia di materiali rotabili che possono essere soccorsi;
- le stazioni e fermate dotate di varchi a protezione dell'accesso ai marciapiedi o per le quali, in generale, l'accesso ai marciapiedi sia possibile solo tramite esibizione di un titolo di viaggio.

Nel mese di maggio si è provveduto, in ottemperanza alla Delibera ART n. 43/2019 che ha approvato il sistema tariffario proposto da RFI nell'ambito del procedimento avviato con la Delibera ART n. 138/2017, ad aggiornare il PIR 2019 e il PIR 2020 relativamente alle tariffe del PMdA e dei servizi extra PMdA.

RFI S.p.A.

RFI, al fine di dare seguito alle misure contenute nella Delibera ART n. 106/2018, ha presentato un programma di azioni da svolgersi nell'arco temporale ricompreso tra il 2019 e il 2024:

- a) predisposizione di un *layout* di locandina riportante i diritti minimi degli utenti, accessibilità e fruibilità delle stazioni nonché i canali attraverso cui RFI fornisce le proprie informazioni;
- b) avvio del progetto per l'ampliamento dell'APP Sala Blu verso tutti gli utenti, comprensiva delle informazioni relative ai ritardi e le soppressioni dei treni ed ai guasti degli ascensori con relativi tempi di ripristino;
- c) pubblicazione nella carta dei servizi di RFI della funzione parametrica di calcolo degli indennizzi per le PRM e introduzione in PIR della procedura di rivalsa delle IF sul GI a fronte dell'erogazione dell'indennizzo;
- d) creazione e pubblicazione sul sito *web* di RFI di una pagina dedicata agli utenti finali dove è possibile reperire le informazioni relative ai ritardi e soppressioni dei treni;
- e) creazione e pubblicazione sul sito *web* di RFI di una pagina dedicata agli utenti finali dove è possibile reperire le informazioni relative alla fruibilità e all'accessibilità (comprese le indisponibilità degli ascensori) delle stazioni;
- f) mappatura delle stazioni circa gli elementi di fruibilità della stessa (vedi bagni, traslatori e necessariamente sale d'attesa);
- g) studio di fattibilità e sostenibilità per una *chatbot* (assistente virtuale) che contenga informazioni su: diritti degli utenti, ritardi e soppressioni dei treni, guasti agli ascensori;
- h) affissione in stazione del cartaceo delle informazioni di cui alla lettera a);
- i) implementazione del sistema di telegestione da remoto degli ascensori di RFI.

Nell'esercizio 2019 sono state realizzate in parte le azioni di cui alle lettere a), b), c) e d).

In data 28 giugno si è provveduto, ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. n. 112/2015, a pubblicare sul sito *web* di RFI la prima bozza del PIR 2021, mentre il 13 dicembre è stato pubblicato sul sito l'aggiornamento straordinario del PIR 2020 e il PIR 2021 confermando in parte quanto contenuto nella prima bozza e recependo le prescrizioni e indicazioni dell'ART di cui alla su esposta Delibera ART n. 151/2019. Le principali novità sono rappresentate da:

- Penali di circolazione: il Gestore ha proposto, in armonia con la prescrizione 6.3.4 della Delibera ART n. 140/2017, l'introduzione delle c.d. "penali di circolazione" che mirano a rifondere le IF di un importo ragionevolmente correlato ai danni a questi arrecati, anche in accordo con quanto previsto dalla delibera ART n. 151/2019.
- Regole di utilizzo della rete: a fronte dell'elevato livello attuale di utilizzo dei nodi e delle linee AV/AC che determina un decremento delle *performance* in termini di regolarità e puntualità, sia dei prodotti a mercato che di quelli regionali, RFI ha introdotto nuove regole di utilizzo aventi lo scopo di ottimizzare la capacità delle linee, degli impianti e in generale migliorare le suddette *performance*. Con le citate regole, pertanto, RFI intende perseguire un'ottimizzazione della capacità, ai fini della costruzione dell'orario e della sua successiva gestione, attraverso la necessaria strutturazione e standardizzazione dell'offerta.
- Procedura per la trattazione delle richieste di indennizzo da parte delle PRM: in ottemperanza alle misure previste dalla Delibera ART n. 106/2019 è stata introdotta una procedura tra RFI e le IF per il trattamento delle richieste di indennizzo avanzate dalle PRM che hanno usufruito di servizi OSP (Obblighi di Servizio Pubblico) relativamente alle indisponibilità degli ascensori comunicate da RFI e per le quali non sono state rispettate le tempistiche di ripristino.
- Informazioni al pubblico personalizzate: è stata introdotta una specifica disciplina riguardante le modalità di richiesta di personalizzazione delle informazioni al pubblico di natura commerciale richieste da parte delle IF. L'utilizzazione commerciale delle informazioni al pubblico determina per il Gestore rilevanti costi emergenti di

RFI S.p.A.

aggiornamento e sviluppo dei sistemi che si è ritenuto debbano essere ribaltati sulle imprese (cfr. par. 6.3.4). RFI valuterà sia la fattibilità in termini di vincoli tecnici e normativi all'erogazione delle informazioni sia la compatibilità dei contenuti audio e video delle stesse con il diritto degli utenti a ricevere in stazione una informazione adeguata, chiara e completa.

- Fornitura corrente di trazione: a partire dal mese di aprile 2019, in ottemperanza alle prescrizioni della Delibera ART n. 140/2017, trimestralmente vengono pubblicate in PIR WEB le stime del costo unitario dell'energia per i servizi di fornitura della corrente di trazione, preriscaldamento, climatizzazione e utilizzo alimentazione REC (Riscaldamento Elettrico delle Carrozze) per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e *parking*, funzionali alla valorizzazione e alla fatturazione, per il trimestre successivo, dei servizi correlati al costo dell'energia.

Si rappresenta, da ultimo, che il 15 dicembre è entrato ufficialmente in esercizio il nuovo portale ePIR che sostituisce il precedente PIR WEB. In detto portale, che integra il PIR, sono pubblicate le mappe georeferenziate relative alle caratteristiche delle linee, degli impianti e le informazioni di carattere tecnico/commerciale di interesse per il mercato di RFI quale Gestore dell'Infrastruttura e operatore d'impianto di servizio.

SERVIZI OFFERTI DAL GESTORE

Di seguito si evidenziano sinteticamente i servizi offerti dal Gestore dell'Infrastruttura suddivisi secondo quanto previsto all' art. 13 co. 2 e ss. D.Lgs. 112/2015.

Pacchetto minimo di accesso

Il gestore dell'infrastruttura, a fronte della corresponsione del canone di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura garantisce a tutte le imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, la fornitura dei seguenti servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso:

- a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria, ai fini della conclusione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura: comprende tutte le attività preliminari e necessarie per la formalizzazione dei contratti con le IF;
- b) diritto di utilizzo della capacità assegnata;
- c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;
- d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento ed instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- f) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità;
- g) collegamento ferroviario marittimo per/da la Sicilia (rotta Villa S. Giovanni – Messina) e Sardegna (rotta Villa S. Giovanni/Messina –Golfo Aranci);
- h) infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio.

In relazione al pedaggio si rileva nel 2019 un leggero aumento del fatturato dello 0,5% attribuibile ad un incremento di circa il 2% dei volumi di traffico in termini di treni/Km, compensato dall'incidenza delle modifiche del sistema tariffario approvato con delibera ART 43/2019.

RFI S.p.A.

Il fatturato derivante dai trasporti marittimi si incrementa di circa l'1,6% rispetto al 2018 ed è interamente riferibile alla Sicilia in quanto non sono state effettuate corse per il collegamento verso la Sardegna.

Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito

RFI, in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, ed ai servizi forniti in tale ambito:

- a) stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria, ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- b) scali merci;
- c) aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
- d) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
- e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;
- f) platee di lavaggio;
- g) aree per l'approvvigionamento di combustibile;
- h) sgombero dell'infrastruttura con carri di soccorso attrezzati.

Si fa presente che per questi servizi, a parità di perimetro, si registra per il 2019 un volume di affari inferiore rispetto allo scorso anno di circa il 12% dovuto quasi interamente alla sosta, per la quale sono stati implementati gli strumenti di rilevazione ai fini di una rendicontazione puntuale. Allo stesso tempo si è ampliato il perimetro in quanto sono rendicontati gli spazi di stazione degli impianti della ex "Centostazioni" e lo sgombero infrastruttura.

Servizi complementari

RFI in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce i seguenti servizi complementari su richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

- a) fornitura corrente di trazione: nel corso del 2019 è stato avviato il pre-esercizio del Misuratore Virtuale, ovvero l'algoritmo che stima l'energia assorbita da un treno su una determinata traccia, al variare delle caratteristiche del treno stesso. Il consumo stimato per ciascun treno è il *driver* che, a partire dal 2020, viene utilizzato per la distribuzione della componente legata al costo dell'energia.

Per consentire alle IF una migliore pianificazione del servizio Fornitura Corrente di Trazione in vista dell'entrata in esercizio del sistema Misuratore Virtuale, prevista a partire dall'orario di servizio 2019/2020, nel corso del 2019 sono state fornite le valorizzazioni del costo dell'energia sia in termini di €/km elettrico che in termini di €/kWh. A partire dal secondo semestre 2019 è stato altresì reso disponibile alle IF una implementazione dei cruscotti di rendicontazione contenente anche la stima da Misuratore Virtuale del consumo energetico per singolo treno;

- b) preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione degli impianti di bordo per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e servizio di rifornimento idrico dei treni;
- c) controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose, classificati come tali nel sistema informatico PIC WEB;
- d) assistenza alla circolazione di treni speciali che effettuano trasporti eccezionali per i quali sono necessarie apposite autorizzazioni alla circolazione, adeguamento dell'infrastruttura, ecc;

RFI S.p.A.

- e) servizi di manovra negli impianti di valico e negli impianti funzionali al traghettamento dei treni viaggiatori e merci;
- f) assistenza a persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM);
- g) *parking*;
- h) *Fast Track*.

Il volume d'affari per servizi complementari decrementa nel 2019 di circa il 13%. Tale variazione è dovuta sostanzialmente alla riduzione dei servizi di manovra nei valichi nell'ambito del processo che prevede progressivamente l'effettuazione del servizio in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie. Fa eccezione tuttavia il servizio di assistenza PRM, che registra un incremento del fatturato di circa il 13% dovuto ad una maggiore richiesta da parte delle Imprese Ferroviarie grazie all'efficace sistema informatico ReteBlu.

Servizi ausiliari

RFI in qualità di operatore di impianto di servizio può, su richiesta delle IF fornire, ove effettuati, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti i seguenti servizi ausiliari:

- a) fornitura di informazioni complementari come la produzione di annunci sonori e locandine;
- b) accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni.

Il volume di affari dei servizi ausiliari si incrementa di circa l'11% nel 2019 rispetto al precedente anno grazie alla maggiore richiesta di informazioni complementari da parte delle Imprese Ferroviarie.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Marzo

Certificazione *Envision*

In data 12 marzo RFI ha conseguito la "Certificazione *Envision*" con livello "Platinum" (il massimo livello raggiungibile) per il progetto di potenziamento della tratta Frasso Telesino – S. Lorenzo, appartenente all'itinerario ferroviario AV/AC Napoli – Bari. L'opera, riconosciuta come esempio di infrastruttura altamente sostenibile, è in assoluto la prima in Europa a ottenere la Certificazione *Envision*, già applicata largamente all'Estero per verificare e attribuire un valore tangibile alla sostenibilità economica, ambientale e sociale delle infrastrutture.

Adesione al consolidato fiscale

In data 26 marzo 2019, il Consiglio di Amministrazione di RFI ha deliberato il rinnovo, per il triennio 2019-2021, salvo revoca, rinnovabile tacitamente per un altro triennio ai sensi dell'art. 117, comma 3, del D.P.R. n. 917/1986, del Consolidato Fiscale Nazionale da parte di RFI (quale consolidata) in opzione con Ferrovie dello Stato Italiane (quale consolidante).

Vendita della partecipazione della società Centostazioni Retail S.p.A.

In data 28 marzo 2019 sono state vendute le quote di partecipazione della società Centostazioni Retail S.p.A., detenute da RFI e da FSI S.p.A., ad ALTACSRETAILFR S.r.l.. Grazie a tale vendita, RFI ha realizzato una plusvalenza pari a circa 6 milioni di euro ed ha stipulato un contratto pluriennale che, a fronte dell'attribuzione a

RFI S.p.A.

Centostazioni Retail S.p.A del diritto di sfruttamento economico in esclusiva delle aree *retail* delle 5 stazioni oggetto del contratto, consente a RFI di beneficiare di una *fee* proporzionata al volume di affari della controparte.

Aprile

Modifica dello Statuto di RFI

In data 5 aprile 2019 è stata approvata dall'Assemblea Straordinaria di RFI una modifica dello Statuto consistente nell'ampliamento dell'oggetto sociale di RFI prevedendo: (i) la possibilità di effettuare il collegamento ferroviario via mare tra la Sicilia e la penisola anche attraverso l'impiego di "mezzi navali veloci"; (ii) la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie regionali di cui al D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, ivi inclusi i beni, le aree e gli *asset* strettamente necessari, correlati e funzionali alla gestione, il tutto in attuazione delle previsioni contenute nell'art 47, commi 4 e 11-bis, del D.L. n.50/2017. Si è inoltre proceduto ad una rivisitazione dei compiti di RFI in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, al fine di renderli coerenti col vigente quadro normativo di settore, nonché ad una sostituzione dei richiami al previgente D.Lgs. 188/2003 con l'attuale normativa di settore rappresentata dal D.Lgs. n. 112/2015.

Comunicazione ISTAT in merito all'inclusione di RFI nel perimetro delle Amministrazioni Pubbliche

In data 9 aprile 2019 l'ISTAT ha comunicato una modifica del perimetro del settore delle Amministrazioni Pubbliche (AP) al fine di includere alcune unità istituzionali nel perimetro delle unità appartenenti alle AP, rendendo noto l'inserimento di RFI.

Acquisizione dell'intera partecipazione in Terminali Italia S.r.l.

In data 10 aprile 2019 è stata acquistata l'intera quota di partecipazione di minoranza detenuta dalla società Mercitalia Intermodal S.p.A. nella società Terminali Italia S.r.l..

Adozione obiettivi di sostenibilità di lungo periodo

In data 17 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il recepimento degli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo di Gruppo (2030-2050) definiti nell'ambito di un processo di consultazione dei principali *Stakeholders* intrapreso su impulso del Comitato di Sostenibilità di Gruppo. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Governance, obiettivi di sostenibilità di lungo periodo 2030-2050, ambiti di azione".

Maggio

Operatività della controllata Blu Jet S.r.l.

In data 1 maggio 2019 la società Blu Jet S.r.l. è diventata operativa per effetto dell'operazione di scissione parziale del ramo d'azienda di Blufferies S.r.l. relativo al collegamento Villa S.G. – Messina con unità veloci. In data 27 marzo 2019, infatti, era stato stipulato l'atto notarile di scissione nel quale, all'art. 2, era stata individuata nel primo maggio la data di decorrenza degli effetti reali, contabili e fiscali dell'operazione.

Sempre dal 1 maggio 2019 si segnala l'affidamento a Blu Jet S.r.l., da parte del socio RFI, del servizio di collegamento veloce Reggio Calabria – Messina in continuità con quanto espletato dall'attuale gestore Blufferies S.r.l. fino al 30 aprile 2019.

RFI S.p.A.

Aumento del capitale sociale di Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.

L'Assemblea Straordinaria della Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. in data 27 marzo 2019 ha deliberato un aumento di capitale sociale in denaro, per un importo di 120 milioni di euro, offerto ai soci proporzionalmente alla quota di partecipazione detenuta. RFI ha sottoscritto l'aumento di capitale sociale e versato, in data 17 maggio 2019, la propria quota pari a 105,84 milioni di euro ed ha inoltre comunicato l'esercizio del diritto di prelazione sulle azioni rimaste inoplate. Successivamente in data 13 giugno 2019 è avvenuto il versamento da parte di RFI di ulteriori 6,5 milioni di euro per le quote azionarie risultate inoplate.

Rimborso credito IVA

In data 29 maggio 2019 la Società ha incassato il credito IVA 2017 pari a 109.327 mila euro.

Giugno**Autorizzazione di Sicurezza**

In data 14 giugno 2019 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) ha rilasciato a RFI il rinnovo quinquennale dell'Autorizzazione di Sicurezza, che comprende anche l'infrastruttura ferroviaria della regione Umbria. L'Autorizzazione di Sicurezza è prevista dalla Direttiva 2004/49/CE², recepita dall'ordinamento italiano con il Decreto legislativo n.162 del 2007³ ed era stata rilasciata ad RFI il 30 giugno 2014.

Acquisto di UM Ferro S.r.l.

In data 12 giugno 2019 è stato acquistato l'intero capitale sociale della società veicolo UM Ferro S.r.l., costituita da Umbria T.P.L. e Mobilità S.p.A. nella quale quest'ultima ha conferito il proprio ramo d'azienda dedicato alla gestione dell'infrastruttura.

Il successivo 24 giugno 2019 è stato sottoscritto, con efficacia 1 luglio 2019, l'atto di fusione per incorporazione della UM Ferro S.r.l. in RFI, concludendo in tal modo il percorso di subentro di RFI nella gestione della Ferrovia Centrale Umbra.

Recepimento del pilastro tecnico del IV pacchetto ferroviario

In data 16 giugno 2019 è entrato in vigore il Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 con cui è stata recepita, nell'ordinamento giuridico nazionale, la direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie ed attuata una parte del c.d. pilastro tecnico del IV Pacchetto Ferroviario (Gazzetta Ufficiale n. 134 del 10 giugno 2019).

In data 25 giugno 2019 è stato completato il recepimento di tale pilastro tecnico con la pubblicazione, nella Gazzetta Ufficiale n. 147 del 25 giugno 2019, del Decreto Legislativo n. 57 del 14 maggio 2019 che ha recepito la direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea.

² Abrogata dalla Direttiva (UE) 2016/798 "del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie"

³ Abrogato dal Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50. "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie"

RFI S.p.A.

Progettazione definitiva "Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano"

In data 27 giugno 2019 il Commissario Straordinario ha emesso l'Ordinanza n. 44, concernente l'approvazione della progettazione definitiva dell'Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano, 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore – Vitulano.

Legge n. 55/2019 c.d. "Sblocca-Cantieri"

In data 18 giugno 2019 è entrata in vigore la legge 14 giugno 2019, n. 55 per la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 recante disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici. Il suddetto provvedimento, all'art. 4, co. 12, stabilisce che al fine di consentire il celere riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, i progetti "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole", "Linea AV/AC Milano- Genova: Terzo Valico dei Giovi" e "Potenziamento Genova- Campasso" sono unificati in un Progetto unico e sono interamente finanziati nell'ambito delle risorse del contratto di programma RFI. La Legge autorizza l'avvio della realizzazione del sesto lotto costruttivo della "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi", mediante utilizzo delle risorse già assegnate a RFI per il finanziamento del contratto di programma - parte investimenti.

Luglio**Ammissione al regime di Adempimento Collaborativo**

Con provvedimento del 9 luglio 2019, RFI - contestualmente a FS ed a Trenitalia - è stata ammessa dall'Agenzia delle Entrate al regime di Adempimento Collaborativo (c.d. *Cooperative Compliance*), introdotto con il Decreto Legislativo 5 agosto 2015, n. 128 ("Disposizioni sulla certezza del diritto nei rapporti tra fisco e contribuente, in attuazione degli articoli 5, 6 e 8, comma 2, della legge 11 marzo 2014, n. 23").

Tale regime si fonda sull'adozione, da parte degli organi di gestione societari, di un "Sistema di rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali" (c.d. "*Tax Control Framework*"), rappresentato dall'insieme di strumenti, strutture organizzative, regole e procedure aziendali volte a garantire, attraverso opportuni presidi, la minimizzazione del rischio fiscale. Il *Tax Control Framework* di RFI era stato adottato dal Consiglio di Amministrazione con delibera del 26 giugno 2019 ed è costituito da una "Strategia fiscale", che individua gli obiettivi della Società nella gestione della variabile fiscale, definisce i parametri di gestione del rischio e declina altresì le regole di condotta da seguire e dal "Modello di Controllo dei Rischi Fiscali", che definisce le modalità di gestione del processo di controllo del rischio fiscale.

Agosto**Scissione parziale di RFI in favore di FS Technology S.p.A. del ramo d'Azienda *Information Communication Technology***

Con efficacia 1 agosto 2019 è avvenuta la scissione parziale di RFI in favore della consociata di nuova costituzione FS Technology S.p.A. del ramo d'Azienda *Information Communication Technology*. In data 29 maggio 2019 l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di RFI aveva ratificato l'approvazione, da parte del Consiglio di Amministrazione del 20 maggio 2019, del progetto di scissione, conferendo mandato all'Amministratore Delegato a provvedere alla definizione e negoziazione del Contratto di *Service* tra RFI e FS Technology S.p.A. per l'affidamento dell'incarico per i Servizi di ICT ed a ogni altro adempimento connesso e conseguente.

RFI S.p.A.

Settembre**Certificazione ISO 55001**

In data 9 settembre 2019 RFI ha ottenuto la certificazione del sistema di gestione degli *asset* aziendali, in accordo allo *standard* internazionale ISO 55001, come meglio dettagliato nel paragrafo *Asset Management*. Si tratta della prima e unica certificazione ottenuta in Italia, attraverso Italcertifer accreditata da Accredia, nel campo della gestione degli *asset* materiali.

Costituzione Infrarail Firenze S.r.l.

In data 11 settembre 2019 è stata costituita da RFI la società denominata Infrarail Firenze S.r.l con capitale deliberato, sottoscritto e versato pari a 200 mila euro. La nuova società si occuperà di quanto necessario alla ripresa dei lavori relativi al progetto del passante ferroviario per il sotto attraversamento di Firenze. In data 29 novembre 2019 inoltre RFI ha sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale per un importo pari a 3 milioni di euro.

Inclusione di RFI nel perimetro delle Amministrazioni Pubbliche

In data 30 settembre 2019 è avvenuta la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale n. 229, da parte dell'ISTAT, dell'elenco delle Pubbliche Amministrazioni (PA) inserite nel conto economico consolidato della Pubblica Amministrazione, tra le quali è stata ricompresa, per la prima volta, RFI.

Dicembre**Aggiornamento del Modello Organizzativo 231/2001**

In data 18 dicembre u.s. il CdA di RFI ha approvato l'aggiornamento dell'*Anti Bribery & Corruption Management System* (ABC system) e del Modello Organizzativo e di gestione ai sensi del D.Lgs. 231/2001 (Modello 231).

RFI S.p.A.

RISORSE UMANE

Nel corso del 2019 l'assetto organizzativo aziendale è stato caratterizzato da alcuni interventi legati ad esigenze di riassetto di alcuni processi aziendali, a completamento della fase di revisione dei modelli organizzativi già avviata nel 2018.

Altre tipologie di interventi sono state invece dettate da revisioni a livello di Gruppo dei modelli di *Governance* per la gestione dei processi ICT e delle Relazioni Istituzionali ed hanno determinato il trasferimento del ramo d'azienda ICT di RFI in capo alla società di nuova costituzione FS Technology SpA, deputata a governare la strategia ICT e ad operare come *Service Provider* per il Gruppo FS, e la soppressione della struttura Relazioni Istituzionali di RFI in seguito all'accentramento in ambito FSI delle funzioni societarie delegate per la gestione delle relazioni istituzionali, nazionali e locali, comunitarie ed internazionali.

Per quanto riguarda le dinamiche di personale, con riferimento ai contratti a tempo indeterminato, sono state effettuate 193 assunzioni tra neolaureati ed esperti, 978 assunzioni di apprendisti nelle figure professionali di esercizio della manutenzione infrastruttura (Operatore Specializzato manutenzione), 736 assunzioni di apprendisti nelle figure professionali di esercizio della circolazione (Capo Stazione e Operatore Specializzato della Circolazione), 198 assunzioni in altre figure di esercizio e 145 nelle figure professionali di ufficio.

Per quanto riguarda le uscite, gli strumenti utilizzati sono stati la risoluzione incentivata del rapporto di lavoro (per i soli lavoratori che avevano già raggiunto i requisiti per l'accesso al trattamento pensionistico) e l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito (accompagnamento a pensione entro un periodo massimo di 5 anni), sulla base degli accordi sindacali sottoscritti a livello territoriale.

Di seguito si rappresenta l'evoluzione degli organici di RFI nel periodo 1° gennaio 2019 – 31 dicembre 2019:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2018: n. 26.461 unità (di cui 240 Dirigenti e 26.221 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31.12.2019: n. 26.407 unità (di cui 251 Dirigenti e 26.156 tra Addetti e Quadri).

Il saldo deriva da ingressi per 2.587 unità (2.458 da mercato e 129 da mobilità infragruppo) ed uscite per 2.641 unità (di cui 97 per mobilità infragruppo), comprensivi delle dinamiche relative ai tempi determinati del processo navigazione.

Formazione

Il 2019 si caratterizza per una crescita ulteriore delle attività formative, registrando un incremento dei volumi di circa il 35% rispetto all'anno precedente, con un totale di 163.657 partecipanti e 377.810 gg/uomo. Tale incremento è legato soprattutto alle nuove immissioni, con impatto diretto sui percorsi di ingresso ed abilitativi, ma anche alla complessiva crescita della richiesta formativa in tutte le aree di intervento, con particolare riguardo alla sicurezza del lavoro, che da luglio è stata erogata in forma "estesa" (comprensiva cioè della formazione specialistica, ad esempio sulle attrezzature da lavoro) a tutti i neoassunti.

Dal punto di vista della strategia formativa, il 2019 è stato caratterizzato da una scelta di continuità rispetto a quanto avviato nell'anno precedente, ed in particolare:

- l'impegno dedicato al *target* dei neoassunti, sia nei profili di esercizio che in quelli di staff, per consolidare l'ingaggio e responsabilizzazione, in linea con il nuovo modello di *Leadership* di Gruppo;

RFI S.p.A.

- le iniziative a supporto della Cultura della Sicurezza, in primis con la prosecuzione della formazione sulla *Safety Culture*, specificamente dedicata agli apprendisti assunti tra il 2016 e il 2017 (circa 500);
- l'erogazione degli specifici moduli sulle "Non technical skills" o "NTS" di comunicazione, lavoro in squadra e gestione della pressione operativa per i mestieri chiave della circolazione ferroviaria, individuate come competenze *core* dello *human factor* per la sicurezza d'esercizio.

Infine sono da annoverare, per la loro specificità rispetto al *business* di RFI, i due progetti dedicati rispettivamente al personale delle Sale Blu, unico di *front line* nel panorama dei mestieri aziendali, e alla formazione linguistica, attraverso la fruizione di corsi prevalentemente *on line* (circa 650 corsi attivati per un totale di oltre 2500 ore fruite).

POLITICA AMBIENTALE

In coerenza con quanto enunciato nella "Politica Integrata per la Sicurezza di RFI" e in relazione alla propria missione sociale, RFI intende promuovere un approccio che garantisca l'equilibrio tra le esigenze sociali, ambientali ed economiche dei propri *stakeholder*. Pertanto, l'approccio che RFI persegue è focalizzato sulla continua attenzione alla prevenzione di danni ambientali e alle opportunità offerte da una gestione orientata alla tutela ambientale, favorendo, altresì, il processo di trasferimento della mobilità verso modalità più compatibili e sostenibili per l'ambiente.

Nel quadro del più complessivo impegno per la sostenibilità di RFI, orientato a massimizzare i vantaggi ambientali propri del trasporto su ferro e a valorizzare i territori attraversati dalla ferrovia, la tutela dell'ambiente è innanzitutto finalizzata a ridurre al minimo gli impatti negativi delle attività industriali sull'ambiente, quale primaria e concreta espressione della responsabilità d'impresa, anche oltre gli obblighi derivati dalla normativa.

In particolare, in tutte le unità produttive della Società coinvolte nella gestione di problematiche ambientali è presente uno specialista ambientale che svolge funzioni di natura preparatoria, istruttoria, di raccolta ed elaborazione dati e di assistenza all'espletamento dei compiti attribuiti in materia sia al responsabile della stessa Unità locale, sia al personale con responsabilità specifiche nel settore. Lo specialista ambientale svolge anche funzioni di supporto tecnico/operativo per la gestione di tutti gli aspetti ambientali di pertinenza della sua Unità quali ad esempio quelli relativi ai rifiuti, agli scarichi idrici, alle problematiche connesse con il rumore derivante dalle attività di manutenzione della linea, ai prelievi idrici, alle emissioni in atmosfera connesse alla presenza di impianti termici, all'impiego di sostanze pericolose per le lavorazioni, all'utilizzo di diserbanti lungo la linea ferroviaria per il contenimento della vegetazione infestante, ecc. Questo tipo di organizzazione, capillarmente inserita nei contesti di lavoro della Società, oltre ad assicurare la corretta gestione delle variabili ambientali in conformità ai disposti normativi, al sistema di gestione interno e alla politica ambientale societaria, consente, a tutti i livelli, di mantenere costante il confronto e la collaborazione con i principali *stakeholders* di RFI, a partire dagli enti di governo dell'ambiente e del territorio, di promuovere il coordinamento in materia con le altre Società del Gruppo, così come la consapevolezza ambientale tanto del personale di RFI quanto dei suoi fornitori e di favorire il dialogo con le associazioni e gli organismi di rappresentanza dei viaggiatori e della collettività.

Si evidenzia inoltre che durante l'anno sono state eseguite le seguenti attività connesse alla realizzazione di progetti di investimento:

RFI S.p.A.

- redazione di una analisi ambientale preliminare delle aree dello Scalo merci di Verona Porta Nuova di proprietà RFI e Mercitalia Logistica, finalizzata alla valorizzazione delle aree stesse e alla quantificazione degli oneri di bonifica che ne potrebbero derivare;
- gestione del Protocollo di intesa "Piano di utilizzo materiali di scavo" provenienti dai lavori di rettifica di tracciato linea ferroviaria tra le stazioni di Sibari e Bivio S. Antonello;
- gestione del Piano di Utilizzo delle Terre relativo alla realizzazione del progetto Terzo Valico dei Giovi;
- individuazione dei siti di conferimento dei materiali da scavo nell'ambito della realizzazione della linea AV/AC Napoli – Bari, tratta Napoli – Canello, con particolare riferimento alla gestione del possibile stato di inquinamento dei siti denominati SCRIM e FIAT Auto;
- gestione del procedimento di valutazione di impatto ambientale per il progetto di raddoppio della tratta Cesano – Vigna Clara;
- gestione delle varianti del Piano di Gestione delle Terre e Rocce nell'ambito del progetto Velocizzazione Catania – Siracusa, tratta Bicocca – Augusta;
- gestione dei processi di smaltimento delle terre nello scalo di Torino Orbassano;
- gestione dei progetti di investimento per la soppressione dei passaggi a livello a cura della competente Struttura di Sede Centrale;
- gestione post operativa delle discariche di inerti relative alla realizzazione della tratta AV/AC Firenze-Bologna, realizzate da Cavet e gestite da RFI DIN.

Per quanto riguarda specificamente le attività relative al risanamento acustico, sono stati trasmessi al MATTM, al MIT ed ai competenti uffici delle Regioni e dei Comuni interessati gli elaborati (*Mappe e Schede tecniche degli interventi*) del Piano di Contenimento ed abbattimento del rumore di RFI, che hanno recepito le segnalazioni pervenute da Enti Locali e da soggetti privati relativamente a siti o ricettori non coperti da interventi di mitigazione acustica e gli esiti delle periodiche attività svolte da RFI in ottemperanza al Decreto Legislativo n. 194/2005 (*"Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale"*).

Governance, obiettivi di sostenibilità di lungo periodo 2030-2050, ambiti di azione

Il percorso di integrazione della sostenibilità nelle strategie di RFI ha visto nel 2019 importanti avanzamenti legati in particolare ad aspetti di *governance*, di impostazione strategica e di sensibilizzazione del personale, a tutti i livelli, sulle tematiche di sostenibilità. RFI ha contribuito allo sviluppo del nuovo Modello di Governo della Sostenibilità di Gruppo (Mds) emesso nel maggio 2019, ha approvato gli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo di Gruppo (2030-2050) definiti nell'ambito di un processo di consultazione dei principali *stakeholders*. Tali obiettivi definiscono i principali ambiti di impegno su cui rafforzare ulteriormente le strategie già definite nel Piano Industriale societario e sono riferiti sostanzialmente a tre ambiti: sicurezza (zero eventi mortali), energia ed emissioni (*carbon neutrality*), mobilità sostenibile (incremento del *modal shift* per il trasporto passeggeri e merci). Si tratta di obiettivi di *vision*, con la funzione di orientamento nel lungo periodo delle strategie e delle azioni delle Società del Gruppo per il progresso sostenibile dell'impresa, del Paese e del contesto globale. Per questo sono necessariamente formulati come "obiettivi di sistema", da non perseguire autonomamente, ma in modo integrato

RFI S.p.A.

tra tutte le Società del Gruppo e insieme agli attori istituzionali e della società civile con cui quotidianamente si confronta anche RFI.

Facendo leva sulle specificità del proprio *business*, sul suo esclusivo *know how* e sulla sua grande capacità di innovazione – RFI può fare la differenza nella conservazione e nella riduzione del consumo di risorse naturali, nel presidio della sicurezza e della resilienza delle infrastrutture di trasporto, nell'affermazione di nuovi modelli di mobilità, in un'ottica di creazione di valore per gli azionisti, per gli *stakeholder* e per l'intero sistema Paese.

Alla luce dell'approvazione del CdA, tutte le iniziative di investimento e gestionali di RFI andranno più specificamente valutate e indirizzate verso gli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo: da quelle legate a programmi diffusi sul territorio per la sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione, all'antisismica e l'idrogeologia, l'*upgrading* tecnologico e prestazionale per il trasporto merci e il trasporto pubblico locale, fino a quelli previsti per i progetti localizzati di nuove linee, sviluppo di linee esistenti, passanti metropolitani.

Su questo ultimo fronte, nel segno dell'innovazione, nel 2019 RFI ha concluso l'iter di certificazione del progetto della tratta Frasso Telesino-S. Lorenzo della NA-BA secondo il protocollo Envision, già applicato largamente all'estero per verificare e attribuire un valore tangibile alla sostenibilità economica, ambientale e sociale delle infrastrutture, ottenendo, prima in Europa, il massimo livello di certificazione raggiungibile (Platinum).

Sempre nel 2019 ha inoltre avviato numerose attività di coinvolgimento degli *stakeholders* istituzionali – in particolare Regioni e Comuni – nell'ambito del "Progetto Stazioni", tra le iniziative RFI più direttamente orientate allo sviluppo di un nuovo modello di mobilità, più sostenibile, integrato e inclusivo che prevede tanto interventi sulla dimensione "interna" per la migliore fruibilità e accessibilità degli spazi (progetti *easy* e *smart station*) quanto su quella "esterna" di connessione armonica con il territorio e gli altri mezzi di trasporto. L'obiettivo è rendere la stazione un luogo integrato e connesso con il territorio in cui si colloca, nuovo centro di sviluppo di intermodalità, progettata secondo criteri di efficientamento energetico e di sicurezza, e polo di attrazione di servizi di valore per il territorio.

Significativi sono stati inoltre gli avanzamenti 2019 delle iniziative societarie mirate allo sviluppo di *best practices* di sostenibilità in ambito ambientale e sociale, sia di tipo standard che sperimentale

Tra gli ambiti di impegno:

- sul fronte ambientale, il risparmio e l'efficientamento delle risorse idriche, attraverso l'ampio progetto *Water management* e il progetto sperimentale di riutilizzo delle acque in platee di lavaggio; l'efficientamento energetico e la riduzione di emissioni, tramite numerosi progetti che vanno dall'acquisto di energia da fonti rinnovabili, all'autoproduzione di energia fotovoltaica, a sperimentazioni per il recupero di energia da frenatura fino a studi per la valutazione di impatti della trazione ad idrogeno sull'infrastruttura; all'economia circolare, con progetti pilota per la rigenerazione delle sabbie di fonderia, la produzione di *ballast* con scarti di altoforno, ecc;
- sul fronte sociale, per la collettività, dalla valorizzazione degli *asset* non più strumentali, con l'estensione della cessione in comodato di spazi di stazione ad uso sociale, la promozione dell'utilizzo di linee e fabbricati dismessi a fini di *greenways*, turismo sostenibile, mobilità dolce; per i lavoratori, dalla formazione continua, alla sicurezza sul lavoro tramite dispositivi e strumenti innovativi, al iniziative di HR *sustainability*, attraverso piani di *rewarding* e politiche di *compensation* e sviluppo;

RFI S.p.A.

- sul fronte trasversale, in ambito *supply chain*, tramite l'estensione dell'*assessment* di sostenibilità a tutti gli operatori economici che partecipano a gare OEPV (ad offerta economicamente più vantaggiosa) per la miglior prevenzione dei rischi ambientali, sociali e reputazionali; in ambito *Stakeholders insight* e *customer satisfaction*, attraverso l'integrazione delle indagini dell'Osservatorio di Mercato RFI con nuove indagini sui comportamenti di viaggio e su bisogni e aspettative degli *user* e non *user*, per definire interventi per intermodalità stazioni, servizi alle persone, sulle effettive esigenze e caratteristiche del contesto; attraverso la focalizzazione degli obiettivi di *customer satisfaction* sia dei viaggiatori (qualità stazioni e Sale Blu) sia delle IF, su alti valori di soddisfazione.

Rendicontazione di Sostenibilità

Tutte le azioni e gli impegni assunti in materia di tutela dell'ambiente da RFI si inseriscono nell'ampio impegno intrapreso nel campo della sostenibilità ambientale e sociale dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e rendicontate e testimoniate concretamente nel Rapporto di Sostenibilità del Gruppo.

Nel 2019 RFI ha condotto le proprie attività rendicontazione di sostenibilità 2019, in conformità ai GRI *Standards* definiti dal *Global Reporting Initiative*, finalizzate ad alimentare, a livello consolidato, sia il Rapporto di Sostenibilità (RdS) 2019 di Gruppo sia la dichiarazione di carattere non finanziario nell'ambito della Relazione sulla gestione della Relazione Finanziaria Annuale di Gruppo ai sensi del D.Lgs. 254/2016. Tali attività si sono concluse a gennaio 2020. Per il RdS 2019 RFI ha rendicontato circa 200 indicatori quali/quantitativi e, rispetto all'anno precedente, i risultati relativi agli ambiti energia ed ambiente evidenziano:

- per l'energia: una sostanziale stabilità nei consumi di energia elettrica per usi diversi dalla trazione caratterizzati, nell'ultimo quadrimestre, da una diversa composizione delle fonti energetiche a seguito della conversione in energia da Fonti Energetiche Rinnovabili della quota parte approvvigionata tramite Edison SpA (55 GWh, pari a circa l'11% del totale di EE usi propri); un incremento di circa il 10% del consumo di gasolio, legato, da una parte, all'aumento dei consumi (+22%) per le attività di navigazione ferroviaria e, dall'altra, alla diminuzione dei consumi per riscaldamento (-8%) dovuta alla dismissione di centrali termiche e alla ottimizzazione dei consumi negli edifici con aree non più utilizzate; una crescita di circa il 2% del consumo di gas naturale da leggere alla luce dell'inserimento nel perimetro di RFI delle stazioni fino a tutto il 1° semestre 2018 gestite da Centostazioni, poi incorporata: a parità di perimetro ante incorporazione, si apprezza un significativo decremento (-14%) reso possibile dall'ottimizzazione, anche in questo caso, dei consumi negli edifici con aree non più utilizzate nonché dalla sostituzione dell'alimentazione di quota parte delle scaldiglie con EE;
- per le acque: un incremento di circa il 3% correlabile alle fisiologiche variazioni legate alla tipologia e al volume delle attività produttive;
- per i rifiuti: un incremento del 21% della quantità complessiva, correlato all'aumento dell'attività manutentiva sull'infrastruttura ferroviaria, entro la quale si mantiene sostanzialmente stabile la ripartizione tra rifiuti pericolosi (86%) e non pericolosi (14%) con aumento in valore assoluto di questi ultimi (+ 14%) dovuto ad una significativa intensificazione dell'attività di sostituzione di traverse creosotate con traverse in CAP. In crescita la quota parte dei rifiuti inviati a recupero, che arriva al 99% (+3 pp) uguagliando il livello 2017.

RFI S.p.A.

Asset Management

RFI nel mese di settembre 2019 ha ottenuto la certificazione del sistema di gestione degli *asset* aziendali, in accordo allo *standard* internazionale ISO 55001. Si tratta della prima e unica certificazione ottenuta in Italia, attraverso Italcertifer SpA accreditata da Accredia, nel campo della gestione degli *asset* materiali. In ambito internazionale RFI si colloca tra i primi gestori dell'infrastruttura ferroviaria a vantare un simile riconoscimento, in considerazione della vasta estensione della rete ferroviaria gestita e del numero dei dipendenti.

I principali benefici di un sistema di gestione degli *asset* integrato e ottimizzato includono un ritorno sugli investimenti ed una crescita stabile, una pianificazione a lungo raggio e la sostenibilità delle *performance*, il miglioramento della gestione del rischio e della *governance* aziendale, la possibilità di dimostrare le scelte come migliori in termini di costi/benefici all'interno di un sistema di finanziamenti regolamentato, nonché il miglioramento generale della soddisfazione del cliente.

La norma ISO 55001 fornisce i requisiti per un sistema di gestione degli *asset* efficiente e integrato, in grado di facilitare le organizzazioni nell'ottimizzare la disponibilità e profittabilità dei propri *asset* per l'intero ciclo di vita, dall'acquisizione fino alla dismissione.

La certificazione ottenuta si inserisce all'interno di una strategia più ampia, in linea con il Piano industriale 2019-2023 di Gruppo, che attraverso l'approccio *asset*-centrico mira a garantire ulteriormente una gestione efficiente della rete e a creare valore, sia all'interno della Società sia verso gli *stakeholder*. Essere certificati rappresenta una sorta di riconoscimento circa la buona gestione di RFI dei beni concessi in gestione.

La certificazione ottenuta è il risultato di un percorso intrapreso a partire dal 2016 con l'istituzione di una struttura organizzativa di *Asset Management*, con la diffusione dei principi e delle buone pratiche di gestione degli *asset* all'intera azienda, con la mappatura dei processi aziendali, ecc. L'iter di valutazione ha previsto un *assessment* preliminare, una valutazione del sistema documentale ed una verifica condotta sul territorio dell'applicazione dei principi, verificando il perfetto allineamento tra gli obiettivi e le strategie contenuti nel piano di impresa di RFI e le attività sul campo.

RFI S.p.A.

QUADRO MACROECONOMICO

Lo scenario macroeconomico mondiale ha mostrato, nel corso dell'anno, segnali di indebolimento sia per i paesi sviluppati, che hanno un'economia maggiormente orientata verso le esportazioni, sia per i paesi emergenti. La crescita economica, intesa come prodotto interno lordo, è cresciuta solo del 3,0%, la più bassa degli ultimi dieci anni. La stima di crescita per il 2020 è pari al 3,4%. Al contempo, nelle principali economie sviluppate, l'inflazione è rimasta debole anche per la caduta dei prezzi dei prodotti energetici. Il prezzo del petrolio, in particolare, è diminuito rispetto all'anno precedente, mantenendosi stabilmente al di sotto dei 65 dollari a barile (Brent), complice una debole domanda su scala internazionale e l'espansione dell'offerta americana che ha compensato la riduzione della produzione in altri paesi.

Dati economici mondiali		2018	2019
<i>(variazioni % su anno precedente)</i>			
PIL			
	Mondo	3,7	3,0
	Paesi avanzati	2,2	1,7
	USA	2,9	2,3
	Giappone	0,8	0,9
	Area euro	1,9	1,2
	Paesi emergenti	4,6	3,8
	Cina	6,6	6,2
	India	7,3	5,6
	America Latina	0,9	0,7
	Petrolio (Brent \$ per barile)	71,6	63,7
	Commercio mondiale	3,4	0,3
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2019</i>			

Anche nell'area Euro si è registrato un rallentamento della crescita dell'economia, con una variazione media del prodotto interno lordo dell'1,2% sull'anno precedente. Al difficile contesto esterno, caratterizzato dai citati conflitti commerciali, dalle crescenti tensioni geopolitiche e dagli esiti della *Brexit*, si è contrapposto, sul fronte interno, il positivo contributo dei consumi delle famiglie, derivante da un solido mercato del lavoro, che ha portato il tasso di disoccupazione al 7,5%, il valore minimo degli ultimi dieci anni. Il PIL è cresciuto in tutti i principali paesi dell'Area, anche se con le dovute differenze: più alto in Spagna (+2,0%) e Francia (+1,3%), sostenuto dalla domanda interna e dagli investimenti, nonostante il contributo negativo della componente estera; più contenuto in Italia (+0,2%) e Germania (+0,5%), dove la contrazione del settore manifatturiero e dell'*export* è stata più marcata. L'inflazione annuale nell'area si è mantenuta a livelli relativamente bassi per tutto l'anno, attestandosi ad un valore dell'1,2%.

RFI S.p.A.

	2018	2019	2018	2019
Prodotto interno lordo			Inflazione	
	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Area Euro	1,9	1,2	1,8	1,2
Germania	1,5	0,5	1,9	1,4
Francia	1,7	1,3	2,1	1,3
Italia	0,7	0,2	1,1	0,6
Spagna	2,4	2,0	1,7	0,7

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2019

Nel 2019 l'economia italiana è rimasta impigliata in una fase di sostanziale stagnazione, già delineata nella seconda metà del 2018, confermando il divario negativo di crescita rispetto ai principali paesi europei. Il Pil è cresciuto dello 0,2%, sostenuto dalla spesa delle famiglie (+0,4%) e soprattutto dagli investimenti in beni strumentali (+2,2%), che hanno beneficiato degli incentivi fiscali (super ammortamento). L'apporto della domanda estera netta è stato appena positivo (+0,2%), per effetto di un incremento delle esportazioni maggiore di quello delle importazioni.

2019

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	<i>variazione percentuale su trimestre precedente</i>			
PIL	0,1	0,1	0,1	0,0
Domanda interna	0,5	0,1	0,5	0,1
Spesa delle famiglie e ISP (1)	0,0	0,1	0,4	0,1
Spesa delle AP (2)	0,4	0,1	0,1	0,1
Investimenti fissi lordi	2,4	0,2	0,2	0,1
- costruzioni	3,0	1,3	0,2	0,3
- altri beni di investimento	1,9	1,4	0,5	0,4
Importazioni di beni e servizi	2,4	1,1	1,3	0,6
Esportazioni di beni e servizi	0,4	0,9	0,1	0,2
(1) Istituzioni senza scopo di lucro al servizio delle famiglie				
(2) Amministrazioni Pubbliche				

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2019

Sul fronte del mercato del lavoro il tasso di disoccupazione è sceso al 10,0%, in deciso miglioramento rispetto al 10,6% dell'anno precedente.

Sullo scenario macroeconomico italiano incombono alcuni rischi rappresentati da possibili evoluzioni negative relative alle tensioni tariffarie e alle più recenti turbolenze geopolitiche, che potrebbero portare un ulteriore impatto negativo sul già incerto commercio internazionale. La dinamica dei prezzi al consumo in Italia ha tendenzialmente frenato dalla fine del 2018, facendo registrare un lieve incremento nel 2019 pari allo 0,6%, grazie soprattutto al forte ribasso dei prezzi al consumo dei prodotti energetici.

RFI S.p.A.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari della Società sono stati predisposti distinti schemi riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-UE adottati dal Gruppo FS (come dettagliati nelle Note). Tali schemi riclassificati contengono indicatori di *performance* alternativi rispetto a quelli rinvenuti direttamente dagli schemi di bilancio di esercizio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dal *business*. I metodi per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella sezione "Legenda e Glossario".

Conto economico riclassificato

valori in milioni di euro

	2019	2018	Variazione	Variazioni %
RICAVI OPERATIVI	2.799	2.790	9	0%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.650	2.633	17	1%
Altri proventi	149	157	(8)	(5%)
Costi operativi	(2.318)	(2.341)	23	(1%)
Costo del personale	(1.520)	(1.497)	(23)	2%
Altri costi netti	(798)	(844)	46	(5%)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	481	449	32	7%
Ammortamenti	(119)	(106)	(13)	12%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(24)	(5)	(19)	380%
Accantonamenti	12	(26)	38	(146%)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	350	312	38	12%
Proventi e oneri finanziari	(34)	(38)	4	(11%)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	316	274	42	15%
Imposte sul reddito	(14)	–	(14)	–
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	302	274	28	10%
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	–	–	–	–
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	302	274	28	10%

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute nell'esercizio 2019 rispetto all'esercizio 2018; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al bilancio di esercizio, a cui si fa rimando.

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un incremento pari a 17 milioni di euro prevalentemente per effetto dei seguenti fattori:

- incremento dei ricavi da pedaggio (7 milioni di euro) dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in termini di treni/Km ed all'incidenza delle modifiche del sistema tariffario approvato con Delibera ART n. 43/2019;

RFI S.p.A.

- incremento dei ricavi per servizi in concessione (2 milioni di euro) relativi alla fatturazione verso la Regione Umbria a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione della società UM Ferro S.r.l.;
- minori ricavi per servizi accessori alla circolazione (19 milioni di euro) dovuto a minori ricavi per vendita di trazione elettrica (20 milioni di euro) e per servizi di manovra (1 milione di euro) in parte compensati da maggiori ricavi per servizi ausiliari (2 milioni di euro);
- minori ricavi per lavori in conto terzi (3 milioni di euro) dovuto sostanzialmente al rallentamento dei lavori per la realizzazione della Metroferrovia di Palermo correlati ai relativi costi;
- minori *fee* ed altri servizi immobiliari (1 milione di euro);
- maggiori ricavi diversi (29 milioni di euro) derivanti principalmente dall'effetto congiunto tra accantonamenti 2018 e rilasci 2019 (22 milioni di euro) e maggiori ricavi per Contributi (7 milioni di euro);
- maggiori ricavi da gestione immobiliare (2 milioni di euro) derivante dall'effetto combinato di maggiori ricavi per riaddebito oneri condominiali (4 milioni di euro) compensati da minori ricavi per canoni di locazione (2 milioni di euro).

Gli Altri proventi registrano un decremento di 8 milioni di euro attribuibile principalmente ai seguenti fattori:

- minori proventi per penalità attive da *Performance Regime* (6 milioni di euro);
- minori ricavi per altre penalità (6 milioni di euro);
- minori indennizzi assicurativi (6 milioni di euro);
- minori ricavi per prestazioni diverse (3 milioni di euro);
- aumento dei ricavi per proventi diversi (5 milioni di euro) derivanti dall'incameramento della fidejussione di Astaldi S.p.A.;
- maggiori plusvalenze (8 milioni di euro) derivanti principalmente da alienazioni di beni immobili (1 milione di euro) e plusvalenze ordinarie (7 milioni di euro).

Il costo del personale registra un incremento pari a 23 milioni di euro rispetto all'esercizio 2018, derivante principalmente da maggiori costi per il personale a ruolo (20 milioni di euro) e da un aumento degli altri costi (3 milioni di euro).

Gli Altri costi netti si decrementano di 46 milioni di euro principalmente a seguito dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento complessivo di 121 milioni di euro delle Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, dovuto principalmente alle seguenti variazioni:
 - minori consumi di materiali (79 milioni di euro), derivanti dall'effetto combinato di minori consumi in conto investimento (89 milioni di euro) e maggiori impieghi in conto esercizio (10 milioni di euro);
 - maggiori costi per illuminazione e forza motrice (8 milioni di euro);
 - maggiori ricavi per lavori in economia (37 milioni di euro) dovuti a un incremento della produzione effettuata dall'Officina Nazionale Infrastrutture e Apparecchiature elettriche (impianti di Bari, Pontassieve e di Bologna);
 - maggiori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino (3 milioni di euro) a seguito dell'analisi effettuata sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione da avviare a radiazione;
 - minori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni (17 milioni di euro);
 - incremento dei prezzi dei materiali a magazzino (1 milione di euro);

RFI S.p.A.

- incremento dei costi per servizi di 49 milioni di euro dovuto principalmente all'effetto combinato di:
 - maggiori costi per manutenzione e riparazione beni immobili e mobili (19 milioni di euro) relativi alla manutenzione eccezionale (7 milioni di euro) e ordinaria della linea (6 milioni di euro), a quella dei fabbricati (12 milioni di euro), in parte compensati da minori costi per manutenzione beni mobili (6 milioni di euro);
 - maggiori costi per servizi appaltati e pulizie (10 milioni di euro) relativi a maggiori costi per servizi appaltati (13 milioni di euro) in parte compensati da minori costi per il mantenimento del decoro (2 milioni di euro) e costi per pulizia (1 milione di euro);
 - minori costi per lavori in conto terzi (9 milioni di euro) principalmente a causa del rallentamento dei lavori relativi alla Metroferrovia di Palermo;
 - minori costi per servizi immobiliari e utenze (11 milioni di euro), dovuti sostanzialmente ad un decremento degli oneri condominiali (10 milioni di euro) e costi per utenze (1 milione di euro);
 - decremento dei costi per servizi informatici ed amministrativi (2 milioni di euro), derivante dall'effetto combinato di minori costi per servizi amministrativi (4 milioni di euro) in parte compensati da maggiori costi per servizi informatici (2 milioni di euro);
 - maggiori costi per servizi di traghettamento (6 milioni di euro) derivanti dall'incremento dei servizi di navi veloci sulle tratte Messina – Reggio di Calabria e Villa San Giovanni – Messina erogati da Blujet Srl;
 - maggiori costi diversi per 35 milioni di euro derivanti principalmente da maggiori accantonamenti (17 milioni di euro) e minori rilasci (8 milioni di euro) per un totale di 25 milioni di euro, maggiori costi per sgombero infrastruttura (12 milioni di euro) in parte compensati da minori altre prestazioni di terzi (1 milione di euro) e da minori costi per sperimentazioni (1 milione di euro);

- minori costi per godimento beni di terzi per 21 milioni di euro derivanti da minori canoni di locazione (15 milioni di euro) dovuti principalmente agli effetti del nuovo principio contabile internazionale IFRS 16 – *Leases* (13 milioni di euro) ed ai minori canoni per utilizzo del marchio (9 milioni di euro) in parte compensati da maggiori costi per noli ed indennizzi di materiale rotabile (3 milioni di euro);

- minori altri costi operativi per 13 milioni di euro derivanti sostanzialmente dal decremento dei costi per Carta di Libera Circolazione (CLC) per 16 milioni di euro in parte compensato da un incremento dei costi per penali contrattuali (2 milioni di euro) e da un incremento della voce "accantonamenti e rilasci" (2 milioni di euro) derivante dalla combinazione di maggiori accantonamenti effettuati in esercizi precedenti e rilasciati nell'esercizio 2019 e per accantonamenti *Performance Regime*;

- decremento delle capitalizzazioni per lavori interni per 61 milioni di euro attribuibile un minor impiego di materiali.

La quota di ammortamento per l'esercizio 2019 registra un aumento di 13 milioni di euro dovuto principalmente all'ammortamento dei diritti d'uso rilevati in bilancio per effetto dell'applicazione dell'IFRS 16.

RFI S.p.A.

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un incremento di 19 milioni di euro, dovuto principalmente a maggiori svalutazioni degli impianti e macchinari (13 milioni di euro) e maggiori svalutazioni dei crediti (6 milioni di euro).

Il saldo finanziario presenta un miglioramento di 4 milioni di euro derivante da un incremento dei proventi finanziari (8 milioni di euro) principalmente riconducibili alla plusvalenza da cessione della partecipazione in CS Retail S.p.A., compensati in parte da un incremento degli oneri finanziari (4 milioni di euro).

La voce Imposte sul reddito ha subito un incremento di 14 milioni di euro derivante dalla maggiore IRAP pagata in relazione agli avvisi di accertamento dell'Agenzia delle Entrate sulle CLC per gli anni 2010 - 2014.

RFI S.p.A.

Stato patrimoniale riclassificato

	valori in milioni di euro		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto	(1.455)	(1.674)	219
Altre attività nette	2.571	2.065	506
Capitale circolante	1.116	391	725
Immobilizzazioni tecniche	35.944	35.271	673
Partecipazioni	142	136	6
Capitale immobilizzato netto	36.086	35.407	679
TFR	(514)	(595)	81
Altri fondi	(474)	(525)	51
TFR e Altri fondi	(988)	(1.120)	132
Attività Nette Possedute per la vendita	—	3	(3)
CAPITALE INVESTITO NETTO	36.214	34.681	1.533
Posizione finanziaria netta a breve	524	(708)	1.232
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.961	1.859	102
Posizione finanziaria netta	2.485	1.151	1.334
Mezzi propri	33.729	33.530	199
COPERTURE	36.214	34.681	1.533

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute al 31 dicembre 2019; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al Bilancio, a cui si fa rimando.

La variazione in aumento del Capitale Investito Netto di 1.533 milioni di euro è la risultante dell'incremento del Capitale Circolante (725 milioni di euro) e del Capitale Immobilizzato Netto (679 milioni di euro), del decremento del TFR (81 milioni di euro) e degli Altri Fondi (51 milioni di euro), nonché della variazione negativa delle Attività Nette Possedute per la vendita (3 milioni di euro).

Il miglioramento del Capitale Circolante di 725 milioni di euro è determinato dall'incremento del Capitale Circolante Netto (219 milioni di euro) e delle Altre Attività Nette (506 milioni di euro).

In particolare, il Capitale Circolante Netto aumenta per effetto di maggiori rimanenze di magazzino (123 milioni di euro), di maggiori acconti a fornitori (85 milioni di euro), maggiori debiti commerciali non correnti e correnti (19 milioni di euro), dall'incremento dei contratti in costruzione (5 milioni di euro), parzialmente compensati dal decremento dei crediti commerciali correnti e non correnti (13 milioni di euro).

Le Altre Attività Nette si incrementano di 506 milioni di euro principalmente per l'effetto di minori crediti verso il MEF, MIT e UE e altri (23 milioni di euro) al netto del decremento dei relativi acconti (761 milioni di euro), di minori debiti verso istituti previdenziali (2 milioni di euro), di minori altri debiti tributari (2 milioni di euro), di

RFI S.p.A.

minori risconti passivi (3 milioni di euro) e di maggiori risconti attivi (2 milioni di euro), parzialmente compensati dall'effetto negativo di maggiori altri debiti correnti e non correnti (60 milioni di euro), di minori altri crediti correnti e non correnti (175 milioni di euro) e di minori crediti tributari (6 milioni di euro).

L'incremento del Capitale Immobilizzato Netto di 679 milioni di euro è attribuibile all'aumento degli Immobili, impianti e macchinari (599 milioni di euro), delle Attività immateriali (64 milioni di euro), degli Investimenti immobiliari (11 milioni di euro) e delle Partecipazioni (6 milioni di euro). In particolare l'incremento degli Immobili, impianti e macchinari deriva principalmente dai minori contributi allocati sui lavori rispetto all'avanzamento dell'anno, la cui fonte di finanziamento non ha trovato capienza nell'ambito delle risorse disponibili all'interno degli stanziamenti previsti dalla legge di bilancio 2020.

Inoltre, la posta risente dell'iscrizione dei diritti d'uso a seguito dell'applicazione dell'IFRS16 (53 milioni di euro), parzialmente compensati dai relativi ammortamenti dell'anno (13 milioni di euro per diritti d'uso IFRS16).

Al 31 dicembre 2019 la voce TFR diminuisce di 81 milioni di euro mentre la voce Altri Fondi si decrementa di 51 milioni di euro per l'effetto combinato di nuovi accantonamenti (73 milioni di euro) e utilizzi e rilasci (124 milioni di euro).

Le Coperture aumentano di 1.533 milioni di euro per effetto del peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (1.232 milioni di euro) e della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (102 milioni di euro), nonché dell'incremento dei Mezzi Propri per 199 milioni di euro.

Nel dettaglio, il peggioramento della Posizione Finanziaria Netta (1.334 milioni di euro) è principalmente determinato dal:

- peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (1.232 milioni di euro) per effetto dell'incremento dei debiti finanziari correnti (790 milioni di euro), dell'incremento della quota a breve dei finanziamenti a medio e lungo termine (262 milioni di euro), del decremento del conto corrente di tesoreria (180 milioni di euro), dall'incremento dei finanziamenti a breve (3 milioni di euro) e dell'iscrizione delle passività correnti di *leasing* (13 milioni di euro), compensato parzialmente dal incremento del conto corrente intersocietario fruttifero (9 milioni di euro) e dall'incremento degli altri crediti finanziari correnti (8 milioni di euro);
- peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (102 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato del decremento dei crediti verso MEF (590 milioni di euro) e dell'iscrizione delle passività non correnti di *leasing* (39 milioni di euro), compensato parzialmente dal decremento dei debiti finanziari verso la controllante (300 milioni di euro), delle quote a medio/lungo termine dei debiti finanziari verso le banche (195 milioni di euro) e verso altri finanziatori (30 milioni di euro) e dall'incremento dei crediti per conti correnti vincolati (2 milioni di euro).

I Mezzi Propri esposti nello Stato Patrimoniale riclassificato includono, rispetto al Patrimonio Netto, i debiti derivanti da strumenti finanziari di copertura (derivati); pertanto, per maggiore chiarezza, si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione tra gli stessi:

Valori in milioni di euro

RFI S.p.A.

	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Mezzi propri SP riclassificato	33.729	33.530	199
Debiti per derivati inclusi nei mezzi propri	(14)	(18)	4
TOTALE PATRIMONIO NETTO	33.715	33.512	203

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Si riportano di seguito le principali attività svolte nel corso dell'esercizio 2019 nel settore degli investimenti per il potenziamento della rete ferroviaria.

Avanzamento economico degli investimenti

Nel corso del 2019 gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a complessivi 4.438 milioni di euro, con una riduzione pari a 111 milioni di euro (circa 2,4%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Si precisa che l'avanzamento economico preso a riferimento comprende esclusivamente la produzione relativa ai Progetti d'investimento RFI.

Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 1.205 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali, per circa 3.233 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 247 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nei mesi di febbraio e giugno sono state attivate le fasi 3 e 6 (variante definitiva) di Acri, nell'ambito del progetto in corso sulla tratta "Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello". Le fasi attivate consistono, rispettivamente in rettificazione di tracciato su nuova sede con contestuale dismissione del binario esistente (fase 3) e nello spostamento del binario dalla sua posizione provvisoria (per la parziale realizzazione del sottopasso stradale) a quella definitiva (fase 6). Complessivamente, nell'impianto di Acri, sono previste 6 fasi di attivazioni inerenti la soppressione di un passaggio a livello mediante realizzazione di viabilità alternativa in prossimità della stazione di Acri e la soppressione della stessa stazione di Acri con trasformazione del tratto in piena linea e la contestuale esecuzione di rettifiche di tracciato in corrispondenza di quattro curve esistenti per un'estensione complessiva di circa Km 3,750. Sempre nell'ambito della linea Jonica, ad ottobre è stato attivato il 2° binario relativo all'adeguamento del PRG di Rocca Imperiale.

Nell'ambito della sistemazione del PRG di Bari C.le, nel mese di marzo, è stata attivata la Fase 1 ACEI che ha riguardato lo spostamento di entrambi i binari di corsa pari e dispari.

RFI S.p.A.

Nel mese di luglio è stata attivata la configurazione definitiva del nuovo PRG di Follonica con il ripristino in esercizio anche del III binario di stazione, ed a settembre la fase 3 del raddoppio tra Pistoia e Montecatini, consistente in interventi infrastrutturali in linea (ponti e sottovia) oltre che sulla radice lato nord di Pistoia al fine di predisporre la stazione stessa all'innesto del nuovo raddoppio con Montecatini.

Nel Lazio, a febbraio, è stato attivato provvisoriamente un tratto del futuro binario pari tra Lunghezza e Bagni di Tivoli, nell'ambito del progetto di raddoppio della Lunghezza-Guidonia. Per il progetto di potenziamento tecnologico del nodo di Roma ad aprile è stato attivato l'ACCM nella tratta Fara Sabina-Civita.

Per il progetto di Quadruplicamento Padova-Mestre è stato attivato il sottopasso nella stazione di Padova. Per il potenziamento tecnologico della linea Torino-Padova, ad ottobre è stato esteso il Sistema di Comando e Controllo Multistazione (SCC/M) sulla tratta Torino Lingotto - Trofarello - Carmagnola.

Il 23 dicembre è stato attivato, con due settimane di anticipo rispetto alla previsione di gennaio 2020, il doppio binario di accesso al *terminal* di Genova Voltri Mare. Questa attivazione è la terza delle quattro fasi complessive relative al potenziamento dei collegamenti tra lo scalo ferroviario ed il *terminal* portuale.

Principali progettazioni

Nell'ambito degli interventi tecnologici previsti sulla rete ferroviaria, nell'anno 2019 è stata avviata la progettazione definitiva relativa a:

- Sala SCC di Napoli, nell'ambito del progetto ACC di Napoli Centrale;
- Interventi di piazzali per l'ACCM Parma-Piacenza;
- Centralizzazione delle cabine IS di Verona.

Sulla Roma-Pescara, a gennaio è stata avviata la progettazione definitiva relativa agli interventi di raddoppio della tratta Chieti-Interporto Valpescara ed è stato sviluppato ed ultimato il progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) del nuovo PRG ed ACC di Chieti. In luglio è stato ultimato il Progetto Definitivo (PD) della tratta Pescara-Chieti per l'avvio dell'iter approvativo (Conferenza di Servizi).

Nel periodo gennaio-settembre 2019 sono stati conclusi i Progetti di Fattibilità Tecnico-Economica per il raddoppio delle tratte Ponte San Pietro-Bergamo-Montello e della tratta Mantova-Piadena ed avviati i relativi progetti definitivi. È stato, inoltre, sviluppato e completato lo studio di fattibilità tecnico-economica del progetto di 1^a fase dell'Elettrificazione della tratta Barletta-Canosa.

Relativamente alla 1^a fase di potenziamento della linea Foligno-Terontola, sono stati avviati i progetti definitivi relativi agli interventi per la sistemazione delle stazioni di Assisi ed Ellera, che prevedono la velocizzazione degli itinerari di ingresso nelle stazioni, l'adeguamento dei marciapiedi e la realizzazione dei nuovi sottopassi.

Relativamente alla linea Jonica sono stati avviati i progetti definitivi relativi agli interventi di elettrificazione della tratta Catanzaro-Crotone-Sibari e della tratta Lamezia-Catanzaro Lido e lo studio di fattibilità tecnico-economica della tratta Lamezia-Settingiano. Inoltre è stato completato il PD dei 5 sottopassi prioritari sulla linea jonica.

Nell'ambito del nuovo collegamento Palermo-Catania, è stato sviluppato e completato il PD del lotto 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi" e del lotto 4 "Caltanissetta Xirbi-Enna-Dittaino", è stato ultimato il PD della tratta

RFI S.p.A.

Catenanuova-Dittaino, ed è stato avviato il PFTE dei lotti 3bis "Lercara-Caltanissetta Xirbi" e lotto 5bis "Catenanuova Dittaino". Inoltre è stato avviato il PD del ripristino della linea Caltagirone-Gela.

Sono stati sviluppati e in alcuni casi ultimati i PFTE:

- del collegamento ferroviario con il porto di Brindisi e del collegamento con l'aeroporto di Brindisi, per i quali è stato avviato anche il PD;
- del 1° lotto del Potenziamento Genova-Campasso, relativo all'itinerario Bivio Fegino-Campasso;
- della metropolitana di Salerno;
- e del nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio, e, conseguentemente, è stato avviato lo sviluppo del PD.

Relativamente al progetto di completamento del Nodo di Udine, nei mesi di gennaio e febbraio 2019 è stato dato avvio alla progettazione definitiva degli interventi di realizzazione del nuovo PM Cagnacco (ACC, soppressione PL, armamento e TE), degli interventi di 2^a fase del Nodo di Udine e degli interventi di PRG di 1^a fase con riconfigurazione dell'apparato ACC.

Ad ottobre è stato avviato il PD delle Barriere Antirumore a Firenze (area 5) ed è stata ultimato il PD del Completamento della Linea diretta P.ta Susa-P.ta Nuova e delle nuove fermate di Quaglia e Le Gru del Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino.

Per quanto riguarda il potenziamento tecnologico della linea Roma-Napoli (via Formia), sono state avviate le Progettazioni Definitive della Fase 2 del potenziamento tecnologico della linea, degli interventi di piazzale per l'ACCM sulla tratta Formia-Villa Literno, degli interventi di Armamento, Trazione Elettrica e di PRG per l'ACCM sulla tratta Formia-Villa Literno e degli interventi di Cabina sempre per l'ACCM sulla tratta Formia-Villa Literno.

Infine è stata avviata la progettazione definitiva della variante di val di Riga e fermate di Varna e Naz-Sciaves e PRG di Bressanone e completata la progettazione definitiva delle opere di 1^a fase dello scalo di Torino Orbassano.

RFI S.p.A.

TECNOLOGIE INTEGRATE

RFI ha fatto dell'innovazione tecnologica una delle sue priorità, arrivando anche grazie ad essa non solo ad accompagnare l'evoluzione infrastrutturale, ma ad anticiparla ed a rendere la ferrovia italiana tra le più sicure in Europa. Sviluppate secondo i piani definiti con lo Stato per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura in termini di sicurezza, velocità, capacità, puntualità, qualità dei servizi alle imprese di trasporto ed ai viaggiatori, le tecnologie ferroviarie comprendono l'insieme di impianti e sistemi elettromeccanici, elettronici ed automatizzati che, dietro il presidio degli operatori sia a terra che a bordo treno, contribuiscono ad assicurare la circolazione in sicurezza sull'intera rete, ma anche il supporto e l'efficientamento di tutti gli altri processi connessi all'esercizio ferroviario, dalla manutenzione delle linee, all'informazione al pubblico, all'elettrificazione della rete, alla telesorveglianza degli *asset* di proprietà.

In questa più ampia strategia di trasformazione e rinnovamento tecnologico che l'azienda ha in corso è stato sviluppato un Programma di accelerazione di implementazione del sistema ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) proposto al MIT nel 2018 e presentato ai principali *stakeholders* nell'ambito di uno specifico *workshop* a fine 2018. Nel corso del 2019 sono proseguite le attività propedeutiche allo studio delle opzioni tecniche e agli scenari di migrazione nonché dei relativi impatti finanziari e socio-economici sintetizzati in un'analisi costi-efficacia e successivamente in un'analisi costi – benefici condivise con il MIT. Il Piano è stato, inoltre, presentato a luglio 2019 alle Imprese Ferroviarie. Le osservazioni e i commenti ricevuti in tale occasione sono stati integrati nelle analisi e condivisi con il MIT a dicembre 2019. L'avvio del Piano richiede, ad oggi, l'approvazione formale da parte del MIT e l'invio del nuovo NIP (*National Implementation Plan*) ai sensi del Regolamento N. 919/2016 da parte dello Stato Membro alla Commissione Europea.

RFI insieme ad alcune Imprese Ferroviarie (Trenitalia, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias* - ADIF, *Société Nationale des Chemins de fer Français* - SNCF) è coinvolta nello sviluppo di un sistema denominato ERSAT (ERTMS over Satellite) basato su ERTMS con la localizzazione satellitare e rete TLC che utilizza un operatore pubblico terrestre e satellitare sulla tratta Cagliari – San Gavino in Sardegna, al fine di consolidare l'uso di due sistemi Europei standard: satellite GALILEO ed ERTMS. L'applicazione del *know-how* acquisito sul *trial site* sardo consentirà la certificazione della prima linea pilota Novara-Rho, per la quale è previsto un cofinanziamento da parte di ESA.

Nell'ambito dell'Integrazione di nuovi Sottosistemi di Bordo sulle linee ERTMS, si è conclusa la seconda fase dell'integrazione del nuovo Sotto Sistema di Bordo Alstom che equipaggerà i treni regionali che circoleranno sulla Linea AV/AC DD.ma Roma-Firenze, dove si sta implementando ERTMS; mentre sono attualmente in corso le attività di *Testing*, (nel Laboratorio Sperimentale di Portonaccio), e *Safety Hazard Analysis*, regolamentate dai relativi contratti attivi e passivi, inerenti l'integrazione del Sottosistema di Bordo BOMBARDIER B3 MR1 e del Sottosistema di Bordo ERTMS SIEMENS B3 MR1 sulle tratte AV/AC già in esercizio commerciale.

Nel corso del 2019 è stato completato l'attrezzaggio ERTMS/ETCS L1 LS + P44 Eurozub/EuroSignum (sistema di controllo marcia del treno tedesco) della linea di confine Pino Tronzano – Luino, estendendolo alla stazione di scambio rete di Luino.

RFI S.p.A.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI**Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013**

La programmazione si è conclusa e l'attribuzione definitiva dei contributi è condizionata all'approvazione definitiva da parte della Commissione Europea del Rapporto Finale di Esecuzione subordinata alla conclusione delle verifiche in corso sulla spesa rendicontata da parte degli altri beneficiari del Programma.

Risorse FESR – PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020

Il programma "PON Infrastrutture e reti 2014-2020" è stato adottato con Decisione comunitaria il 29 luglio 2015.

RFI ha presentato richieste di finanziamento sia per interventi di completamento della precedente Programmazione 2007-2013 (598 milioni di euro) sia per nuovi interventi interamente a carico della attuale programmazione (607 milioni di euro) per un totale di costi da richiedere a rimborso pari a circa 1.205 milioni di euro, cui corrisponde un contributo, al netto del *Funding Gap*, di 1.105 milioni di euro.

A fronte di tali richieste, l'autorità di Gestione del PON ha approvato tutte le richieste di finanziamento mediante l'emissione della Presa d'Atto n. 19309 del 03 dicembre 2019.

Nel corso degli anni 2017-2019 sono state presentate domande di rimborso per 560 milioni di euro che hanno determinato un incasso pari a 354 milioni di euro, di cui 138 milioni di euro nel 2019. La restante parte verrà presumibilmente incassata nel corso del 2020.

Risorse FESR –POR 2014-2020

RFI ha presentato richieste di finanziamento per 621 milioni di euro alle regioni Campania, Sicilia, Calabria e Basilicata a valere sull'obiettivo tematico 7.

Al 2019 sono state presentate domande di rimborso per 307 milioni di euro.

Connecting Europe Facility (CEF) - Programmazione periodo 2014-2020

L'ammontare finanziato ad oggi è pari a 131 milioni di euro di cui, stipulati nel corso del 2019 due nuovi Grant Agreement relativi a "*ERTMS deployment on the SCANMED Corridor (Verona – Bologna section)*" e "*Veneto Region coordinated initiative enhancing core intermodal nodes*" per un contributo di circa 10 milioni di euro.

Lo scorso 16 ottobre 2019 è stato inoltre pubblicato un bando per l'assegnazione di ulteriori finanziamenti CEF. A fronte di tale bando RFI ha presentato proposte di finanziamento per un ammontare totale di 10 milioni di euro. L'eventuale ammissione a finanziamento verrà comunicata nel corso del 2020.

Nel corso del 2019 sono stati incassati contributi per 12 milioni di euro.

RFI S.p.A.

INFRASTRUTTURA**LE STAZIONI**

L'obiettivo strategico – assunto nell'ambito del più ampio «Piano stazioni», centrale nel Piano di Impresa 2019-2023, - è di rendere la stazione protagonista di un progetto di mobilità che privilegi la modalità pubblica, condivisa e attiva per favorire lo *shift* modale e contribuire al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità di medio/lungo periodo.

Nella maggior parte delle città italiane, le stazioni, per la rilevanza e la specificità trasportistica che le caratterizza già oggi, possono infatti rappresentare l'epicentro di un nuovo modello di mobilità, fino in fondo funzionale allo sviluppo dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) definiti dal DM 4 agosto 2017 quali strumenti di pianificazione trasportistica integrata con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

In coerenza con gli obiettivi del Piano di Impresa, nel corso dell'esercizio 2019 è stato avviato un percorso di condivisione con il MIT e con il MATTM finalizzato a promuovere la centralità del ruolo delle stazioni all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) ed alla definizione delle fonti di finanziamento da dedicare alla connessione tra le stazioni e le città che le ospitano. Inoltre è stata avviata un'interlocuzione con l'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI) e alcuni tra i principali Comuni al fine di avviare l'implementazione del nuovo *concept* di stazione attraverso processi concertati basati su un approccio integrato di pianificazione dei servizi, di condivisione delle soluzioni, di attuazione degli investimenti e di nuovi modelli di gestione.

Per migliorare l'attività di *planning & design* dell'offerta di servizi intermodali, connessi e complementari al viaggio, è stato avviato lo sviluppo di un Sistema Informativo Territoriale delle stazioni, che consente operazioni innovative di analisi attraverso la digitalizzazione delle informazioni - demografiche, socio-economiche, trasportistiche, infrastrutturali, turistiche - su unica piattaforma GIS (*Geographic Information System*).

Sul fronte della definizione degli *standard*, sono state condotte specifiche analisi di *benchmark* internazionale di supporto sia per l'elaborazione dei piani di azione finalizzati all'ottemperanza delle Delibere ART n. 106/2018 e n. 42/2019, sia della nuova architettura del sito WEB RFI, in una nuova logica di servizio orientata al cliente finale.

Per quanto riguarda lo sviluppo del piano degli investimenti nelle stazioni, in coerenza con gli obiettivi del Piano di Impresa 2019-2023 ed in continuità con gli investimenti avviati negli anni scorsi relativi al *business* del trasporto pubblico locale, sono stati individuati due macro progetti per le stazioni strettamente integrati tra loro e definiti per sistematizzare e ampliare interventi già in corso o in programma. Si tratta dei progetti *Easy Station*, già in corso, per il miglioramento degli spazi fisici delle stazioni e dell'informazione al pubblico, e *Smart Station*, per "vestire" le stazioni di tecnologie digitali.

I progetti *Easy Station* attengono gli interventi per il miglioramento infrastrutturale del *comfort* e dell'accessibilità delle stazioni e dei servizi erogati al cliente. I progetti di investimento sono stati rivisitati in ottica piano d'impresa e sono stati definiti per la realizzazione dei seguenti interventi:

- innalzamento dei marciapiedi a standard H55 sul piano del ferro per permettere a tutti i viaggiatori l'accesso a raso ai treni e consentire alle persone con disabilità motoria su sedia a ruote di muoversi in modo il più possibile autonomo,
- implementazione del sistema di informazione al pubblico variabile,

RFI S.p.A.

- miglioramento dell'accessibilità in stazione (illuminazione, ascensori, rampe, percorsi e mappe tattili, segnaletica fissa, realizzazione pensiline, ecc.),
- decoro e riqualificazione degli spazi aperti al pubblico e miglioramento della funzionalità delle stazioni.

Nell'arco di piano, oggetto di tali interventi saranno 250 stazioni, individuate come le stazioni che hanno un valore di frequentazione pari ad oltre l'80% dei viaggiatori dell'intera rete, oltre che per le potenzialità di sviluppo, sia dal punto di vista infrastrutturale che dei servizi.

Nel corso del 2019 sono stati elaborati *concept design* relativi a circa 16 stazioni e ambiti esterni; sono stati elaborati studi di fattibilità in ambito "*Easy e Smart*", relativi alle stazioni di Treviso, Pescara e Frosinone, con il ridisegno degli spazi di stazione in ottica di ampliamento della connettività e del bacino di attrazione della clientela, per individuare spazi e nuove funzioni connesse al viaggio e non; è stato avviato lo studio di fattibilità della stazione di Benevento. I cantieri avviati nel 2019 sono circa 50. Sono stati ultimati i lavori di accessibilità in 20 stazioni.

I Progetti sviluppati in ambito *Smart Station* introducono tecnologie avanzate nelle stazioni, quali il *Wi-life*, la telegestione degli impianti civili di stazione e l'inserimento dei tornelli, per aumentare la sicurezza in stazione. Nel corso del 2019 sono stati avviati gli approfondimenti tecnici per l'avvio di tali interventi e sono state definite le modalità operative per le stazioni interessate dal progetto.

La Carta dei Servizi

Come ogni anno, nel 2019 RFI ha pubblicato sul sito societario la propria Carta dei Servizi (rif. Dir. P.C.M. 27 gennaio 1994, D.P.C.M. 30 dicembre 1998) per comunicare ufficialmente i risultati raggiunti nel 2018 e gli obiettivi fissati per il 2019 in relazione alla qualità dei servizi offerti al pubblico negli ambiti individuati dalla normativa (cd. fattori di qualità) e declinati in base alle specificità societarie.

Riferiti a 19 indicatori rappresentativi dei diversi fronti di azione e di attenzione della Società e di maggiore rilevanza per il pubblico, gli obiettivi 2019 sono stati sostanzialmente raggiunti, sia quelli riferiti alla qualità percepita, collegati ad indagini di *customer satisfaction*, sia quelli riferiti alla qualità offerta, verificati tramite monitoraggio interno/di terzi (in alcuni casi ancora in consolidamento).

Di seguito una analisi dei principali fattori di qualità del 2019.

Sicurezza della circolazione

Fondamentale tra i servizi offerti da RFI è la gestione in sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario sull'intera rete nazionale messa a disposizione delle IF che svolgono i servizi di trasporto per passeggeri e merci. Nell'esercizio 2019, come nel 2018, la sicurezza rappresenta per RFI il primo fattore di valutazione della qualità dei servizi *core* del GI ed è ottenuta innanzitutto con il coinvolgimento capillare del proprio capitale umano tramite presidi e misure tecnologiche, organizzative e normative orientate a ridurre al minimo il rischio di incidentalità.

Per mantenere la continua efficienza dell'infrastruttura e garantire la massima sicurezza della circolazione, RFI è costantemente impegnata nella protezione, nella manutenzione e nel potenziamento dell'infrastruttura e delle sue dotazioni tecnologiche così come nella realizzazione di nuove linee e impianti e nella messa a punto di modalità produttive e gestionali sempre più efficaci.

Sul fronte della sicurezza della circolazione è stato raggiunto l'obiettivo di mantenere il rapporto tra numero totale nell'anno di "decessi e lesioni gravi" e numero totale dei km percorsi dai treni sulla rete RFI al di sotto del NRV (National Reference Value) assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme".

RFI S.p.A.

Attenzione all'ambiente ed al sociale

L'attenzione verso la tutela e la rigenerazione ambientale e sociale del territorio in cui opera costituisce per RFI un elemento fondante della propria missione e percorre trasversalmente tutte le attività produttive della Società e mira, oltre che alla tutela dei territori in cui opera, alla creazione di valore condiviso, in un'ottica di responsabilità sociale d'impresa e di impegno per lo sviluppo sostenibile del Paese.

Raggiunti appieno i tre obiettivi 2018 - sostituzione dei sistemi tradizionali di illuminazione con apparecchiature LED in 40 stazioni, estensione a tutte le gare dei meccanismi di valutazione delle *performance* dei fornitori in ambito *Corporate Social Responsibility* (CSR) e valorizzazione del territorio rendendo disponibili spazi di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario tramite comodati ad uso gratuito per attività *no-profit* - RFI riconferma per il 2019 l'obiettivo per la cessione di spazi di stazione ad uso sociale e si confronta con due nuovi obiettivi legati ad iniziative mirate alla riduzione delle emissioni di CO2 ed all'uso efficiente delle risorse idriche. Sul primo fronte, l'impegno è di avviare la modifica delle politiche di approvvigionamento di energia elettrica per usi diversi dalla trazione ferroviaria acquistando sul mercato elettrico energia proveniente da Fonti Energetiche Rinnovabili (FER). Sul secondo fronte, l'impegno riguarda lo sviluppo di un piano pluriennale per l'ottimizzazione e la razionalizzazione dell'intera gestione delle acque su tutto il territorio nazionale secondo criteri omogenei. Tra gli ambiti di intervento vi sono: a) la cessione/dismissione di pozzi e sorgenti non più funzionali all'esercizio ferroviario; b) la separazione delle utenze idriche e il controllo remoto dei consumi ai fini della corretta valutazione/attribuzione dell'utilizzo/costi RFI e della tempestiva individuazione di perdite; c) l'adeguamento di scarichi idrici, pozzi e sorgenti, nonché *asset* RFI a fini antincendio; d) l'efficientamento/riduzione dei consumi idrici anche tramite riutilizzo di acque in impianti RFI.

Integrazione modale delle stazioni

Nella percezione dei viaggiatori l'integrazione delle stazioni con mezzi di trasporto diversi dal treno rappresenta un fattore di qualità particolarmente significativo. Così come particolarmente significativo è per RFI l'impegno nella realizzazione di misure infrastrutturali e gestionali che facilitino l'interscambio tra le diverse modalità utilizzate dai viaggiatori per raggiungere la stazione e il treno, sia direttamente che in cooperazione con gli enti di governo del territorio e con le aziende di servizi di mobilità.

Sul fronte merci, per massimizzare la convenienza della modalità ferroviaria per gli operatori del trasporto, RFI è impegnata nella realizzazione e gestione di impianti intermodali in punti strategici della rete, così come nell'offerta integrata di accesso alla rete e di servizi di terminalizzazione e nello sviluppo - organizzativo, prestazionale, infrastrutturale - dei collegamenti ferroviari con i maggiori porti italiani lungo i principali corridoi della rete transeuropea dei trasporti.

Fruibilità e comfort delle stazioni

RFI gestisce sull'intero territorio nazionale oltre duemila stazioni, nodi fondamentali della rete in cui le sue attività entrano in contatto diretto con i viaggiatori e in cui l'infrastruttura entra in contatto diretto con le realtà urbane e i loro abitanti. Per dar conto dell'impegno aziendale per l'innalzamento dei servizi che determinano i livelli di vivibilità, fruibilità e *comfort* delle stazioni della rete, la Carta dei Servizi concentra gran parte della sua attenzione sulla qualità percepita dai viaggiatori e monitorata tramite le indagini di *customer satisfaction* condotte ogni anno sull'insieme di stazioni che accolgono quasi il 95% dei viaggiatori che utilizzano il treno. Gli indicatori monitorati

RFI S.p.A.

sono relativi alla percezione della qualità della stazione nel suo complesso, percezione complessiva sull'illuminazione, sulla pulizia degli ambienti di stazione, dei servizi commerciali offerti da soggetti terzi, della sicurezza personale e patrimoniale in stazione (*security*).

La *security* in particolare è una componente decisiva della fruibilità e *comfort* percepito dai viaggiatori nelle stazioni. Molte sono le misure volte alla protezione sia degli spazi aperti al pubblico sia di tutti gli altri *asset* ferroviari già attuate con successo e in continua estensione in un crescente numero di stazioni: installazione di impianti di videosorveglianza, sensori anti-intrusione e altri sistemi di *security*; potenziamento del presenziamento nei periodi di maggiore afflusso (vacanze, eventi sportivi, ecc); campagne informative ai viaggiatori sui comportamenti da adottare e, soprattutto, la recente modalità di gestione dei flussi di accesso all'area binari in modo da evitare la presenza di persone non autorizzate o con intenzioni illecite nelle zone espressamente dedicati al servizio ferroviari.

In merito agli obiettivi di qualità percepita fissati nella Carta dei Servizi, collegati alla percentuale di viaggiatori soddisfatti (voti 6-9) per i servizi offerti nelle stazioni, i risultati di *customer satisfaction* 2019 hanno evidenziato per la quasi totalità dei macrofattori a livello intera rete un sostanziale allineamento con i valori 2018: tutti si mantengono sopra la soglia del 90%. Sul fronte della *security* è stato rispettato l'obiettivo di mantenere il numero di furti a carico di viaggiatori in stazione (esclusi quelli avvenuti gli esercizi commerciali) entro valori parametrizzati.

Informazione al pubblico

Strettamente connessa con l'esercizio della rete, l'informazione al pubblico vede un crescente investimento di RFI in risorse e professionalità sia sotto il profilo tecnologico e strumentale, sia sotto il profilo organizzativo e delle strategie di comunicazione. L'informazione ai viaggiatori sulla circolazione dei treni è diffusa in primis nelle stazioni tramite strumentazioni visive e/o sonore dimensionate sulle specificità delle diverse stazioni. Inoltre per il 2019 l'azienda assume un nuovo impegno verso il pubblico mirato a rendere accessibile anche via *internet* l'informazione visiva veicolata in stazione con la pubblicazione su www.rfi.it del nuovo servizio *Monitor Arrivi/Partenze live*.

Servizi alle persone con disabilità e a ridotta mobilità

Per favorire la mobilità e la fruizione dei servizi di stazione da parte di tutti i viaggiatori, RFI è impegnata nella progressiva eliminazione delle barriere architettoniche nelle stazioni e dal 2011, con l'acquisizione del ruolo di *Station Manager* in applicazione del Regolamento CE 1371/2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, offre servizi di assistenza in stazione alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) e ha rinforzato il suo impegno per un'informazione accessibile a tutti.

RFI ha avviato le attività in un circuito iniziale di circa 250 stazioni, nel 2019 portato a 300, diffuse su tutto il territorio nazionale ed individuate in base alle caratteristiche di accessibilità, al tipo di treni che in esse fanno fermata (se cioè i treni sono attrezzati ad accogliere le PRM in sedia a rotelle) ed all'effettiva domanda di servizi di assistenza nel bacino di utenza delle stazioni.

Nel 2019 sono proseguite le attività già intraprese lo scorso anno per mantenere i servizi erogati su alti livelli qualitativi, dalle indagini di *customer satisfaction* emergono risultati molto positivi sulla qualità dei servizi presso le Sale Blu. Sono stati raggiunti i tre obiettivi fissati per i servizi di assistenza:

RFI S.p.A.

- l'introduzione nelle stazioni del circuito Sale Blu di 120 ulteriori carrelli elevatori di nuova generazione per la salita/discesa dal treno delle persone in sedia a ruote (per un totale di circa 450 carrelli);
- l'attivazione di un'app per *smartphone* studiata per le specifiche esigenze dei viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità;
- l'installazione nelle stazioni di pannelli informativi sulle *facilities* di accessibilità presenti negli impianti (ascensori, passerelle, rampe, ecc.), informazioni già diffuse *on line* sul sito *internet* di RFI con l'apposito servizio "Infoaccessibilità".

Il servizio di assistenza è prestato gratuitamente da RFI tutti i giorni, festivi inclusi, 24 ore su 24, ai viaggiatori di qualsivoglia IF che, per disabilità fisiche, sensoriali o motorie, vedano compromessa, in modo temporaneo o permanente, la mobilità.

Per garantire la mobilità di questi stessi viaggiatori, RFI ha varato un piano specifico per migliorare l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico, sistematizzato e armonizzato con altre specifiche iniziative di miglioramento dei servizi di stazione nell'ambito del progetto *Easy Station* che interessa le oltre 600 stazioni più frequentate della rete, con priorità quelle delle aree metropolitane con servizi di trasporto pubblico locale.

In ottemperanza a quanto previsto dalla Delibera n. 106 del 25 ottobre 2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, RFI si impegna a riconoscere un indennizzo ai viaggiatori con disabilità ed a mobilità ridotta che utilizzano servizi di trasporto sottoposti ad obbligo di servizio pubblico (OSP) nel caso in cui, in presenza di ascensori non funzionanti nelle stazioni gestite da RFI o dalla controllata GS Rail, non siano rispettati i tempi di ripristino comunicati o rettificati dal gestore della stazione.

La puntualità

La puntualità dei treni rappresenta la qualità del prodotto realizzato da RFI.

Per la misurazione delle *performance* di puntualità nel 2019 si è utilizzato il dato relativo alla puntualità reale quale indicatore di riferimento, che misura le *performance* percepite direttamente dai Clienti.

La puntualità reale (o senza esclusioni) è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro la soglia di puntualità e il numero totale dei treni circolati (indicando con N_p il numero di treni arrivati a destino e con N_c il numero di treni circolati, la puntualità reale è pari a $N_p/N_c \cdot 100$).

Gli indicatori di puntualità (KPI) sono definiti come rapporto percentuale tra il numero dei treni in arrivo a destino entro la soglia di puntualità (secondo alcuni parametri predefiniti) e il numero totale dei treni circolati.

Per la puntualità RFI stabilisce all'inizio di ogni anno gli obiettivi da perseguire in un'ottica di miglioramento continuo.

Nel 2019 sono stati registrati i seguenti valori dei KPI di puntualità:

KPI DI PUNTUALITA'	Puntualità Reale 2019	Obj 2019
Treni LP a Mercato (entro 5')	77,9%	74,0%
Treni LP - Servizio Universale (entro 15')	81,0%	82,0%
Treni Regionali (entro 5')	88,8%	88,0%
Treni Merci (entro 30')	57,8%	56,2%

RFI S.p.A.

La puntualità reale è stata influenzata nel 2019 dai seguenti elementi:

- aumento dei volumi di traffico, in risposta alle aumentate richieste di servizi da parte delle IF, con minori margini di gestione della circolazione nei nodi e sulle linee a traffico promiscuo;
- eventi di carattere straordinario ad alto impatto sull'esercizio (in particolare eventi meteorologici di ottobre e novembre 2019 nell'area Nord-Ovest, il sabotaggio da parte di ignoti a PM Rovezzano, eventi sismici che hanno interessato alcune linee strategiche della rete quali nodo di Firenze e linea AV Roma-Napoli);
- le *performance* dei treni LH-Servizio Universale hanno risentito sensibilmente delle scarse *performance* registrate nei mesi di giugno e luglio 2019 (rispettivamente 76,2% e 74,0%) causate dalla riduzione di affidabilità registrata sia lato infrastruttura che materiale rotabile a seguito delle alte temperature del periodo, oltre la media del periodo estivo.

Nel luglio 2019 RFI ha provveduto a trasformare la *Task Force* sulla Puntualità, istituita nel novembre 2018, in Comitato permanente sulla Puntualità per l'analisi e la risoluzione strategica e operativa delle principali criticità rilevate in esercizio e il raggiungimento di sempre migliori *standard* di puntualità.

LA SICUREZZA NELL'ESERCIZIO FERROVIARIO E DELL'INFRASTRUTTURA

Andamento della Sicurezza (incidentalità ferroviaria)

Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza, dell'IFN gestita da RFI, è effettuato mediante l'uso di indicatori definiti dalla normativa vigente e sulla base dei dati registrati nel proprio *database* appositamente predisposto e denominato "Banca Dati Pericoli" e nel rispetto dei criteri internazionali definiti dall'Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie (ERA).

I principali indicatori utilizzati per monitorare le prestazioni di sicurezza sono i seguenti:

- indicatori riferiti agli Obiettivi Comuni di Sicurezza;
- incidenti significativi (collisioni di treni, deragliamenti di treni, incidenti ai passaggi a livello, incendi a bordo dei materiali rotabili, incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi, altri);
- incidentalità complessiva a responsabilità RFI;
- incidenti significativi a responsabilità RFI;
- incidenti "tipici" UIC;
- *benchmarking* incidentalità complessiva (UIC);
- indice di sicurezza complessivo degli incidenti (UIC).

Per alcuni di questi indicatori, l'ERA, basandosi sulle serie storiche, ha anche provveduto ad elaborare e assegnare "valori obiettivo" sia a livello europeo (CST⁴) sia a livello nazionale (NRV⁵).

⁴ *Common Safety Target* - Obiettivi Comuni di Sicurezza

⁵ *National Reference Value* o Valori di Riferimento nazionali: questi ultimi, per ognuno dei CST valido a livello Europeo, è lo specifico valore assegnato al sistema ferroviario di ciascuno Stato Membro.

RFI S.p.A.

La successiva tabella riporta, per ogni "categoria di rischio" e per ogni indicatore definito (unità di misura espressa in FWSI4 riferiti alla "base di graduazione"), il confronto tra le prestazioni del Gestore Infrastruttura Nazionale RFI (valore cumulato) con gli obiettivi comuni di sicurezza (CST, *Common Safety Target*) nonché con gli specifici obiettivi di riferimento nazionali assegnati all'Italia (NRV).

Categoria di rischio	Unità di misura	Basi di graduazione	OBIETTIVI		VALORI REGISTRATI
			CST	NRV	Consuntivo 2019
			COMUNI (x10 ³)	ITALIA (x10 ³)	RFI (x10 ³)
1. Passeggeri	1.1 Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno passeggeri per anno	Km-treno passeggeri per anno	170,00	38,10	3,22
	1.2 Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-passeggeri per anno	Km-passeggeri per anno	1,65	0,257	N.D.
2. Dipendenti o Imprese Appaltatrici	Numero di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	77,90	18,90	0,54
3. Utilizzatori dei passaggi a livello	Numero di utilizzatori di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	710,00	42,90	16,43
4a. Altra persona sul marciapiede	Numero annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria «altri» derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	14,50	6,70	0,27
4b. Altra persona che non si trova sul marciapiede					
5. Persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria	Numero di FWSI a persone per anno derivante da incidenti significativi/ numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	2050,00	119,00	133,34

Dall'analisi della tabella si evince che l'unico obiettivo che non è stato raggiunto è quello relativo alle persone che si introducono o attraversano indebitamente la sede ferroviaria (violazioni delle norme di sicurezza da parte di persone estranee al sistema ferroviario), anche se è nettamente inferiore al valore del precedente anno.

Al fine di individuare le azioni più efficaci per mitigare tale criticità, è stato effettuato un approfondimento sulle possibili iniziative attuabili, nell'ambito di una strategia più ampia di educazione alla sicurezza ferroviaria che si intende perseguire in collaborazione con la Polfer. Dallo scorso anno la Polizia Ferroviaria si rivolge anche ai più piccoli per far loro apprendere i primi rudimenti in tema di sicurezza e per questo motivo sono in progetto diverse attività in collaborazione con le scuole, come l'organizzazione di gite scolastiche presso le principali stazioni in treno, durante le quali sarà possibile sensibilizzare al rispetto delle regole di sicurezza o la creazione di contenuti multimediali come cartoni animati e fumetti con pillole sulla sicurezza da distribuire presso gli istituti scolastici.

Gli **incidenti significativi**⁶, distinti secondo la classificazione ERA, accaduti nel 2019 sono stati circa 79 (-25 rispetto al 2018). Per quanto attiene alle cause che hanno determinato gli incidenti, è da segnalare il netto decremento delle cause "endogene" rispetto al totale che passano a rappresentare il 10% degli eventi totali (8 su 79), rispetto al 19% del 2018 (20 su 104), evidenziando che la natura preponderante degli eventi è relativa a cause esterne al sistema ferroviario. La loro distribuzione è evidenziata in valore assoluto e per ciascuna tipologia, nella tabella che segue, nella quale si riportano gli eventi occorsi nell'esercizio 2019 raffrontati con i dati ormai consolidati del 2018.

⁶ Definizione di incidente significativo ERA: Qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.

RFI S.p.A.

CSI incidenti (Classificazione ERA)	Incidenti (nr.)	
	Anno 2019	Anno 2018
Collisioni di treni	4	6
Deragliamenti di treni	4	6
Ai Passaggi a livello	6	3
Incendi materiale rotabile	1	3
Altri	2	6
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	62	80
totale	79	104

Accanto al monitoraggio delle prestazioni di sicurezza fatta mediante la classificazione ERA, esiste anche un monitoraggio a livello internazionale fatto secondo i criteri emanati dalla UIC. Tale classificazione tiene conto degli effetti del solo servizio ferroviario. Infatti sono esclusi gli investimenti a persone, i danni alle persone causati da indebite salite/discese dai treni in movimento, i suicidi e i tentati suicidi.

Gli **incidenti "tipici" UIC** sono così classificati: collisione, deragliamento, incendio al materiale rotabile, incidente che interessa le merci pericolose che coinvolga almeno un veicolo ferroviario in movimento (treni, manovre, mezzi d'opera) in ambito esercizio e che abbiano determinato un incidente significativo. Gli incidenti tipici in ambito esercizio a responsabilità RFI hanno registrato un valore nel 2019 uguale a quello del 2018 (6).

Per potenziare la sicurezza della circolazione, RFI è costantemente impegnata nella protezione, nella manutenzione e nel potenziamento dell'infrastruttura e delle sue dotazioni tecnologiche, così come nella realizzazione di nuove linee ed impianti e nella messa a punto di modalità produttive e gestionali sempre più efficaci.

Tutte le attività industriali con impatto, anche indiretto, sulla sicurezza della circolazione dei treni sono svolte da RFI nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza societario (SGS). Accettato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) con il rilascio a RFI nel giugno 2014 dell'Autorizzazione di Sicurezza di cui al D.Lgs. 162/2007, il SGS costituisce una delle tre componenti del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS) di cui fanno parte anche il Sistema di Gestione Ambientale (SGA) e il Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro (SGSL), certificati secondo le norme ISO 9001 e, rispettivamente, secondo la ISO 14001 e la OHSAS 18001.

Sistema Integrato Gestione Sicurezza

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS), nel corso del 2019 è stata mantenuta la certificazione del SIGS di RFI, secondo le norme ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 e BS OHSAS 18001:2007, rinnovata nel 2018. Nel corso del 2019 è stato avviato un progetto per strutturare attività e iniziative tese a potenziare e sviluppare una positiva cultura della sicurezza. Il progetto "La Cultura della Sicurezza" è nato con il fine di verificare l'effettivo stato di consapevolezza in merito alla cultura della sicurezza nella nostra Azienda ed è in linea con le recenti modifiche della normativa europea, che fa della cultura della

RFI S.p.A.

sicurezza uno dei requisiti per il rinnovo delle certificazioni ed autorizzazioni di sicurezza per gli operatori ferroviari.

Relazione Annuale della Sicurezza della Società – 2018

A giugno 2019 si è provveduto alla elaborazione della Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2018, come previsto dalle Linee Guida ANSF del 25 maggio 2016 n. 5841/2016 in riferimento agli obblighi in carico al Gestore dell'Infrastruttura Nazionale.

Piano Annuale Integrato della Sicurezza

Il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario (Decreto ANSF 10/2009) e il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale sono gli strumenti societari per la pianificazione e il controllo delle iniziative poste in essere per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza che, nel complesso, costituiscono il Piano Annuale Integrato della Sicurezza di RFI.

Per il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario (PSE), i principi generali di riferimento per l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti sono enunciati nella Politica Integrata della Sicurezza di RFI: "... far tendere a zero gli incidenti ferroviari ...".

Analogamente, per il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale (PdLA), i principi generali di riferimento per l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti sono enunciati nella Politica Integrata della Sicurezza di RFI: "... far tendere a zero (...) gli infortuni sul lavoro e gli impatti negativi sull'ambiente ...".

Autorizzazione di Sicurezza

Nel mese di febbraio 2019 è stata effettuata richiesta all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) per il rinnovo quinquennale dell'Autorizzazione di Sicurezza di RFI che, prevista nella legislazione con la Direttiva 2004/49/CE⁷ e recepita dall'ordinamento italiano con il Decreto legislativo n.162 del 2007⁸, era stata da questa rilasciata il 30 giugno 2014.

In data 14 giugno 2019 l'ANSF ha rilasciato a RFI tale provvedimento autorizzativo, che è stato aggiornato anche per acquisizione della rete ex Umbria Mobilità.

L'Autorizzazione di Sicurezza rinnovata conferma la formalizzazione dell'accettazione del "Sistema di Gestione della Sicurezza" (SGS) adottato dal Gestore dell'Infrastruttura RFI, che costituisce una delle tre componenti (le altre relative alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza del lavoro) del più ampio Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS). Il raggiungimento di questo importante risultato è stato possibile grazie all'impegno costante e proattivo, nel primo quinquennio di validità dell'Autorizzazione di Sicurezza e durante il periodo del suo rinnovo, da parte di tutte le Direzioni societarie coinvolte nel SGS.

Politica Integrata della Sicurezza

La Politica Integrata della Sicurezza è lo strumento con cui RFI esprime l'impegno formale relativo alla gestione per la sicurezza dell'esercizio ferroviario, la sicurezza del lavoro e la tutela ambientale, valori questi ritenuti

⁷ Abrogata dalla Direttiva (UE) 2016/798 "del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie"

⁸ Abrogato dal Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50. "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie"

RFI S.p.A.

fondamentali nell'attuazione della missione societaria. Tale Politica, periodicamente sottoposta a un attento processo di valutazione per assicurarne il costante adeguamento al tipo e all'entità del servizio erogato da RFI, definisce gli indirizzi e i macro-obiettivi da perseguire.

Gli indirizzi generali definiti nella Politica Integrata della Sicurezza trovano una specifica declinazione nella Politica per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, nella Politica per la Sicurezza e Salute su Lavoro e nella Politica per la Tutela Ambientale.

Le Politiche sopra citate sono state formalizzate a maggio 2017 mediante la Comunicazione Organizzativa n. 449/AD del 11.05.2017.

LA SICUREZZA DELLA INFRASTRUTTURA

Sicurezza nelle Gallerie

In data 9 agosto 2019, è stata inviata al MIT e all'ANSF la Relazione annuale sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2018 prevista dall'art. 14 del DM 28/10/2005, con la quale sono stati comunicati i risultati dell'attività di ricalcolo delle curve di rischio ferroviario aggiornate rispetto ai nuovi dati di traffico e alle modifiche infrastrutturali intervenute sulle 318 gallerie e sulle 31 gallerie consecutive in esercizio di lunghezza superiore a 1000 metri (art. 11 del D.M. 25/10/2005).

Sono proseguite le attività finalizzate a rendere disponibili i Piani di Emergenza e Soccorso (PES) di gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri. È stato fornito supporto per le attività di aggiornamento del PES delle gallerie della Tratta AV/AC Bologna-Firenze, necessario per permettere il transito delle merci pericolose; aggiornamento emesso dalla Prefettura di Bologna nel mese di dicembre.

Sono stati consegnati n. 9 mezzi bimodali ai Comandi Provinciali dei VVF di Cosenza, Viterbo, Terni, Roma, Prato, Bolzano, Salerno, Chieti e Udine.

È stata conclusa l'attività per l'analisi di compatibilità del rivestimento delle gallerie della tratta Palermo C.le-Notabartolo-Carini, dovuto al passaggio di un treno storico con locomotore diesel.

Altri interventi per l'incremento della sicurezza e regolarità dell'esercizio

Nel corso del 2019:

- è stata effettuata la sperimentazione per l'autorizzazione all'impiego delle barriere mobili "RSS *Spoormagnet*" ad attacco magnetico quale misura mitigativa preventiva degli attraversamenti indebiti su linee con Blocco Automatico a Correnti Codificate (BACC) fino a 200 km/h;
- è stata conclusa, con il Politecnico di Milano, l'attività per la definizione di una metodologia per la stima della zona franca in caso di svio;
- sono state realizzate attività volte al completamento degli *upgrade*, pianificati da tempo, ad incremento della sicurezza del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) attraverso l'introduzione diffusa della Vril10. La sua implementazione è avvenuta rispettando i criteri selettivi dei segnali già identificati con SCMT, riuscendo così ad evitare effetti evidenti sulla regolarità della circolazione.

RFI S.p.A.

Inoltre, è stata redatta la Specifica Tecnica di Prodotto per il sistema ATWS (sistemi automatici di annuncio treno per la protezione cantieri) "SIPAC" per la protezione dei cantieri di lavoro estesi da interfacciare con il Sistema di Segnalamento per le linee attrezzate con Blocco elettrico Automatico a Correnti Codificate (BACC). In particolare, tale sistema si avvale del segnalamento fisso Sistema Controllo Comando (CCS) di terra (SIL4), riducendo così il fattore "rischio umano".

Vulnerabilità sismica, rischio idrogeologico e aree in frana

Con riferimento alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee del sistema di grande viabilità ferroviaria, ai sensi dell'articolo 2 comma 3 dell'OPCM n. 3274 del 2003, nonché agli interventi di miglioramento sismico si segnalano i seguenti aggiornamenti:

- sono state ultimate le attività di verifica su 225 ponti ricadenti in zone ad elevata sismicità, in aggiunta ai 1060 già verificati negli anni precedenti e su 131 ponti ricadenti in zone a minore sismicità;
- sono state eseguite le visite generali su 285 ponti ai sensi della procedura sulle "Visite di controllo ai ponti alle gallerie e alle altre opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria";
- sono stati completati i progetti definitivi degli interventi di miglioramento sismico su 96 ponti risultati sismicamente vulnerabili;
- sono stati ultimati gli interventi di miglioramento sismico su 20 ponti e sono in corso di esecuzione gli interventi su 79 dei 228 ponti per i quali, negli anni 2016 e 2017, era stata sviluppata la progettazione.

In relazione alla realizzazione di un nuovo ponte autostradale sul Polcevera a Genova, si è proceduto all'esame tecnico del progetto strutturale dell'impalcato e delle sottostrutture e ai controlli dei materiali e delle lavorazioni di officina sulle strutture metalliche di impalcato mentre, in relazione al ponte ferroviario San Michele a Paderno d'Adda, sono stati effettuati l'esame tecnico del progetto di rinforzo degli elementi metallici danneggiati e non adeguati ai carichi di progetto e i controlli dei materiali e delle lavorazioni di officina degli elementi metallici di rinforzo. Inoltre, è in corso l'attività di supporto per l'upgrade del sistema di monitoraggio e per la manutenzione e sostituzione degli apparecchi d'appoggio del ponte strallato sul fiume Po della linea AV Milano-Bologna.

Inoltre, a seguito della pubblicazione della Direttiva "sistema allertamento maremoti", è in corso lo studio per la realizzazione di un applicativo per la gestione del rischio tsunami da Sala Operativa Centralizzata, in analogia alla gestione del rischio sismico.

Con riferimento alle attività di mitigazione delle criticità idrogeologiche, alle mappature già realizzate e alla graduatoria di priorità degli interventi di difesa della sede ferroviaria, è stata approvata una pianificazione per la realizzazione di interventi finalizzati alla mitigazione del rischio.

A seguito dell'aggiornamento dei Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) effettuato nel 2018, è stata avviata la campagna di verifiche di campo per l'inserimento sul sistema Geologia e Idraulica delle relative schede associate al dissesto idrogeologico indicato nei PAI.

Sono state completate le opere civili di due progetti di reti allarmate nelle DTP di Ancona e Palermo ed eseguite attività di supporto per la gestione/mitigazione del rischio idrogeologico e delle aree in frana su 4 linee.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

RFI S.p.A.

Attività di ricerca

Nel corso dell'anno 2019 si è avuto un consolidamento delle principali attività intraprese nell'anno precedente attraverso l'esecuzione di diversi contratti di ricerca nel campo dei Sistemi *Embedded*, dell'Ingegneria del *software* per applicazioni ferroviarie, delle Soluzioni Meccaniche e Diagnostiche e di Trazione elettrica, ed infine sui temi dell'Informatica e dell'Elettronica che hanno coinvolto 25 Dipartimenti dei più importanti atenei italiani e centri di ricerca nazionali.

Nel corso del 2019 sono stati stipulati 8 Contratti Applicativi relativi a nuove attività a cui si aggiunge la piena esecuzione dei 21 stipulati nel 2018.

Attraverso tali attività di ricerca potranno essere individuate e trasferite ai *partners* tecnologici ed ai fornitori le esigenze di innovazione ed ammodernamento dell'infrastruttura dal punto di vista *safety* e potranno prendere corpo processi di *upgrade* tecnologico all'interno di RFI con risultati positivi in termini di acquisizione di competenze da parte delle risorse umane e la possibilità di futuri brevetti di apparati e dispositivi tecnologici con la conseguente generazione di valore, oltre ad una già segnalata crescita interna in termini di *know-how*.

Nella seconda parte del 2019, a seguito delle attività di ricerca scaturite da un Contratto Applicativo con l'Università degli Studi di Siena, è stato depositato presso l'Ufficio Italiano Brevetti e Marchi il brevetto di *design* e di invenzione industriale del c.d. *Box Drone*, un'invenzione che ha per oggetto una stazione di ricovero, ricarica e *repository* dei dati, nonché di controllo e comando di un drone con caratteristiche tecnologiche commerciali che trova impiego nell'ambito dell'esecuzione di missioni di sorveglianza di territori ed infrastrutture, in particolare nel nostro caso per l'osservazione di linee ferroviarie ed anche su tutte le strutture che operano lungo le linee ferroviarie.

Per quanto riguarda i principali progetti di investimento nel campo dello sviluppo, nel 2019 le attività si sono focalizzate, in particolare, sulla realizzazione di un polo di eccellenza dove si concentrano le competenze di RFI su tutti gli ambiti tecnologici inerenti il segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni e sulla realizzazione di un sito in cui sperimentare i rotabili che dovranno essere ammessi all'esercizio ed effettuare test e misure su sistemi ed apparati dell'infrastruttura.

Piano Tecnologico di Rete

È stato emanato l'aggiornamento 2019 del Piano Tecnologico di Rete, nel quale sono stati revisionati gli standard di riferimento per la progettazione e realizzazione dei Sistemi e Prodotti Tecnologici attualmente disponibili o in fase di realizzazione su tutte le linee e Nodi, in funzione delle esigenze progettuali di sicurezza, capacità, regolarità, incremento velocità, obsolescenza, integrazione tecnologica ed interoperabilità.

Sviluppi tecnologici

Nel corso del 2019, il volume di spesa per investimenti in sviluppi innovativi è stato pari a circa **24,6** milioni di euro come da seguente tabella, che evidenzia l'ammontare della spesa ripartita tra i principali settori di intervento:

valori in milioni di euro

Settore di intervento	Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015
-----------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

RFI S.p.A.

Tecnologie per la sicurezza	20,9	21,9	28,9	36	44,7
Diagnostica innovativa		-	-	0,1	0,8
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	3,1	4,0	3,7	10,2	18,4
Difesa ambiente e territorio	0,6	0,5	0,3	-	-
Altro		0,8	0,3	-	-
TOTALE	24,6	27,2	33,2	46,3	63,9

La spesa per sviluppi tecnologici presenta un andamento variabile nel tempo in ragione della natura propria di questi interventi che passano in produzione o perché vengono attivate ulteriori sperimentazioni circoscritte a un numero limitato di siti/tipologia/impiantistica.

Nello specifico, le attività relative a interventi avviati nel corso del 2019, hanno riguardato le principali tematiche di seguito elencate:

- sviluppo di un sistema informativo, denominato RAMSES, per la previsione degli eventi meteorici di breve e forte durata, localizzati su aree ristrette di infrastruttura;
- progettazione e realizzazione prototipale di rampe da marciapiede per l'incarozzamento di persone a mobilità ridotta sui treni, al fine di produrre uno *standard* di RFI ed istituire un oggetto "a categorico e progressivo" utilizzabile per future forniture;
- sviluppo del sistema di diagnostica mobile per il rilievo dei difetti e della geometria delle gallerie ferroviarie, attraverso la realizzazione del Convoglio diagnostico multifunzione per i rilievi della sanità della rotaia e dei difetti delle gallerie;
- sistemi di monitoraggio strutturale su ponti e viadotti ferroviari con la relativa implementazione di modelli numerici ad elementi finiti ed algoritmi di intelligenza artificiale calibrati e validati che ne descrivano il comportamento statico e dinamico.

Sono, inoltre, proseguiti gli interventi di realizzazione di progetti di sviluppo avviati negli anni precedenti, tra cui si segnalano:

- customizzazione per RFI del Sistema di Allertamento Nazionale per la previsione del possibile innesco di fenomeni franosi indotti da piogge lungo la Rete Ferroviaria Italiana (SANF-RFI), in collaborazione con il CNR IRPI di Perugia. L'attività, estesa all'intera rete, è finalizzata al miglioramento della conoscenza di occorrenza di eventi franosi in occasione di eventi meteo intensi, preannunciati dagli avvisi di allerta meteo della Protezione Civile;
- attività per l'esecuzione di prove e simulazioni sul comportamento statico e dinamico delle staffe fermacarri in uso: in particolare, è stato elaborato un modello numerico ed un prototipo di staffa al fine di sviluppare un sistema antisvio in grado di esercitare il vincolo solo su veicoli in stazionamento;
- attività di monitoraggio, presso il sito di Petacciato, della sede ferroviaria, mediante applicazione di sensori in fibra ottica alla rotaia (applicazione del progetto di ricerca di monitoraggio della sovrastruttura ferroviaria con sensori in fibra ottica con l'Università di Pisa);
- realizzazione di un polo di eccellenza "Dimostratori tecnologici di Ricerca e Sviluppo" dove si concentrano le competenze di RFI su tutti gli ambiti tecnologici inerenti il segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni;

RFI S.p.A.

- realizzazione di un anello ferroviario "Circuito San Donato" sul quale effettuare la sperimentazione dei rotabili che dovranno essere ammessi all'esercizio ed effettuare test e misure su sistemi ed apparati dell'infrastruttura.

Comitato Tecnico e di Monitoraggio

E' proseguita nel 2019 l'attività di impulso ed analisi del Comitato Tecnico e di Monitoraggio (CTM) finalizzata a verificare le politiche per l'acquisizione di nuovi prodotti/sistemi *asset* esaminandone le ricadute funzionali, di esercizio e manutentive della rete ferroviaria. In particolare il CTM: a) valuta l'effettiva necessità di avviare lo sviluppo di nuovi sistemi e prodotti per l'infrastruttura ferroviaria, attraverso l'esame delle Schede Esigenze (SE) presentate dalla Direzione Committente; b) fornisce supporto e indirizzo per la fase di realizzazione del processo di Implementazione di Prodotti e Sistemi Innovativi, una volta completato l'iter di autorizzazione ed avvio del progetto di investimento in coerenza con le vigenti procedure aziendali; c) svolge funzione di monitoraggio e, a fronte di eventuali scostamenti, promuove le necessarie analisi per individuare possibili ulteriori esigenze di sviluppo del prodotto/applicazione.

Nei CTM tenuti durante il 2019 sono state analizzate 14 schede esigenze di cui 13 sono state autorizzate e 1 annullata. Le Istruttorie di Ricerca esaminate sono state 10, tutte autorizzate.

RFI S.p.A.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE**Percorso di integrazione delle Ferrovie Concesse**

Nel corso dell'anno 2019 RFI ha posto in essere una serie di attività finalizzate al percorso di integrazione con alcune delle principali ferrovie ex concesse presenti sul territorio italiano. In particolare:

- Ferrovie Centrali Umbra (FCU): il 24 giugno 2019 è stato sottoscritto l'atto di fusione per incorporazione della UM Ferro Srl in RFI, con efficacia dal 1 luglio 2019, concludendo così il percorso di subentro nella gestione della Ferrovie Centrali Umbra. In seguito alla fusione RFI ha avviato le attività per la definizione del Prospetto Informativo della Rete della suddetta infrastruttura. In data 9 agosto 2019 si è provveduto a pubblicare la prima bozza del PIR 2020 ed avviato, contestualmente, la fase di consultazione con tutti i soggetti interessati di cui all'art. 14 del D.lgs 112/15. Successivamente, in data 20 dicembre 2020, RFI ha pubblicato la bozza definitiva del PIR 2020 unitamente al documento metodologico contenente la proposta per la determinazione del canone per i servizi compresi nel Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) e dei corrispettivi per i servizi extra PMdA offerti da RFI per gli orari di servizio 2018/2019, 2019/2020 e 2020/2021, redatti in coerenza con quanto previsto nella delibera ART n. 121/2018. La suddetta documentazione è stata trasmessa all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per consentirne alla stessa le determinazioni di competenza di cui all'art. 14, comma 1, del D.lgs 112/15.
- Gruppo Torinese Trasporti (GTT): per la linea Torino-Ceres, ad aprile 2019 è stata firmata una Convenzione tra il MIT, Regione Piemonte, GTT SpA e RFI che regola i rapporti tra i soggetti sottoscrittori per l'erogazione del finanziamento statale destinato alla realizzazione del Piano operativo di investimenti. A novembre 2019 è stato firmato l'accordo che regola i rapporti tra la Regione Piemonte, GTT SpA e RFI, al fine di dare attuazione alla suddetta Convenzione per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza della linea e sono iniziate anche le interlocuzioni per affidare a RFI la gestione delle linee Torino-Ceres e Canavesana di proprietà regionale.
- Ente Autonomo Volturno (EAV): per la linea Cancellone-Benevento, a luglio 2019 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra RFI ed EAV Srl per disciplinare il subentro da parte di RFI nella gestione della suddetta linea con la finalità della sua completa integrazione nell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, nell'ottica di favorire il successivo ripristino/incremento delle corse viaggiatori effettuate da EAV e/o da altra impresa ferroviaria.
- Azienda Tramvie e Autobus del Comune (ATAC): per la linea Roma-Lido di Ostia, a luglio 2019 è stata firmata una Convenzione tra il MIT, Regione Lazio, ATAC SpA e RFI SpA che regola i rapporti tra i soggetti sottoscrittori per l'erogazione del finanziamento, ovvero che disciplina i tempi, le modalità e gli obblighi relativi all'attuazione degli interventi tecnologici di messa in sicurezza della suddetta linea. A novembre 2019 è stato firmato l'accordo che regola i rapporti tra la Regione Lazio, ATAC SpA e RFI SpA, al fine di dare attuazione alla suddetta convenzione per la realizzazione e messa in servizio degli interventi di messa in sicurezza della linea.
- Regione Puglia: a novembre 2019 è stato sottoscritto un Memorandum tra la Regione Puglia, RFI, Ferrotramviaria SpA, Ferrovie Appulo Lucane Srl, Ferrovie Del Gargano Srl e Ferrovie Sud Est Srl, dove le Parti manifestano la loro disponibilità ad avviare un percorso finalizzato ad individuare i presupposti necessari atti a consentire l'affidamento a RFI delle funzioni essenziali riguardanti le quattro infrastrutture ferroviarie regionali in concessione, segnatamente l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie e all'imposizione dei conseguenti canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione.

RFI S.p.A.

Bluferries S.r.l. (partecipata al 100%)

La Società, costituita in data 4 novembre 2010 da RFI in ottemperanza alla normativa *antitrust* (Legge n.287/90), a seguito del conferimento del ramo navigazione di RFI con efficacia primo giugno 2012, possiede un capitale sociale di 20,1 milioni di euro, interamente detenuto da RFI. Il suo oggetto sociale consiste nel trasporto marittimo di persone, automezzi e merci; gestione e commercializzazione delle proprie linee marittime nonché gestione dei servizi connessi a dette attività; svolgimento e fornitura di tutte le operazioni e servizi portuali ai mezzi navali sugli approdi; gestione, armamento, locazione e noleggio di navi proprie o di terzi; acquisto e vendita di navi ed esercizio della navigazione e del rimorchio, sia con navi proprie che di terzi.

La Blufferries chiude l'esercizio 2019 con un risultato netto positivo pari a 2,2 milioni di euro, in diminuzione del 8% rispetto all'esercizio precedente. I ricavi operativi risultano in calo rispetto all'anno precedente di 3,5 milioni di euro per effetto della diminuzione sia dei ricavi da traffico - determinato dalla riduzione del fatturato da trasporto passeggeri (1,9 milioni di euro) dovuto al trasferimento a favore della controllata Blujet, con efficacia 1 maggio 2019, del ramo del trasporto passeggeri sulle relazioni Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria, mediante l'utilizzo di cinque unità navali veloci, dall'incremento del fatturato da trasporto gommato (1,6 milioni di euro, di cui 1,1 segmento "pesante" e 0,5 comparto "autovetture") e dalla riduzione degli altri ricavi da servizi di trasporto (0,2 milioni di euro) - sia degli altri ricavi e prestazioni imputabile al decremento dei proventi straordinari (quali le penali addebitate al costruttore per il ritardo nella consegna della TRINACRIA e il risarcimento da parte del socio RFI per la dismissione del diritto d'uso dei ponti auto delle navi ferroviarie oggetto di conferimento iniziale del ramo aziendale).

I costi operativi risultano in diminuzione rispetto all'anno precedente, principalmente per l'effetto combinato dei minori costi relativi al ramo navi veloci (1,4 milioni di euro) conseguente alla scissione a favore della Blu Jet Srl, dell'aumento dei costi relativi al ramo navi bidirezionali (0,5 milioni di euro) a causa dell'ampliamento della flotta a 4 unità e dei minori oneri diversi di gestione (0,3 milioni di euro).

La diminuzione, di circa 2,3 milioni di euro, della voce ammortamenti e svalutazioni cespiti è principalmente determinata dalla svalutazione del diritto d'uso dei ponti delle navi ferroviarie di RFI per un importo coincidente al valore residuo netto contabile.

Si sono registrati, infine, un incremento degli Accantonamenti (0,2 milioni di euro) per effetto della quota del Fondo Manutenzione Ciclica stanziato per la nave Trinacria e un peggioramento del saldo della gestione finanziaria (0,2 milioni di euro) imputabile principalmente alla svalutazione della partecipazione nella società collegata Terminal Tremestieri Srl.

Terminali Italia S.r.l. (partecipata al 100%)

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 per ottimizzare la capacità di accesso agli impianti pubblici merci ed ottimizzarne l'utilizzo secondo i principi di equità, trasparenza e non discriminazione dettati inizialmente dal D.lgs.n.188/2003, poi sostituito dal D.lgs. n.112 del 15 luglio 2015. Controllata al 100% da RFI, dopo aver acquistato nel corso del 2019 la quota dell'11% detenuta da Mercitalia Intermodal (già Cemat), la società ha per oggetto la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali, anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali, la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la

RFI S.p.A.

riparazione e la manutenzione dei mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

La Società chiude l'esercizio 2019 con un Risultato Netto positivo pari ad euro 3,2 milioni di euro, in aumento di circa 1 milione rispetto all'esercizio precedente, a fronte di un incremento dell'EBIT di circa 1,3 milioni di euro dovuto all'aumento dei ricavi per servizi terminalistici (circa 1,7 milioni di euro), per servizi di manovra (242 mila euro) e degli altri ricavi (1 milione di euro), cui è conseguito un aumento dei costi pari complessivamente a 1,2 milioni di euro.

I costi operativi complessivi nel 2019 registrano una lieve diminuzione del costo del lavoro, legato alla dinamica delle uscite per pensionamento, e un incremento degli altri costi operativi, a fronte dell'incremento dei volumi di traffico del *business* dell'*handling* registrati sia nei terminal a gestione diretta (Verona e Segrate in primis, e in misura meno significativa Torino e Catania) che negli impianti gestiti in *partnership* con contratti di rete (in particolare a Bari e a Brescia).

Per quanto riguarda le unità di carico complessivamente movimentate, pertanto, si evidenzia un incremento complessivo di produzione rispetto al 2018 pari al 3,99%.

Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di Partecipazioni S.p.A. (partecipata al 88,99%)

L'oggetto della Società consiste nella "gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".

I principali eventi dell'anno si riferiscono ad interventi sul capitale sociale nonché all'aumento della quota di partecipazione nella Società BBT SE.

In particolare, si segnala che nel corso del 2019 è stato deliberato nel corso dell'Assemblea Straordinaria dei Soci del 27 marzo 2019, il X aumento di capitale fino ad un massimo di 120 milioni di euro, eseguito poi in un'unica *tranche* in data 16 maggio 2019. Al 31 dicembre 2019 il capitale sociale complessivo ammonta a 825.790.910 euro, composto da n. 825.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. A seguito della sottoscrizione del X aumento di capitale, la quota di spettanza di RFI è passata dall'iniziale 88,20% all'attuale 88,99% del capitale, che al 31 dicembre 2019 corrisponde a 735 milioni di euro. La Società ha provveduto ad effettuare conferimenti alla collegata BBT SE per 160 milioni di euro, per finanziare la realizzazione di attività di Fase III.

TFB ha chiuso l'esercizio 2019 con un risultato economico positivo netto di circa 62 mila euro dovuto esclusivamente ai proventi finanziari derivanti dalle giacenze bancarie.

Blu Jet S.r.l. (partecipata al 100%)

La costituzione di Blu Jet S.r.l. da parte di RFI in data 1° agosto 2018 rientra nel percorso di attuazione dell'operazione di riassetto organizzativo dei servizi di navigazione in concessione, a seguito della modifica del quadro normativo operata dal DL n.50 del 24 aprile 2017, convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017 n.96.

Dal 1° maggio 2019 la Blu Jet S.r.l. effettua, su mandato del Socio Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), il servizio passeggeri sulle relazioni Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria, mediante l'utilizzo di

RFI S.p.A.

cinque unità navali veloci, di cui tre appositamente noleggiate a scafo nudo. A seguito dell'avvenuta scissione parziale della Blufferries S.r.l. (scissa) a favore della Blu Jet S.r.l. (beneficiaria), con efficacia dal 1° maggio 2019, quest'ultima è infatti subentrata, senza soluzione di continuità, nella gestione dei suddetti servizi di collegamento. In tale ambito la Società ha effettuato il servizio di traghettamento sulla tratta Messina e Villa San Giovanni, proponendosi con 10 coppie di corse giornaliere nei giorni feriali e 8 coppie di corse il sabato, la domenica e nei festivi, e sulla tratta Messina e Reggio Calabria, proponendosi con 16 coppie di corse giornaliere nei giorni feriali e 6 coppie di corse il sabato, la domenica e nei festivi. La società chiude l'anno 2019 registrando un utile d'esercizio pari a circa 96 mila euro. I ricavi d'esercizio derivano principalmente dal contratto di servizio RFI ed in via residuale dalla vendita dei titoli di viaggio. I costi operativi sono rappresentati dal costo del personale imbarcato sulle navi veloci, dal costo di approvvigionamento del gasolio e dai costi dei servizi ausiliari allo svolgimento del servizio di trasporto passeggeri.

Grandi Stazioni Rail (partecipata al 100%)

In data 13 novembre 2018 RFI ha acquisito l'intero capitale di Grandi Stazioni Rail a seguito di conferimento da parte del precedente socio unico Ferrovie dello Stato Italiane. L'operazione si inserisce nel programma di riassetto globale del *business* di stazione finalizzato allo sviluppo integrato del *network* delle stazioni come *hub* intermodali a servizio della mobilità. La società ha come scopo quello di riqualificare, valorizzare e gestire le quattordici principali stazioni ferroviarie italiane.

La Società chiude l'esercizio 2019 con un Risultato Netto positivo pari ad euro 5,9 milioni di euro, in aumento di circa 0,6 milioni di euro rispetto a quello dell'esercizio precedente.

I ricavi operativi si incrementano rispetto al 2018 di circa 19 milioni di euro (13,5%) per effetto principalmente dei maggiori ricavi per prestazioni di ingegneria a seguito di una maggiore anticipazione per lavori da parte di RFI (10,3 milioni di euro), dei maggiori ricavi per parcheggi per effetto di un maggiore utilizzo a rotazione dei parcheggi del *network* e dei maggiori ricavi di locazione derivanti dall'entrata a regime dei contratti di locazione per spazi antenne e apparati radiomobili nel *network* GS Rail.

Si segnalano inoltre maggiori proventi per circa 2 milioni di euro principalmente derivanti dalla nuova attività di "Distributore di energia elettrica – SDC".

I costi operativi nel 2019 crescono proporzionalmente all'aumento dei ricavi, risultando incrementati di circa 15 milioni di euro (11,6%) rispetto al 2018, per effetto principalmente dell'aumento dei costi per i servizi di ingegneria appaltati a terzi (10,3 milioni di euro) e delle maggiori spese sostenute per la gestione dei complessi di stazione del *network*.

Gli ammortamenti si incrementano di circa 1,1 milioni di euro per effetto dei nuovi passaggi in esercizio in relazione principalmente alle opere di Manutenzione Straordinaria sull'intero *network* e dell'applicazione, dal 1° gennaio 2019, del principio contabile IFRS 16. Le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore presentano un incremento di 1,8 milioni di euro rispetto all'esercizio 2018 dovuto principalmente alla svalutazione di crediti verso un appaltatore per riconoscimento penali contrattuali e svalutazioni relative alle ordinarie attività di valutazione dei crediti.

In data 3 aprile 2019 è stata sottoscritta la Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Grandi Stazioni Rail regolante i rapporti finanziari e le modalità di erogazione delle risorse statali appostate sul capitolo 7556 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti per gli "Interventi in favore di Grandi Stazioni per la riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie" di cui

RFI S.p.A.

alla legge 11 dicembre 2016, n. 232 concernente "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio triennale 2017-2019". Detta convenzione è stata registrata dalla Corte dei conti in data 29 aprile 2019.

Le risorse stanziare per i citati interventi a favore di Grandi Stazioni Rail sono complessivamente pari a 42 milioni di euro e devono essere utilizzate per nuovi investimenti ancora da attuare, precedentemente non finanziati, relativi a:

- Stazione di Roma Termini per un importo massimo pari a 18 milioni di euro;
- Stazione di Milano Centrale per un importo massimo pari a 15 milioni di euro;
- Stazione di Palermo Centrale per un importo massimo pari a 5 milioni di euro;
- Sistemi tecnologici e di sicurezza delle Grandi stazioni del Sud Italia, ovvero per le stazioni di Bari Centrale, Napoli Centrale, Palermo Centrale, per un importo massimo complessivo pari a 4 milioni di euro.

Infrarail Firenze S.r.l. (partecipata al 100%)

In data 11 settembre 2019, in esecuzione della delibera del Consiglio di Amministrazione di RFI del 26 giugno 2019, si è proceduto alla costituzione di una nuova società interamente controllata da RFI, denominata Infrarail Firenze S.r.l., dotata di un capitale sociale di € 200.000,00. In data 13 novembre 2019 RFI ha sottoscritto e versato un aumento di capitale sociale in Infrarail di € 3.000.000 per far fronte ai costi di avviamento ed organizzazione della società.

La società è stata costituita con lo scopo di svolgere tutti i servizi e le attività necessarie a garantire la sicurezza e la protezione dei cantieri relativi ai lavori del passante ferroviario alta velocità del nodo di Firenze, alle opere infrastrutturali connesse alla fluidificazione del traffico ferroviario nel medesimo nodo, nonché alle relative opere propedeutiche e funzionali, realizzate per conto del socio unico RFI. Infrarail Firenze si occuperà inoltre delle attività di manutenzione delle attrezzature e degli impianti presenti nei cantieri suddetti e dello svolgimento delle attività di monitoraggio strutturale, geotecnico e ambientale, oltre che delle attività di protezione e di mitigazione ambientale relative ai cantieri nonché lo svolgimento dei servizi di ingegneria necessari alla realizzazione del progetto. La società nel 2019 non è stata operativa ed ha riportato un risultato economico negativo di circa 57 mila euro per effetto principalmente dei costi per servizi legati agli organi sociali, al personale distaccato ed alla società di revisione; da inizio 2020 la società ha cominciato ad operare in coerenza con il proprio oggetto sociale.

AZIONI PROPRIE

La società non è in possesso di azioni proprie o della Controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.

RFI S.p.A.

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI**Premessa**

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari e penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2019 e che hanno avuto evoluzioni nel corso dell'anno. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

Con riferimento ai procedimenti giudiziari penali, avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti della Società, si evidenzia che nel corso dell'esercizio 2019, ad eccezione di quelle di seguito rappresentate, non vi sono state condanne in via definitiva a carico di vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

- delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la Società, ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;
- delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
- per gli ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Inoltre, il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è invece riportato nelle Note esplicative al bilancio cui si rinvia, come anche la descrizione delle attività e passività potenziali.

Per i procedimenti o contenziosi che non hanno visto, nell'esercizio, evoluzioni di rilievo, si rinvia a quanto riportato in dettaglio nell'analoga sezione della Relazione Finanziaria Annuale 2018.

Indagini e procedimenti penali e procedimenti D. Lgs. 231/2001

In relazione alle indagini e ai procedimenti giudiziari di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di RFI, a tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a significative passività o perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in Bilancio.

Procedimenti D. Lgs. 231/2001

Non si registrano nel corso del 2019 evoluzioni processuali relativamente ai procedimenti penali:

- 2554/13 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Foggia e riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della Società in relazione all'infortunio mortale sul lavoro del 5 marzo 2010 occorso in agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento S.r.l.;
- 1430/2014 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Gela, riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della Società in relazione all'investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI da parte del treno regionale 12852 proveniente da Gela e diretto a Caltanissetta occorso in data 17 luglio 2014 in prossimità del km 217+728 fra le stazioni di Falconara e Butera.

RFI S.p.A.

In relazione al procedimento penale n. 6305/2009 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, si segnala che in data 20 giugno 2019, la Corte di Appello di Firenze ha dato lettura del dispositivo della sentenza di secondo grado, che ha riformato parzialmente la pronuncia emessa dal Tribunale di Lucca all'esito del primo grado di giudizio. In particolare, per quanto attiene al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, la Corte ha confermato l'assoluzione di FS S.p.A. e FS Logistica S.p.A. (oggi Mercitalia Logistics S.p.A.) da responsabilità ex D.Lgs. 231/2001, nonché l'assoluzione degli ex AD e Presidente di quest'ultima società e di quattro funzionari di RFI; ha altresì pronunciato sentenza di assoluzione di ulteriori 5 ex dirigenti di RFI, condannati in primo grado, ed ha dichiarato l'estinzione dei reati per due dirigenti medio tempore deceduti (uno di RFI, assolto già in primo grado, e uno di Trenitalia S.p.A., precedentemente condannato); sono stati inoltre dichiarati estinti per prescrizione i reati di incendio e lesioni colpose. La Corte ha inoltre confermato la responsabilità di Trenitalia S.p.A. e RFI S.p.A. ex D.Lgs. 231/2001 e la relativa sanzione pecuniaria, con revoca della sanzione interdittiva, precedentemente irrogata, del "divieto di pubblicizzare beni o servizi" per il periodo di mesi 3; ha inoltre condannato l'ex AD di FS S.p.A. per i reati ascrittigli in tale veste (posizione per la quale vi era stata assoluzione in primo grado), confermando altresì la condanna già disposta dal giudice di prime cure a carico dello stesso, in qualità di ex AD di RFI (periodo 2001-2006); ha inoltre confermato — seppur rideterminando in diminuzione le pene — la responsabilità a carico dell'ex AD di RFI S.p.A. (periodo 2006-2009) e dell'ex AD di Trenitalia S.p.A., nonché di un dirigente di RFI e due ex funzionari di Trenitalia S.p.A. (di cui uno anche per il ruolo all'epoca rivestito in FS Logistica S.p.A.). Sono state inoltre confermate le responsabilità in ambito Gruppo GATX, anche per i profili ex D.Lgs. 231/2001 (salvo riduzione sanzione pecuniaria e revoca interdittiva) e quelle di due funzionari di Cima Riparazioni (società definitivamente assolta per i profili ex D.Lgs. 231/2001). In merito alle statuizioni civili, è stata estesa all'ex AD di FS S.p.A. e, di conseguenza, alla società la condanna ai risarcimenti in favore delle parti civili, in solido con gli altri imputati e responsabili civili condannati. La Corte di Appello ha depositato le motivazioni della sentenza il 16 dicembre 2019. Risultano proposti ricorsi in Cassazione. Sarà pertanto celebrato nei prossimi mesi il terzo grado di giudizio.

In relazione al procedimento penale n. 3651/18 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Milano a seguito dell'incidente ferroviario occorso in data 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord S.r.l. - in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi - che ha causato il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri, si rappresentano di seguito le evoluzioni processuali. Il procedimento penale avviato dalla Procura di Milano a seguito dell'evento è attualmente pervenuto alla conclusione delle indagini preliminari con emissione dell'avviso ex art. 415-bis e sono tutt'ora pendenti i termini a difesa. Dal predetto avviso risultano indagati, in ambito RFI, l'Amministratore Delegato e 8 funzionari. Anche la società RFI è risultata attinta dalla responsabilità amministrativa ex D. Lgs. 231/01.

Dall'avviso di conclusione indagini preliminari si è altresì appreso dell'intervenuta iscrizione, quali indagati, di un direttore di ANSF e di un suo funzionario, mentre si rileva lo stralcio delle posizioni riferibili alla Società Trenord S.r.l..

RFI è assistita da un legale di fiducia e da consulenti tecnici. Con riferimento alle eventuali passività che dovessero sorgere si rappresenta che sono state prontamente attivate le polizze assicurative vigenti e molte delle persone offese sono state risarcite dei danni patiti.

RFI S.p.A.

Con riferimento al procedimento penale n. 16682/2014 RGNR pendente innanzi alla Procura di Palermo nei confronti dell'Amministratore Delegato e della società RFI, attinta da responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/01, in relazione al presunto smaltimento abusivo di rifiuti realizzato dal soggetto fornitore intermediario presso la discarica sita in Camastra (AG), in conseguenza dei lavori svolti da RFI sulla piattaforma sotto il ponte Petrace di Gioia Tauro (RC), è stata disposta l'archiviazione delle posizioni dell'Amministratore Delegato e della Società con decreto del GIP di Palermo depositato in data 24 aprile 2019.

Nell'ambito del procedimento penale n. 524/2020 RGNR, iscritto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lodi, a seguito dello svio del treno AV 9595 avvenuto in Livraga il 6 febbraio 2020, la Società RFI risulta indagata per l'illecito amministrativo ex art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001, unitamente all'Amministratore Delegato ed a 9 dipendenti/dirigenti nei confronti dei quali si procede per i reati di omicidio e lesioni colpose e disastro ferroviario colposo. Dagli atti sino ad oggi noti, parrebbe evincersi che per i medesimi reati risultino indagati anche l'Amministratore Delegato di Alstom ed altri soggetti esterni al Gruppo FS. Il procedimento è in fase di indagini preliminari.

Altri procedimenti penali rilevanti

Rispetto alle notizie esposte nella Relazione Finanziaria 2018, vi sono state evoluzioni processuali nel procedimento n. 3034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, relativo all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato al km 155+849 della tratta Rossano C. – Mirto Crosia. Nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo FS viene contestato, in concorso, l'omicidio colposo e il disastro ferroviario colposo. Nel giudizio, pendente nella fase dell'udienza preliminare, è stata citata FSI come responsabile civile in luogo della quale si è costituita RFI.

Per quanto riguarda i procedimenti penali pendenti nei confronti di personale di RFI nei quali quest'ultima è costituita in giudizio in qualità di responsabile civile, e per i quali non è operativa una copertura assicurativa, si comunica che, rispetto a quanto indicato nella Relazione Finanziaria Annuale 2018:

- non vi sono state evoluzioni processuali in relazione al procedimento penale 2899/2009 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Avellino nei confronti, tra gli altri, di quattro ex funzionari FS imputati dei reati p. e p. dagli artt. 110, 589 e 590 co. 2, 3, 4, e 5 c.p.;
- in relazione al procedimento 1744/2014 RGNR presso il Tribunale di Palmi nei confronti di un dipendente imputato del reato p. e p. dall'art. 590 c.p. in relazione all'infortunio occorso ad un viaggiatore in data 2 settembre 2013 presso la Stazione di Rosarno, in data 16 dicembre 2019 è stata emessa sentenza di assoluzione per non aver commesso il fatto;
- vi è una nuova comunicazione in relazione al procedimento 649/17 RGNR, pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Trento, nei confronti di due dirigenti di RFI per il reato contravvenzionale p. e p. dall'art. 659 c.p..

Altre indagini

Sconto ex DM. 44T/2000 (Sconto K2) – Sentenze del Consiglio di Stato

Rispetto a quanto indicato nelle precedenti relazioni a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, per quanto concerne il giudizio civile con cui Trenitalia ha richiesto di accertare - a causa della mancata applicazione da parte del gestore

RFI S.p.A.

dell'infrastruttura dello sconto K2 - il pagamento, nel periodo compreso tra il 1 dicembre 2005 e il 31 dicembre 2007, di un canone di utilizzo dell'infrastruttura superiore a quello effettivamente dovuto, con conseguente condanna di RFI alla restituzione della somma indebitamente percepita più relativi interessi, si fa presente che la prima udienza di comparizione, inizialmente fissata al 16 maggio 2018, è stata differita al 13 marzo 2019 a fronte del Decreto emesso dal Tribunale Civile di Roma, con il quale è stato consentito a RFI di "chiamare in causa" il MIT nonché il MEF per garanzia e manleva delle somme - a titolo di Sconto K2 - che saranno eventualmente riconosciute in favore di Trenitalia. RFI ha pertanto provveduto a notificare gli atti del giudizio ai competenti Dicasteri.

Si fa presente che all'udienza del 13 marzo 2019 hanno partecipato tutte le parti costituite, compresi il MIT ed il MEF. All'udienza del 15 gennaio 2020 il giudice si è riservato di decidere sui punti in discussione, segnatamente l'ammissibilità della chiamata in causa dei due Ministeri (riafferma da RFI) e la disposizione di una Consulenza Tecnica d'Ufficio per la compiuta quantificazione delle somme vantate da Trenitalia e Mercitalia (a cui la stessa RFI si è opposta). Con ordinanza del 20 febbraio u.s. il giudice ha rinviato al merito la decisione su tutte le eccezioni preliminari ed ha quindi nominato il CTU per quantificare lo sconto, fissando udienza al 10 giugno 2020.

Procedimento A436 – Arenaways S.p.A./RFI – FS

Rispetto a quanto indicato nelle precedenti relazioni a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si informa che a seguito dell'udienza per la trattazione del giudizio di appello promosso dall'AGCM, tenutasi in data 11 aprile 2019, la causa è stata trattenuta in decisione. Si resta quindi in attesa della conclusione del giudizio di appello per poi procedere - in caso di conferma del pronunciamento favorevole ottenuto in primo grado - alla richiesta di restituzione delle somme versate da RFI a titolo di sanzione (i.e. 100 mila euro) in ottemperanza al provvedimento ora annullato.

Misure regolatorie contenute nella delibera ART n. 70/2014. RFI C/ART – Ricorso al TAR Lazio r.g. 5406/2015

Nel rinviare alle precedenti informative per la dettagliata descrizione dei ricorsi in questione, si rappresenta che il ricorso in primo grado avverso la Delibera ART n. 70/2014, proposto da RFI, era stato respinto e che la società ha successivamente fatto ricorso in appello. Il 9 settembre 2019 il Consiglio di Stato - con la sentenza n. 6108 - ha accolto tale ricorso e, in riforma della sentenza del TAR Piemonte, ha parzialmente annullato la Delibera ART n. 70/2014. Il giudice di appello, aderendo integralmente alle argomentazioni di RFI, ha espressamente rilevato che il valore unitario del canone di accesso all'infrastruttura riconosciuto dalla suddetta Delibera (i.e. euro 8,2 treno*km) non ricomprendeva pienamente la remunerazione del capitale investito nella sua componente del capitale di rischio.

A seguito della suddetta sentenza Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., in data 31 ottobre 2019, ha notificato a RFI un ricorso volto ad ottenere la revocazione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 per "errore di fatto" in cui sarebbe incorso il giudice nel ritenere che l'intera voce relativa alla remunerazione del capitale investito non sarebbe stata ricompresa nel pedaggio per il periodo di vigenza della Delibera ART n. 70/2014.

Aderendo a tale impostazione anche l'ART si è inserita nel sopra indicato giudizio notificando a RFI, in data 26 novembre 2019, un ricorso per revocazione incidentale con "istanza di sospensione" degli effetti della sentenza del Consiglio di Stato, per motivi parzialmente analoghi a quelli rappresentati da Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A..

RFI S.p.A.

Si rappresenta inoltre che il 28 novembre 2019 anche Trenitalia ha notificato a RFI un autonomo ricorso per revocazione della sentenza in oggetto, corredato da una "relazione economica" redatta da una società di consulenza, anch'essa evidenziando un "errore di fatto" in cui sarebbe incorso il giudice.

L'Autorità, in data 23 dicembre 2019, ha notificato a RFI anche un ricorso presso le Sezioni Unite della Corte di Cassazione per la cassazione della sentenza n. 6108/2019 sul presupposto di uno "sconfinamento" dei limiti esterni della giurisdizione da parte del Consiglio di Stato che avrebbe invaso arbitrariamente il campo di attività riservato all'ART attraverso l'esercizio di poteri di cognizione e di decisione non previsti dalla legge.

In relazione all'appello di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. innanzi al Consiglio di Stato, si rappresenta che è stata recentemente adottata un'ordinanza istruttoria con cui è stata disposta un'attività di verifica in merito all'ammontare del canone di utilizzo dell'infrastruttura, da svolgersi a cura del Direttore del Dipartimento di Ingegneria dell'Ambiente, del Territorio e delle Infrastrutture del Politecnico di Milano. Al momento non sono pervenute a RFI indicazioni in merito ad eventuali attività istruttorie avviate dal verificatore.

Procedimento AGCM A/519 – Regione Veneto

Rinviando alle precedenti informazioni per maggior dettagli, si rammenta che in data 10 maggio 2018 l'Autorità della Concorrenza e del Mercato (AGCM) aveva notificato nei confronti di RFI - nonché Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Trenitalia S.p.A. - un provvedimento di avvio dell'istruttoria finalizzato a verificare se le tre società del Gruppo FS, tra il 2015 e il 2017, avessero adottato una strategia complessiva volta a sfruttare indebitamente la posizione di monopolio legale detenuta da RFI sul mercato della gestione dell'infrastruttura ferroviaria, al fine di preservare la posizione di *incumbent* detenuta da Trenitalia sul mercato della fornitura dei servizi ferroviari di trasporto regionale e locale in Veneto.

Nello specifico l'AGCM contestava un presunto impegno assunto da Ferrovie dello Stato ad attuare alcuni interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria veneta, volti all'elettrificazione di talune linee ad opera del gestore RFI, a condizione che la Regione Veneto avesse deliberato, come nei fatti è avvenuto, l'affidamento diretto dei servizi ferroviari regionali e locali a Trenitalia per un periodo complessivo di quindici anni (2018-2032) in luogo del precedente affidamento della durata di nove anni; ciò anche a discapito dell'impresa ferroviaria Arriva Italia Rail S.r.l., che aveva manifestato il proprio interesse all'affidamento del servizio.

In data 7 agosto 2019 è stato notificato alle società del Gruppo FS coinvolte il provvedimento conclusivo del procedimento A/519. Con detta delibera l'Autorità ha confermato l'accertamento della violazione dell'art. 102 TFUE (abuso di posizione dominante) da parte delle società RFI, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Trenitalia S.p.A. con riferimento alle condotte adottate in occasione dell'affidamento diretto del contratto di servizio di trasporto pubblico ferroviario a Trenitalia da parte della Regione Veneto ed ha ritenuto le tre società responsabili dell'abuso, avendo indebitamente sfruttato le prerogative possedute in virtù della propria posizione di operatori verticalmente integrati, diffidandole dal porre in essere, in futuro, un comportamento analogo a quello accertato.

Pur tuttavia, con un epilogo assai raro nella prassi, all'accertamento della violazione è seguita l'irrogazione in solido a RFI, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Trenitalia S.p.A., di una sanzione amministrativa pecuniaria simbolica pari a 1.000 euro in quanto l'Autorità ha tenuto in considerazione "il contesto entro cui la complessa e unitaria strategia escludente è stata posta in essere e, in particolare, il fatto che l'Accordo Quadro (di RFI) con la Regione porterà, comunque, ad un miglioramento infrastrutturale della rete in termini di innovazione tecnologica".

Pur a fronte di una sanzione del tutto simbolica, avendo comunque l'AGCM confermato la "condotta abusiva" posta in essere dalle società del Gruppo FS, in data 30 ottobre 2019 RFI - a seguito di specifiche valutazioni

RFI S.p.A.

condotte anche con l'ausilio del legale esterno incaricato - ha ritenuto opportuno impugnare dinanzi al TAR Lazio il provvedimento conclusivo; analoghi ricorsi sono stati presentati da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Trenitalia S.p.A..

Ricorso al TAR Lombardia- sezione di Milano N.G. 492/2016 avverso la delibera AEEGSI n. 654 del 23 dicembre 2015

In data 26 febbraio 2016 RFI ha notificato al TAR Lombardia il ricorso avverso la delibera n. 654/2015 con cui l'Autorità dell'Energia Elettrica, il Gas e Servizi Idrici (AEEGSI), oggi Autorità di Regolazione dell'Energia, Reti ed Ambiente (ARERA), ha adottato il provvedimento che approva la regolazione tariffaria dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell'energia elettrica per il periodo di regolazione 2016-2023. Detto provvedimento è composto, tra l'altro, dal "Testo integrato delle disposizioni per l'erogazione dei servizi di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica - disposizioni per il periodo 2016-2019 (TIT)", la cui parte IV regola i "regimi tariffari speciali".

Con riferimento al regime tariffario speciale di cui è titolare RFI e di cui gode il sistema ferroviario, il nuovo TIT prevede che, a partire dal 1 gennaio 2016, il beneficio dell'applicazione del c.d. "punto unico virtuale" sia limitato ai soli quantitativi di energia del servizio universale e merci, venendo viceversa meno la relativa fruizione per i quantitativi di energia dei servizi "a mercato" (rispetto ai quali i consumi mensili vengono considerati come "uniformemente distribuiti tra i punti di prelievo" di RFI e, quindi, alla massima aliquota applicabile).

La misura introdotta con il richiamato provvedimento comporta un maggior costo dell'energia a carico del servizio di trasporto ferroviario a mercato, maggior costo di cui RFI deve farsi carico nella misura del 30% per il 2016 e del 20% per il 2017 per effetto dell'art. 29, 3° comma, del D.L. 91/2014 convertito con la Legge n. 116/2014

La Delibera n. 654/2015 è stata impugnata anche da alcune imprese ferroviarie.

A seguito dell'emanazione della Legge Europea n. 167/2017, pubblicata in data 20 novembre 2017, che ha apportato (cfr. art. 19) importanti modifiche all'art. 29 del D.L. 91/2014, ridisegnando l'ambito di applicazione del regime tariffario speciale, l'ARERA ha emanato una nuova delibera, la n. 922/2017/R/eel, che, per quanto attiene la disciplina del Regime Tariffario Speciale di cui è titolare RFI, ha sostituito la Delibera n. 654/2015, riconoscendo la piena applicazione degli oneri generali di sistema soltanto alla quota parte di energia i) prelevata su reti e per servizi esclusi dal RTS ovvero ii) eccedente i 5.000 GWh, confermando inoltre i benefici del c.d. "punto unico virtuale" a tutto il sistema ferroviario fino al suddetto ammontare dei consumi.

Il ricorso è ancora in attesa di fissazione della prima udienza e RFI, in considerazione del mutato quadro normativo, intende attendere l'avviso di perenzione.

Sentenza del Consiglio di Stato n. 03348/2019 a definizione della causa tra RFI c./ ARERA + altri, avente ad oggetto l'impugnativa della delibera n. 641/2013

In data 16 maggio 2019 il Consiglio di Stato, con la sentenza n. 3348/2019, ha accolto l'appello proposto da RFI, in riforma della sentenza n. 1598/2014 del TAR Lombardia, avente ad oggetto la richiesta di annullamento della delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013, recante "Aggiornamento, dal 1 gennaio 2014, delle componenti tariffarie destinate alla copertura degli oneri generali e di ulteriori componenti del settore elettrico e del settore gas", nonché ulteriori atti e delibere presupposti.

La vertenza aveva ad oggetto il procedimento di rideterminazione dei criteri di ripartizione degli oneri generali del sistema elettrico, avviato con la deliberazione 168/2013/R/EEL. Con precedenti delibere l'Autorità aveva escluso RFI e le IF dal novero delle imprese c.d. "energivore". Con la delibera oggetto di impugnativa sono stati

RFI S.p.A.

quantificati i valori delle diverse componenti tariffarie, sulla base dei quali l'energia di trazione - acquistata da RFI per le IF - veniva gravata non solo dagli oneri connessi alla nuova componente tariffaria Ae (finalizzata alla copertura delle nuove agevolazioni relative agli oneri generali del sistema elettrico in favore delle c.d. "imprese energivore"), ma anche da quelli relativi a tutte le altre componenti tariffarie A, per i consumi mensili eccedenti i 12 GWh/mese.

In primo grado il ricorso era stato dichiarato dal TAR irricevibile per tardività.

La sentenza del Consiglio di Stato ha preliminarmente respinto l'eccezione di inammissibilità del gravame, sollevata dall'Avvocatura dello Stato, confermando la sussistenza di un interesse diretto, concreto ed attuale dei ricorrenti all'impugnazione.

Nel merito, il Collegio ha accolto il ricorso ritenendo che per RFI e per le IF, ancorché non operanti nel settore manifatturiero, l'energia non costituisce un costo comprimibile, rappresentando anzi l'unico elemento propulsivo dei treni.

Su tale base, il Giudice ha sottolineato che l'esclusione di RFI e delle IF dalle agevolazioni tariffarie - riconosciute dai provvedimenti impugnati alle imprese propriamente "energivore" - non trova copertura legislativa né appare coerente ai principi previsti dalla direttiva di riferimento (dir. n. 2003/96/CE).

A seguito della sentenza, RFI ha trasmesso una nota all'ARERA per conoscerne le intenzioni in merito ai tempi e modalità di esecuzione della stessa. L'Autorità nel riscontrare detta richiesta, ha informato RFI di aver presentato ricorso in Cassazione avverso la sentenza del Consiglio di Stato per profili giurisdizionali, evidenziando, al contempo, gli elementi tecnici che - a giudizio della stessa ARERA - renderebbero particolarmente complesso dare immediata esecuzione alla citata sentenza.

A seguito della notifica del ricorso in Cassazione, tenuto anche conto di quanto emerso nell'interlocuzione con l'ARERA, RFI ha provveduto a richiedere una consulenza tecnica al fine di ottenere un'analisi degli effetti economici sul sistema ferroviario ed, eventualmente, sul regime tariffario speciale di approvvigionamento dell'energia elettrica di trazione, discendenti dalla citata sentenza del Consiglio di Stato anche in considerazione della qualificazione ivi adottata, che sembrerebbe definire tanto RFI quanto le IF "soggetti energivori".

La Società, inoltre, si è costituita nel giudizio dinanzi a alla Corte di Cassazione nei termini di legge.

Delibera ART n. 96/2015 recante "i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" – Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica

Rinviano alle precedenti relazioni per maggior dettagli, per quanto riguarda i ricorsi promossi da Trenitalia S.p.A. e da Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. avverso la Delibera in questione si rappresenta che sono stati rigettati dal TAR Piemonte con sentenze pubblicate l'11 gennaio 2018. Avverso tali pronunce sia Trenitalia S.p.A. che Italo– Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. hanno presentato ricorso in appello ad aprile 2018.

Relativamente alle sentenze del TAR Piemonte che hanno definito i ricorsi promossi da una serie di imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci, da Trenitalia S.p.A. e da Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. avverso le Delibere ART nn. 75 e 80/2016 (attuate della Delibera n. 96/15 con cui l'ART si era favorevolmente pronunciata in merito alla conformità del nuovo sistema tariffario 2016-2021 proposto da RFI e relativo al PMdA ed ai servizi extra PMdA), si fa presente che sono state tutte oggetto di impugnazione nei primi mesi del 2018 e che, a seguito dell'udienza tenutasi lo scorso 21 febbraio 2019, il Consiglio di Stato ha adottato "due ordinanze istruttorie" con le quali ha disposto alcune verificazioni rispetto alle delibere ART oggetto di impugnazione riguardanti, in sostanza, la sostenibilità delle tariffe per l'accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI, nonché dei servizi ivi prestati, da parte degli operatori professionali del settore nonché

RFI S.p.A.

la correlazione delle stesse con i costi e gli investimenti del GI. Con ordinanza del 30 settembre 2019 il Consiglio di Stato ha nominato come verificatore il "Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale del Politecnico di Milano". Al momento non sono pervenute a RFI indicazioni in merito ad eventuali attività istruttorie avviate dal verificatore.

Ricorso RFI al TAR Piemonte vs. Delibera n. 33/2016 di chiusura del procedimento sanzionatorio di cui alla Delibera n. 64/2015

Rinviando alle precedenti relazioni per maggiori dettagli, si fa presente che al momento si è ancora in attesa della fissazione dell'udienza del ricorso promosso da RFI avverso la Delibera n. 33/2016.

Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera ART n. 126 del 20 ottobre 2017

Con la Delibera n. 78/2018, l'ART aveva concluso il procedimento sanzionatorio, avviato con Delibera n. 126/2017, irrogando a carico di RFI una sanzione amministrativa pari a 620 mila euro, riguardante la mancata assicurazione nei confronti del mercato di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria - concretizzatasi mediante il mancato assolvimento dell'obbligo informativo - con specifico riferimento all'incremento prestazionale dell'infrastruttura oltre i 300 km/h.

Ritenendo che sussistessero le argomentazioni per contestare la sopra indicata decisione, RFI ha promosso un ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale con sede a Torino. Nel suddetto giudizio si è anche costituita la società Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., in qualità di controinteressata.

In data 11 marzo 2019 è stata pubblicata la sentenza n. 264/2019 con cui il giudice amministrativo ha rigettato i motivi di ricorso promossi da RFI, ritenendo in sostanza che il "GI [non] abbia rispettato l'obbligo di tempestività e simmetria delle informazioni rilevanti nei confronti delle IF" e dunque che l'addebito sanzionatorio da parte dell'ART risulti coerentemente ricostruito e supportato da idonee prove in giudizio.

Ritenendo che sussistessero i margini per impugnare la sopra indicata sentenza, RFI in data 14 giugno 2019 ha depositato appello al Consiglio di Stato. A seguito dell'udienza di merito tenutasi il 12 dicembre 2019 il Consiglio di Stato ha pronunciato l'Ordinanza n. 8579/19 del 19 dicembre 2019, con cui ha accolto l'istanza formulata da RFI di accesso ai seguenti documenti:

- a) corrispondenza tra il MIT e la controinteressata NTV negli anni 2012-2013, in relazione alle vicende di causa;
- b) documentazione fornita dal MIT all'ART sui profili considerati relativamente allo stesso periodo;
- c) documentazione relativa ai procedimenti conclusi con le Delibere ART nn. 76 e 152/17.

La Sezione ha concesso alle Amministrazioni un termine per provvedere di 120 giorni decorrenti dalla data di notifica o dalla comunicazione dell'ordinanza, fissando l'udienza di trattazione alla data che sarà indicata dal Presidente a seguito di apposita istanza proposta dalla parte più diligente all'esito dell'ordinato accesso agli atti.

Ricorso verso Delibera ART n. 140/2017

Con Delibera n. 140/2017 l'ART ha comunicato a RFI le annuali indicazioni e prescrizioni al "Prospetto Informativo della Rete 2019", al "Prospetto Informativo della Rete 2018" nonché relative alla predisposizione del "Prospetto Informativo della Rete 2020". A differenza di passate delibere aventi il medesimo oggetto, il suddetto provvedimento si è caratterizzato per un contenuto particolarmente invasivo e pervasivo tale da comportare una forte ricaduta sull'autonomia del Gestore. A titolo esemplificativo ma non esaustivo, si possono richiamare le prescrizioni concernenti un accesso completo e diretto - da parte dell'ART- ai sistemi informativi ed alle banche dati del Gestore nonché l'obbligo di mettere a disposizione del mercato il documento denominato "Scenario

RFI S.p.A.

Tecnico" (contenente le regole di progettazione per ogni tratta e direttrice di traffico). RFI, al mero fine di evitare l'avvio di un nuovo e dispendioso procedimento sanzionatorio, ha proceduto ad implementare nei termini previsti le indicazioni e le prescrizioni contenute nella Delibera in questione ma, al tempo stesso, ha presentato ricorso al TAR Lazio in data 2 febbraio 2018. In sede di udienza cautelare il TAR Lazio ha però "declinato sua competenza" (in favore del TAR Piemonte) in quanto, a suo avviso, per i giudizi afferenti i provvedimenti dell'ART non troverebbe applicazione la competenza funzionale del TAR Lazio dal momento che tale Autorità di settore non sarebbe stata istituita ai sensi della Legge n. 481/1995. RFI, ritenendo del tutto insoddisfacenti ed erronee tali argomentazioni, ha presentato al Consiglio di Stato ricorso per regolamento di competenza.

Con Ordinanza n. 4293 pubblicata il 13 luglio 2018 il Consiglio di Stato, pronunciandosi sul regolamento di competenza proposto da RFI, ha definitivamente dichiarato competente il TAR Piemonte per i giudizi aventi ad oggetto i provvedimenti emessi dall'ART. RFI ha pertanto riassunto il giudizio concernente la Delibera n. 140/2017 presso il Tribunale Amministrativo indicato.

Con sentenza pubblicata il 26 marzo 2019 il TAR Piemonte ha parzialmente accolto il ricorso di RFI con specifico riferimento alla principale censura, ovvero quella diretta a contestare il potere dell'ART di accedere in maniera diretta a tutti i sistemi informativi di RFI. A tal riguardo, il TAR Piemonte, riprendendo pienamente le argomentazioni spese da RFI a sostegno delle proprie censure, ha osservato che "Non esiste, in effetti, una disposizione di legge che attribuisca all'ART il potere previsto al paragrafo 2.3.1., di accedere direttamente, in modalità consultiva, ai sistemi informativi e alle banche dati del GI".

Il TAR non ha invece accolto i motivi di ricorso relativi alla comunicazione dello "scenario tecnico" (ossia lo strumento di lavoro interno a RFI che si pone a monte della determinazione dell'orario di servizio che descrive gli eventi che possono determinare un allungamento dei tempi tecnici di percorrenza delle tracce) ed alla fornitura da parte di RFI dei "servizi di manovra negli impianti di confine".

Per completezza informativa si segnala che la suddetta sentenza è passata in giudicato in ragione della sua mancata impugnazione nei termini prescritti dalla legge.

Ricorso Trenitalia S.p.A. ed altre Imprese Merci verso Delibera ART n. 43/2019

L'ART con la Delibera n. 43/2019, pubblicata in data 18 aprile 2019, ha concluso il procedimento avviato con Delibera n. 138/2017 relativo all'ottemperanza alle sentenze del TAR Piemonte n. 1097 e n. 1098 del 2017 concernenti la revisione del sistema tariffario di RFI.

Detta Delibera n. 43 è stata impugnata innanzi al TAR Piemonte da un gruppo di imprese ferroviarie del settore merci (notificato a RFI in data 17 giugno u.s.) nonché da Trenitalia con ricorso straordinario innanzi al Capo dello Stato (notificato a RFI in data 14 giugno u.s.) successivamente trasposto dinanzi al TAR Piemonte a seguito di atto di opposizione dell'ART.

Al momento per entrambi i giudizi si è in attesa di fissazione dell'udienza.

IL CONTENZIOSO FISCALE

Si riportano di seguito gli aggiornamenti intervenuti nell'anno 2019.

Con riferimento ai contenziosi fiscali concernenti l'indebita deduzione dalla base imponibile IRAP dei contributi in conto esercizio pagati da RFI a Trenitalia S.p.A. per il servizio di trasporto gratuito dei titolari della carta di libera circolazione, allo stato, sono state emesse sentenze come segue:

- 1) Anno 2010

RFI S.p.A.

- Sentenza di primo grado (Commissione Tributaria Provinciale di Roma), depositata in data 27 aprile 2017, che vede RFI soccombente sia per l'imposta che per le relative sanzioni amministrative;
- Sentenza di secondo grado (Commissione Tributaria Regionale di Roma), depositata in data 9 maggio 2019, che ha confermato integralmente la sentenza di primo grado.

2) Anno 2011

- Sentenza di primo grado (Commissione Tributaria Provinciale di Roma), depositata in data 27 novembre 2018, che ha visto RFI soccombente per la sola imposta⁹.

3) Anno 2012

- Sentenza di primo grado (Commissione Tributaria Provinciale di Roma), depositata in data 13 febbraio 2019, che ha visto RFI soccombente per la sola imposta¹⁰.

Con riferimento all'annualità 2013, in data 4 dicembre 2018, è stato notificato dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio - Ufficio Grandi Contribuenti l'avviso di accertamento n. TJB0C0100227/2018, tempestivamente impugnato dalla società innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 4 febbraio 2019 la Società ha provveduto al pagamento, a titolo di riscossione provvisoria in pendenza di giudizio, di un terzo dell'imposta accertata oltre ai relativi interessi maturati.

In ragione dell'evoluzione del contenzioso come sopra riepilogata la Società ha valutato l'opportunità di non proseguire nel contenzioso in oggetto e di usufruire dell'istituto della definizione agevolata delle controversie tributarie di cui all'art. 6 del Decreto Legge 23 ottobre 2018, n. 119 convertito dalla Legge 17 dicembre 2018, n. 136.

Tale istituto ha consentito di definire le controversie relative alle annualità 2010, 2011 e 2012.

Per quanto concerne le annualità 2013 e 2014 sono state definite le relative controversie mediante l'utilizzo degli strumenti deflattivi del contenzioso tributario e, in particolare, conciliazione giudiziale per l'annualità 2013 e accertamento con adesione per il 2014.

È stata notificata la cartella di pagamento n. 09720190158016310, ruolo esecutivo n. 2019/007810 emesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Consiglio Superiore dei lavori pubblici per mancato pagamento 0,5 per mille (entrate derivanti da Servizi Resi D.L. 245/2005 art. 1 co 5). La Società ha presentato tempestivo ricorso e istanza di sospensione giudiziale dell'efficacia della cartella. Non si procede ad alcun accantonamento al Fondo Imposte in quanto, per analogo contenzioso instaurato da una società del Gruppo, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha valutato in sede cautelare la sussistenza del *fumus boni juris* e, per l'effetto, ha decretato la sospensione giudiziale dell'efficacia esecutiva della cartella.

⁹ Le relative sanzioni amministrative sono state repute non applicabili per l'obiettivo incertezza interpretativa della normativa di riferimento.

¹⁰ Cfr. nota 1.

RFI S.p.A.

Compensi degli amministratori con deleghe

I compensi del Presidente del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato vengono stabiliti dal CdA nel rispetto della "Direttiva in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze" del 24 giugno 2013".

Il CdA di RFI, nelle sedute del 28 aprile e del 26 luglio 2017 ha determinato i compensi spettanti al Presidente del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato per le rispettive cariche ricoperte in Consiglio di Amministrazione e per le funzioni rispettivamente loro attribuite come di seguito esposto:

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	Emolumenti annuali mandato 2017-2019
Compenso fisso: emolumento carica	65.385
Compenso fisso: emolumento deleghe	19.615
Componente variabile	-

AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE	Emolumenti annuali mandato 2017-2019
Compenso fisso: emolumento carica	65.000
Compenso fisso: emolumento deleghe	400.000
Componente variabile*	200.000

* Componente variabile per un massimo di 200.000 euro, da corrispondersi al raggiungimento del 100% degli obiettivi annuali aziendali, per ognuna delle cariche assegnate (Amministratore Delegato e Direttore Generale per un totale di 200.000 euro); gli importi saranno riproporzionati secondo i parametri di incentivazione (*under/overperformance*) per un valore che varia da un minimo di 50.000 euro a un massimo di 130.000 euro, a seconda del livello delle prestazioni espresse annualmente nelle rispettive cariche, deliberati dal Consiglio di Amministrazione previa verifica dei risultati raggiunti sulla base degli obiettivi assegnati

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

La Società, nel corso del 2019, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

RFI S.p.A.

FATTORI DI RISCHIO

Non si prevedono, alla data di predisposizione della presente relazione, particolari rischi ed incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, oltre quelli menzionati nelle note esplicative al bilancio, cui si rimanda, per quanto riguarda la gestione dei rischi finanziari (rischi di credito, di liquidità, di mercato, di cambio e di tasso).

Attività di Risk Management

Nell'ambito del più ampio *Framework* di Gruppo di *Risk Management*, è stato eseguito in RFI, nel corso del 2019, il *Risk Assessment bottom up* che ha coinvolto le Direzioni Commerciale, Circolazione e Produzione, focalizzandosi pertanto sui principali processi di *business*.

In linea con gli indirizzi di Gruppo, l'analisi è stata svolta con la metodologia del *Risk Control Self Assessment*, che si caratterizza per la partecipazione attiva dei *Risk owner* (Responsabili di Direzione e loro diretti collaboratori tipicamente a livello centrale) nell'individuazione e nella valutazione dei rischi.

Il processo si articola nelle seguenti fasi:

- individuazione dei principali obiettivi aziendali di processo/struttura organizzativa e dei relativi rischi tramite *workshop* con i Responsabili di Direzione/Struttura;
- valutazione dei rischi, dei presidi di controllo ed eventuale definizione delle azioni migliorative da parte dei *Risk owner*;
- aggregazione e condivisione dei risultati e *reporting*.

La ricognizione, avviata nel primo semestre e completata nel secondo, ha permesso di acquisire, per il perimetro di analisi, una visione complessiva della percezione dei *Risk owner* sui principali obiettivi aziendali a rischio e sui connessi rischi.

Dalla rilevazione emerge, in linea con lo scorso anno, una rischiosità che si attesta in prevalenza su livelli medio-bassi/bassi, a significare le capacità di mitigazione del sistema dei controlli in essere. Al momento è in corso l'aggiornamento del Piano di mitigazione, oggetto di monitoraggio periodico.

Parallelamente nel corso dell'anno, sono stati inoltre avviati, nell'ambito di gruppi di lavoro inter-societari coordinati dalla Struttura di *Risk Management* di Gruppo, progetti specifici volti a supportare l'implementazione delle componenti del *Framework* di *Risk Management*. In particolare, la Società è stata coinvolta principalmente nelle attività di definizione di linee guida metodologiche a livello di Gruppo di *Project Risk Management* (in termini di processo, macro-responsabilità e modalità operative), da testare sulla fase di *execution* dei progetti di investimento.

Si riportano di seguito i principali aspetti a rilevanza esterna emersi dalle analisi svolte.

Rischi di *business*

RFI si trova ad operare in un contesto sfidante e in continuo mutamento, caratterizzato da una progressiva evoluzione del quadro regolatorio e dello spazio ferroviario unico europeo, da una forte crescita della domanda di mobilità e di servizi di qualità, soprattutto nel trasporto pubblico locale, e da un grande squilibrio tra trasporto pubblico e privato. Si rileva altresì la presenza di un *gap* di connettività ferroviaria in termini di integrazione tra i diversi sistemi di mobilità (persone e merci) e di disomogeneità nei livelli prestazionali della rete nelle diverse aree del paese. A ciò si aggiungono gli effetti sempre più significativi dovuti alla crescente urbanizzazione, al cambiamento climatico ed alle fragilità del territorio che richiedono un'infrastruttura ferroviaria sempre più resiliente e presidiata.

RFI S.p.A.

In tale scenario, assumono un ruolo di primo piano le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica, anche per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura, e la necessità di tendere verso modelli di sostenibilità integrata a servizio della mobilità del futuro ed a sostegno della competitività del paese. Le iniziative strategiche principali su cui la Società è fortemente impegnata riguardano il piano stazioni nel nuovo *concept* di nodi intermodali e poli di servizi, il piano degli investimenti per l'upgrade tecnologico e infrastrutturale della rete, volto anche alla connessione con il *network* europeo, il rilevante piano di intervento per la manutenzione dell'infrastruttura e le azioni volte alla revisione dei modelli di definizione e programmazione dell'offerta commerciale e di gestione della circolazione. Tutto ciò sulla base dei *driver* strategici di sicurezza, puntualità e affidabilità, *upgrade* prestazionale ed efficienza, innovazione e sostenibilità che si declinano nei cinque ambiti di azione relativi alle stazioni, al trasporto pubblico locale, alla lunga percorrenza, alla logistica, all'ambiente e al sociale.

In questo quadro generale di cambiamento e di apertura del mercato ferroviario alla concorrenza, anche i rischi a cui è esposta la Società si evolvono e si distinguono in funzione degli ambiti e di ciascuna iniziativa del piano industriale. Per consentire la progressiva attuazione del piano, la Società adotta sistemi per il governo delle iniziative/progetti messi in campo che comprendono, nei casi più rilevanti, la costituzione di Comitati, *Task force* e Gruppi di lavoro ad hoc nonché uno strutturato monitoraggio periodico del loro avanzamento.

Rischi di natura regolatoria e di *compliance*

La Società opera in settori fortemente regolamentati in cui il cambiamento delle regole di funzionamento del quadro regolatorio, delle prescrizioni e degli obblighi possono influire sull'andamento della gestione e incidere sui risultati attesi. Tra queste fonti di incertezza di natura esogena, merita evidenza il rischio di riduzione delle risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato tramite i Contratti di Programma che potrebbe avere effetti sui piani societari e sul bilancio.

In generale, a fronte dei rischi che possono derivare dall'evoluzione del quadro normativo e degli scenari, la gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (Istituzioni, Autorità di settore indipendenti, ecc.), anche in caso di eventuali controversie, è sempre aperta a momenti di confronto e interlocuzione, soprattutto di merito, ed è improntata alla trasparenza, collaborazione e proattività.

Responsabilità, trasparenza, integrità e rispetto delle regole sono quindi i principi che guidano i processi, le procedure, i sistemi e i comportamenti aziendali anche in coerenza con il Codice etico di Gruppo. Tuttavia la Società, data la complessità del *business* di appartenenza e la molteplicità delle attività svolte, è esposta a rischi di non conformità derivanti in generale dalla potenziale inosservanza delle regole caratterizzanti il quadro legislativo e regolatorio, con conseguenti effetti sanzionatori, perdite finanziarie e danni reputazionali.

Per presidiare tali aspetti, al monitoraggio dell'evoluzione normativa e regolamentare che la Società esegue, anche attraverso l'azione di gruppi di lavoro permanenti e presidi organizzativi, si aggiungono le verifiche sul rispetto delle disposizioni interne ed esterne da parte dalle strutture preposte e i percorsi formativi rivolti al personale sui temi di *compliance* di maggiore rilevanza.

In particolare, nell'ambito del *Framework* unico anticorruzione, è stato istituito il presidio organizzativo di Anti *Bribery&Corruption* ed è stato aggiornato e notevolmente integrato l'Anti *Bribery&Corruption Management System* di RFI (ABC System). L'ABC System prevede principi di controllo trasversali e individua un set di strumenti di prevenzione specifici declinati in standard di comportamento e indicatori di monitoraggio di possibili anomalie, finalizzati all'adozione di processi decisionali consapevoli, responsabili ed improntati ai valori di integrità, correttezza e legalità. A supporto dell'azione di sensibilizzazione verso i suddetti valori a tutti i livelli, l'ABC System prevede inoltre, tra le principali linee di intervento, una continua attività formativa e di comunicazione. Le

RFI S.p.A.

verifiche sull'osservanza degli standard di comportamento, e sul funzionamento del *Framework* unico sono sistematicamente ricomprese nello scopo delle attività di *internal audit* sui processi individuati come sensibili.

Nell'ambito del potenziamento del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi è stato anche definito il Modello di *Compliance* di Gruppo a prevenzione ulteriore del rischio di non conformità, ossia del rischio di incorrere in violazioni di norme esterne e di autoregolamentazione con ricadute reputazionali. La Società sta valutando le più opportune modalità di recepimento del Modello, anche in termini di perimetro delle attività, tenendo conto delle specificità operative.

Inoltre, in considerazione della maturità dei processi di liberalizzazione dei mercati in cui operano le Società del Gruppo FS, è emersa a livello di Gruppo la necessità di intraprendere un percorso per dotare le Società, nel rispetto delle proprie prerogative di autonomia e indipendenza, di un programma di *compliance antitrust* per migliorare la capacità di prevenzione e gestione dei rischi c.d. "*antitrust*" connessi al mancato rispetto della normativa a tutela della concorrenza e all'esecuzione di pratiche commerciali scorrette. Al riguardo in via prioritaria, è stato delineato il programma di *compliance antitrust* per la Capogruppo, nell'ambito del quale, tra l'altro, sono state erogate specifiche sessioni formative rivolte a livello di Gruppo al *top management* e ai responsabili delle funzioni maggiormente esposte al rischio *antitrust* e regolatorio. In riferimento alla definizione di un proprio Modello di *compliance antitrust*, l'adozione dello stesso sarà opportunamente valutata dalla costituenda funzione di *compliance* societaria.

Quanto alla gestione degli aspetti relativi alla protezione dei dati personali, nel corso del 2019 sono proseguite le attività di presidio degli adempimenti previsti dal Regolamento UE 2016/679 e dal *Framework* di *Data Protection* di Gruppo. In particolare, RFI ha recepito le linee di indirizzo in materia di *Data Protection*, di gestione delle terze parti, dei diritti degli interessati, dell'identificazione dei trattamenti a potenziale rischio elevato e *Data Protection Impact Assessment*, della *Data Protection by Design* e *by Default* e della gestione dei *Data Breach* ed ha provveduto alla designazione delle persone autorizzate al trattamento dei dati personali.

Proseguono inoltre, ormai regolarmente, con il supporto del *Data Protection Officer*, le attività legate all'aggiornamento del Registro dei Trattamenti e delle informative, alla gestione delle richieste di esercizio dei diritti degli interessati, alla stipula degli Accordi di *Data Protection* allegati ai contratti di outsourcing, ai *Data Protection Impact Assessment*.

Rischi operativi

Gli investimenti infrastrutturali sul sistema ferroviario si sostanziano in progetti complessi che richiedono ingenti risorse finanziarie e uno strutturato apparato organizzativo e di *project management* che RFI, anche per il tramite delle Società del Gruppo, pone in essere. Numerosi e di diversa natura potrebbero essere gli eventi in grado di ripercuotersi sulla realizzazione delle opere nei tempi/costi previsti e sulla qualità, efficienza e disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e comportare, pertanto, potenziali effetti negativi sui risultati societari. Ci si riferisce, in generale, ad eventuali variazioni del quadro giuridico, lungaggini negli iter autorizzativi dei progetti da parte dei Ministeri/Enti, difficoltà nell'accesso alle fonti di finanziamento, variazioni tecniche nei programmi, carenze tecniche/organizzative degli appaltatori/contraenti generali (anche dovute a situazioni di sofferenza finanziaria o di default) e/o dei soggetti tecnici.

A fronte di tali rischi, la Società attua procedure di gestione e controllo che permettono di monitorare costantemente l'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali e di innescare meccanismi volti alla definizione di azioni migliorative o correttive. Al riguardo sono state attuate specifiche azioni di natura contrattuale e organizzativa, tese a rafforzare il presidio sui progetti d'investimento da parte di RFI in

RFI S.p.A.

quanto Committente. Prosegue il progetto di ampio respiro volto a innovare le modalità di gestione degli investimenti attraverso l'ottimizzazione degli strumenti informativi necessari alla loro gestione operativa e, più in generale, a supportare il modello di gestione a vita intera degli *asset*.

L'infrastruttura ferroviaria è inoltre sensibile a interruzioni/inconvenienti dovuti a guasti degli impianti e delle tecnologie, a fenomeni naturali di grave intensità e ad atti contro il patrimonio che possono influire sull'offerta dei servizi di circolazione in via continuativa nel rispetto degli *standard* di qualità attesi. Per fronteggiare tali eventi, la Società, oltre a disporre di sistemi di sicurezza, controllo e monitoraggio all'avanguardia, realizza, con il supporto sempre maggiore delle tecnologie, cicli manutentivi sulla rete e adotta procedure di gestione delle anomalie ed emergenze e specifici piani di contingenza con costante attenzione all'informazione al pubblico e alla fornitura dei servizi accessori ai clienti. Nell'ottica di migliorare le *performance* di qualità del servizio, la Società, tra le altre cose, ha avviato progetti d'implementazione dei sistemi per la programmazione ottimizzata dell'orario ferroviario e di gestione del traffico e ha costituito il Comitato Puntualità, responsabile di presidiare e monitorare le prestazioni di puntualità reale e di tutti i soggetti coinvolti e individuare azioni di breve, medio e lungo periodo in termini di gestione della circolazione, offerta commerciale e scenario tecnico, modello manutentivo, progettazione e realizzazione investimenti, standardizzazione per la risoluzione dei guasti ripetitivi degli impianti. Per massimizzare i risultati e definire soluzioni condivise, nel rispetto del quadro normativo e regolatorio e dei principi di equità e non discriminazione, la Società ha previsto anche la possibilità per il Comitato di convocare tavoli di confronto con le Imprese Ferroviarie e, se necessario, con gli altri Richiedenti.

Con tali premesse sono stati adeguati i criteri di progettazione alla base del catalogo tracce per rispondere alle esigenze di aumento della domanda di trasporto, per garantire una maggiore robustezza del sistema orario, mantenere l'attrattività commerciale e migliorare l'integrazione tra offerta AV e servizi regionali nei nodi metropolitani. Per presidiare il rischio di saturazione delle tratte a maggior valenza commerciale e, in generale, per far crescere capacità, prestazionalità e accessibilità della rete, la Società sta mettendo in atto interventi per rendere più fluida la circolazione e aumentare la capacità di traffico nei grandi nodi urbani ridefinendo gli itinerari di attraversamento delle grandi stazioni di testa, e mettendo in atto, a livello di intera rete, programmi di investimento per upgrade tecnologici.

Con riferimento alle stazioni ed ai servizi connessi, proseguono gli interventi mirati al riuso ed alla riqualificazione dei fabbricati/spazi, anche a fini sociali, al miglioramento dell'accessibilità, della fruibilità, del decoro e della sicurezza per i passeggeri/clienti. Sono in atto anche progetti volti a favorire il collegamento e lo scambio con altri mezzi di trasporto ed a innovare ed efficientare, attraverso l'uso delle tecnologie digitali, le informazioni di viaggio e altre utilities di stazione. Tutte azioni che si collocano, come già accennato, all'interno di un più ampio progetto volto a garantire al cliente, nell'orizzonte di Piano, servizi aggiuntivi e complementari in coerenza con il nuovo *concept* unico di stazione, intesa come polo trasportistico, ma anche polo di attrazione e di servizio al territorio. Per supportare tale processo di cambiamento, RFI, definisce in modo accentrato le strategie di sviluppo di tutte le Stazioni e dei servizi annessi, la *governance* e il monitoraggio delle politiche commerciali di valorizzazione, la definizione degli standard di layout di stazione e dei servizi di conduzione.

RFI è comunque costantemente impegnata nell'informare i propri *stakeholder* sulle attività svolte e sugli obiettivi raggiunti, monitorando e rendicontando i risultati nell'ambito di un percorso di miglioramento continuo delle *performance*. In particolare, per arricchire i servizi offerti, indirizzare le scelte aziendali, valorizzare e tutelare la propria immagine, RFI gestisce, in coordinamento con la Capogruppo, la comunicazione verso l'esterno attraverso strutturati processi di osservazione, ascolto e gestione delle relazioni con i media.

RFI S.p.A.

Rischi legati all'approvvigionamento

La Società, in generale, gestisce gli acquisti in modo accentrato e, per le prestazioni e competenze specialistiche proprie del sistema ferroviario, si avvale anche di appositi sistemi di qualificazione di operatori economici e di elenchi di professionisti di comprovata idoneità. Per garantire un'efficienza sempre maggiore nell'uso delle risorse pubbliche, è in corso un progetto volto al ridisegno del processo di approvvigionamento basato su un modello analitico per la determinazione del prezzo ottimale delle forniture, anche nell'ottica di una maggiore velocizzazione, semplificazione, tracciatura e dematerializzazione. In particolare tale progetto si prefigge di minimizzare i tempi di attraversamento del processo (dalla definizione della specifica materiali alla contabilizzazione), di garantire continuità sui cantieri, aumentando la puntualità nella consegna ordini, di ridurre il capitale immobilizzato nelle scorte presso le strutture territoriali e il magazzino centrale.

Riguardo alle variazioni dei prezzi di fornitura di beni dovute alle oscillazioni di mercato, la Società, attraverso le sue strutture specialistiche, monitora l'andamento dei prezzi delle materie fondamentali per l'esercizio del *business*, nonché la normativa che eventualmente li regola; questo per intraprendere politiche di gestione degli approvvigionamenti mirate a mitigare i rischi, ovvero porre in essere azioni per tutelare gli interessi Societari (ad esempio tramite l'utilizzo di Accordi Quadro in cui i prezzi sono fissati per la durata del contratto e sono previste clausole di revisione dei prezzi al superamento di determinati margini).

In particolare, in merito al settore elettrico e alle diverse Delibere di modifica del costo dell'energia emesse negli ultimi esercizi dall'Autorità di settore, l'evoluzione del quadro di riferimento continua a essere costantemente monitorata. Su questo punto si rimanda al paragrafo "Quadro normativo e Regolatorio".

Per limitare possibili situazioni di dipendenza da ditte costruttrici/fornitrici e rafforzare il *know how* ferroviario, la Società ha attuato una progressiva internalizzazione dei processi critici di manutenzione e realizzazione dell'infrastruttura, di gestione degli impianti tecnologici e di produzione di componenti ferroviari, e ha definito, per le forniture strategiche, i livelli delle scorte di emergenza, le relative modalità di reintegro e politiche di diversificazione dei fornitori. A ciò si aggiungono le iniziative in atto volte a definire un modello generale di valutazione del rischio del parco fornitori RFI per supportare le più opportune scelte di approvvigionamento dei materiali (anche strategici), nonché azioni specifiche a beneficio della sostenibilità tese a estendere l'utilizzo della valutazione delle *performance* dei fornitori in ambito *Corporate Social Responsibility* come requisito premiale di tutte le gare tecnico-economiche bandite da RFI.

Rischi ICT (*Information and Communication Technology*)

La Società opera attraverso l'utilizzo di sistemi/piattaforme informatiche per il coordinamento e la pianificazione delle attività, per gli aspetti riguardanti la circolazione e i servizi correlati, per la vendita delle tracce, per la gestione degli approvvigionamenti, della manutenzione e degli investimenti, per il monitoraggio delle scorte e per numerose altre attività, inclusa la gestione dei processi contabili. *Hardware* e *software* utilizzati, possono essere danneggiati da un errore umano, da disastri naturali, dalla perdita di potenza e da altri eventi. Problemi inaspettati alle strutture, guasti di sistema, *cyber attack* potrebbero influenzare la qualità dei servizi e causare interruzioni, rallentamenti e/o blocchi alle attività aziendali con conseguenti danni economici e ricadute reputazionali.

Al fine di assicurare nel continuo la disponibilità, l'integrità e la riservatezza dei dati informatici, RFI si è dotata di sistemi di prevenzione e protezione (operazioni di *backup*, procedure di autenticazione e profilazione utenti, *firewall*, ecc.) e ha ulteriormente rafforzato e ampliato i propri processi di sicurezza (attraverso verifiche di

RFI S.p.A.

vulnerabilità, *penetration test*, ecc.) e di *business continuity/disaster recovery* in particolare per i sistemi ritenuti *business critical*.

In relazione alla costituzione di FS Technology, *Service Provider* per il Gruppo FS, ed al conseguente trasferimento del ramo d'azienda ICT di RFI, è stato costituito il Comitato Interdirezionale con funzioni di coordinamento in materia di investimenti e sviluppi IT e di controllo dei relativi livelli di servizio e di qualità delle prestazioni erogate. Il Comitato garantisce in generale la definizione e l'attuazione del Piano dello Sviluppo dei Sistemi IT e le relative priorità di intervento, in coerenza con il Piano Industriale e con i relativi obiettivi di *Business*, assicura le modalità più efficaci ed efficienti di interfaccia con FS Technology a garanzia della continuità del *business*, nonché delle esigenze di sviluppo/progettuali e delle attività di conduzione dei sistemi.

Effetti della diffusione di malattie infettive

La diffusione su scala globale di emergenze epidemiologiche o pandemiche che colpiscono la popolazione (i.e. COVID-19, c.d. "coronavirus") può determinare, oltre a un deterioramento del quadro macroeconomico, rallentamenti nell'attività dell'impresa, derivanti da provvedimenti emanati da autorità nazionali ed estere, da indisponibilità di personale, da difficoltà incontrate dalla clientela nella fruizione dei servizi di mobilità collettiva, da discontinuità nella catena di fornitura, con impatti negativi sui risultati della Società.

La Società è dotata di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul business dell'impresa. Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività e l'efficacia delle azioni intraprese.

RFI S.p.A.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L'evoluzione delle attività della Società si inquadra nell'ambito di uno scenario macroeconomico con prospettive di crescita moderate per l'Italia nell'anno 2020. I rischi per l'economia globale sono legati, nonostante i segnali di attenuazione, alle dispute tariffarie tra Stati Uniti e Cina, ed a un sostanziale rallentamento dell'economia cinese i cui effetti, anche a causa della pandemia in corso nel paese, non sono ancora prevedibili.

Le previsioni dell'economia italiana, fortemente dipendenti dai fattori esogeni sopra accennati, mostrano nel 2020 una lieve crescita del PIL tra lo 0,3% e lo 0,5% che arriverà allo 0,9% solo al termine dell'orizzonte temporale del 2022, quando anche il ciclo internazionale avrà ripreso il necessario vigore sostenendo esportazioni ed investimenti. Gli investimenti, pur risentendo di una persistente incertezza, trarrebbero impulso dal progressivo recupero delle prospettive di domanda globale e da condizioni di finanziamento espansive. Anche il mercato del lavoro dovrebbe riflettere queste circostanze favorevoli proseguendo nel percorso di riduzione della disoccupazione accumulata nel corso della lunga crisi finanziaria, con livelli di inflazione che dovrebbero assestarsi attorno allo 0,9% nel 2020 per arrivare all'1,4% nel 2022. In tale contesto, la politica monetaria della BCE, al fine di stimolare l'economia in una fase di debolezza che sembra prolungarsi più del dovuto, è stata orientata verso una sostanziale invarianza dei tassi di interesse oramai pari allo zero. Si segnala infine, in linea con l'attuale situazione congiunturale, la debolezza delle esportazioni e delle importazioni nell'anno appena trascorso e per l'anno 2020, con un graduale aumento a partire dagli anni successivi.

Il suddetto contesto macroeconomico è alla base dell'elaborazione del Budget 2020 approvato nel Consiglio di Amministrazione del 18 dicembre 2019 in coerenza con il Piano Industriale 2019-2023, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 6 febbraio 2019.

Il Piano 2019 – 2023 è orientato alla creazione di valore sia in termini economici che ambientali e sociali, con attenzione al mantenimento della qualità industriale, al rafforzamento del ruolo di azienda aperta a nuove sfide, all'innovazione tecnologica, alla digitalizzazione e alla valorizzazione del capitale umano del Gruppo FS Italiane.

In un contesto in continua evoluzione, la Società si pone quindi l'obiettivo di prestare sempre più attenzione ai temi della sicurezza, della digitalizzazione e della sostenibilità, sia in termini strategici di lungo periodo che in termini di revisione delle scelte e delle buone pratiche quotidiane, rendendoli principali cardini della *vision* aziendale e dando all'innovazione tecnologica un ruolo fondamentale per il loro raggiungimento.

Al fine di favorire la capillare diffusione interna della cultura della sostenibilità, sono in corso, in collaborazione con la Capogruppo, percorsi di formazione e sensibilizzazione specifici, così da raggiungere, progressivamente, l'intera popolazione aziendale.

La nuova *vision* strategica della Società è orientata ad una maggiore concentrazione sul *core business* ferroviario, in coerenza con gli indirizzi strategici dell'Azionista ed un approccio al cliente come centro dei processi operativi e industriali.

Si confermano inoltre prioritari i cinque ambiti di intervento come *Stazioni* (nuovo *concept* di stazione per l'integrazione modale e progetti di riqualificazione delle aree limitrofe di stazione), *Trasporto pubblico locale* (potenziamenti, velocizzazioni, nuove stazioni), *Lunga percorrenza* (potenziamenti e velocizzazioni delle principali direttrici europee, collegamenti aeroporti), *Logistica* (collegamenti porti, interporti, distretti produttivi, rafforzamento cooperazione internazionale tra Gestori), *Ambiente & Sociale* (efficientamento idrico ed energetico, *green procurement*, uso sociale di *asset* non strumentali).

RFI S.p.A.

Il perseguimento di obiettivi così sfidanti comporta un rinnovato impegno da parte della Società in tutti gli ambiti industriali, ma vede contestualmente come fattore abilitante la disponibilità di un adeguato livello di risorse pubbliche sia con riferimento agli aspetti gestionali sia agli impegni pluriennali.

Con riferimento al contesto della finanza pubblica il piano degli investimenti ferroviari della Società necessita di continuità negli stanziamenti pubblici a sostegno e per lo sviluppo della modalità ferroviaria. Le risorse finanziarie iscritte nei Contratti di Programma parte Servizi (CdP-S) e parte Investimenti (CdP-I), pari a circa 89 miliardi di euro, compresi i 15,4 miliardi di risorse aggiuntive recate dall'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021 in corso di finalizzazione, costituiscono il punto di riferimento per la pianificazione di dettaglio degli interventi già avviati/finanziati, da cui si attendono i principali ritorni nel breve periodo in termini di incremento delle *performance* di regolarità e del livello di sicurezza dell'infrastruttura, di miglioramento della qualità dei servizi e di sviluppo dei volumi di traffico.

In particolare per il Contratto di Programma 2017-2021 parte Investimenti si è concluso nel 2019 l'iter approvativo previsto per legge, rendendolo pienamente vigente; sempre nel 2019 il CIPE ha espresso parere favorevole allo schema di aggiornamento 2018-2019 del Contratto e nel 2020 si prevede il completamento dell'iter approvativo previsto per legge, che consentirà l'operatività delle risorse ivi previste ed in particolare quelle stanziare con la Legge di Bilancio 2018, pari a circa 6 miliardi di euro, e nella Legge di Bilancio 2019, pari a circa 7 miliardi di euro.

È infine opportuno segnalare che la Legge di Bilancio 2020 ha previsto ulteriori nuove risorse mediante l'istituzione di un apposito "Fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese", con una dotazione complessiva di 20,8 miliardi di euro, a valere delle quali trovano collocazione risorse per gli investimenti di RFI, attualmente in fase di quantificazioni con i competenti Ministeri.

Parallelamente prosegue l'attività della Società nel perseguire il finanziamento dei fabbisogni per gli investimenti nell'ambito dei programmi cofinanziati dall'Unione Europea, quali i Programmi Operativi Nazionali (PON) e Regionali (POR) 2014-2020, nonché il Programma di finanziamento delle reti TEN ("Connecting Europe Facility 2014-2020).

Per quanto concerne il Contratto di Programma – parte Servizi con riferimento alle risorse stanziare sul capitolo di Bilancio 1541 del Ministero dell'Economia e delle Finanze per la manutenzione ordinaria e per i fabbisogni relativi a *safety, security* e navigazione, si segnala che la Legge di Bilancio 2020 ha ripristinato per il triennio 2020-2022 il finanziamento pari a 100 milioni di euro per ogni anno, defanziato dalla Legge di Bilancio 2018.

Con riferimento alla diffusione del virus COVID-19 (c.d. "coronavirus") avvenuto nei primi mesi del 2020 si rimanda per una più ampia disamina al paragrafo "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" della nota integrativa.

La Presidente

RFI S.p.A.

**BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2019
PROSPETTI CONTABILI**

RFI S.p.A.

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

	Note	31.12.2019	31.12.2018
<i>valori in euro</i>			
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(8)	34.134.291.747	33.535.518.619
Investimenti immobiliari	(9)	1.114.517.288	1.103.868.150
Attività immateriali	(10)	695.256.574	631.180.985
Attività per imposte anticipate		—	—
Partecipazioni	(11)	141.555.961	135.655.960
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(12)	575.395.107	1.163.950.985
Crediti commerciali non correnti	(15)	1.676.576	1.690.439
Altre attività non correnti	(13)	4.037.578.944	3.439.293.391
Totale attività non correnti		40.700.272.197	40.011.158.529
Rimanenze	(14)	863.848.979	741.217.075
Crediti commerciali correnti	(15)	676.855.930	684.023.551
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(12)	689.333.428	673.106.410
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	540.334.140	719.743.100
Crediti tributari	(17)	16.515.637	17.055.900
Altre attività correnti	(13)	2.125.444.149	2.840.232.839
Totale attività correnti		4.912.332.263	5.675.378.875
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	(7)	—	3.478.000
Totale attività		45.612.604.460	45.690.015.404
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(18)	31.528.425.067	31.528.425.067
Riserve	(18)	157.488.956	148.428.124
Riserve di valutazione	(18)	(184.174.945)	(190.019.283)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(18)	1.911.630.567	1.751.144.183
Utile (perdita) di esercizio	(18)	301.933.002	274.196.193
Totale Patrimonio Netto		33.715.302.647	33.512.174.284
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	2.497.189.276	3.023.039.622
TFR e altri benefici ai dipendenti	(20)	513.963.378	594.735.354
Fondi rischi e oneri	(21)	473.714.028	524.901.643
Passività per imposte differite		—	—
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(22)	53.570.861	17.947.444
Debiti commerciali non correnti	(24)	18.682.221	18.722.374
Altre passività non correnti	(23)	122.878.990	111.478.039
Totale passività non correnti		3.679.998.754	4.290.824.476
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	1.740.196.258	684.259.551
Debiti commerciali correnti	(24)	3.180.907.749	3.199.928.343
Debiti per imposte sul reddito		43.581	99.750
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(22)	14.006.040	912.133
Altre passività correnti	(23)	3.282.149.431	4.001.816.867
Totale passività correnti		8.217.303.059	7.887.016.644
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		—	—
Totale passività		11.897.301.813	12.177.841.120
Totale Patrimonio Netto e passività		45.612.604.460	45.690.015.404

* La società ha applicato gli IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

RFI S.p.A.

CONTO ECONOMICO

	Note	2019	2018
<i>valori in euro</i>			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(25)	2.650.196.426	2.633.307.061
Altri proventi	(26)	149.160.989	157.171.983
Totale ricavi operativi		2.799.357.415	2.790.479.044
Costo del personale	(27)	(1.520.424.449)	(1.497.434.753)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(28)	(889.089.520)	(1.010.373.033)
Costi per servizi	(29)	(744.343.871)	(695.502.541)
Costi per godimento beni di terzi	(30)	(32.624.686)	(53.721.102)
Altri costi operativi	(31)	(124.570.585)	(137.534.172)
Costi per lavori interni capitalizzati	(32)	992.525.234	1.053.043.665
Totale costi operativi		(2.318.527.877)	(2.341.521.936)
Ammortamenti	(33)	(118.739.101)	(106.028.733)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(34)	(23.665.447)	(5.061.513)
Accantonamenti	(35)	12.177.721	(26.000.000)
Risultato operativo (EBIT)		350.602.711	311.866.862
Proventi e oneri finanziari		(34.401.342)	(37.670.669)
Proventi finanziari	(36)	8.513.329	716.687
Oneri finanziari	(37)	(42.914.671)	(38.387.356)
Risultato prima delle imposte		316.201.369	274.196.193
Imposte sul reddito	(39)	(14.268.367)	—
Risultato di esercizio delle attività continuative		301.933.002	274.196.193
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		—	—
Risultato netto di esercizio		301.933.002	274.196.193

* La società ha adottato gli IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base dei metodi di transizione adottati, le informazioni comparative non sono state rideterminate

RFI S.p.A.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

	Note	2019	valori in euro 2018
Risultato netto di esercizio		301.933.002	274.196.193
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(18)	(11.521.490)	9.648.917
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico di esercizio	(18)	13.491.509	16.045.776
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(18)	3.874.319	5.141.941
Differenze di cambio			
Effetto fiscale quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari			
Attività finanziarie disponibili per la vendita			
Effetto fiscale attività finanziarie disponibili per la vendita			
Altre componenti di conto economico complessivo di esercizio, al netto degli effetti fiscali		5.844.338	30.836.634
Conto economico complessivo di esercizio		307.777.340	305.032.827

*La Società ha applicato l'IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

RFI S.p.A.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

Patrimonio netto											
	Riserve			Riserve di valutazione			Altre riserve	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di esercizio	Totale Patrimonio Netto
	Riserva legale	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per beneficiari dipendenti								
Saldo al 1 gennaio 2018	31.525.279.633	(80.819.364)	(140.036.553)	50.000.000	(114.010.881)	1.602.718.452	261.500.769	33.275.487.973			
Distribuzione dividendi Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente Variazioni da scissione Utili/(Perdite) complessivo rilevato di cui: Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali Altri movimenti Operazioni straordinarie Utili/(Perdita) di esercizio	13.075.038	5.141.941 16.045.776	9.648.917	50.000.000	13.075.038 — — — 5.141.941 9.648.917 16.045.776 28.508.050	148.425.731	(100.000.000) (161.500.769)	(100.000.000)			
Saldo al 31 dicembre 2018	31.528.425.067	(59.631.647)	(130.387.636)	78.508.050	(41.591.159)	1.751.144.183	274.196.193	33.512.174.284			
Saldo al 1 gennaio 2019	31.528.425.067	(59.631.647)	(130.387.636)	78.508.050	(41.591.159)	1.751.144.183	274.196.193	33.512.174.284			
Distribuzione dividendi											
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente Utili/(Perdite) complessivo rilevato di cui: Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali Altri movimenti Operazioni straordinarie Utili/(Perdita) di esercizio	13.709.810	3.874.319 13.491.509	(11.521.490)	73.859.072	13.709.810 — — 3.874.319 (11.521.490) 13.491.509 (4.648.978)	160.486.383	(100.000.000) (174.196.193)	(100.000.000)			
Saldo al 31 dicembre 2019	31.528.425.067	(42.265.819)	(141.909.126)	73.859.072	(26.685.988)	1.911.630.566	301.933.002	33.715.302.647			
La Società ha applicato l'IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.											

Relazione finanziaria annuale 2019

100

RFI S.p.A.

RENDICONTO FINANZIARIO

	Note	31.12.2019	valori in euro 31.12.2018
Utile/(perdita) di periodo		301.933.002	274.196.193
Ammortamenti	(33)	118.739.101	106.028.733
Imposte sul reddito	(39)	14.268.367	
Proventi/oneri finanziari	(36)(37)	36.651.043	32.427.465
Accantonamento/(rilasci) fondi per rischi	(27)(29)(31)(35)	51.149.752	62.744.346
Svalutazioni	(34)(37)	23.318.143	4.992.951
Acc F.di per benefici ai dipendenti	(20)	3.126.597	3.745.907
Accantonamenti e svalutazioni		77.594.492	71.483.203
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(26) (31)	(75.434.801)	(59.093.121)
Variazione delle rimanenze	(14)	(122.631.904)	(42.776.057)
Variazione dei crediti commerciali	(15)	(485.090)	(169.536.246)
Variazione dei debiti commerciali	(24)	(19.170.503)	164.258.364
Variazione delle altre attività e passività	(5) (13) (17) (23)	(535.667.925)	(833.451.138)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(21)	(102.337.367)	(53.599.495)
Pagamento benefici ai dipendenti	(20)	(95.017.889)	(72.940.949)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(36)(37)	(119.388.664)	(137.295.676)
Imposte (pagate)/incassate	(39)	(5.349.273)	(601)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		(526.297.411)	(720.299.325)
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(8)	(4.614.884.856)	(4.641.496.777)
Investimenti immobiliari	(9)	(432.306)	(113.102)
Investimenti in attività immateriali	(10)	(113.050.936)	(135.875.265)
Investimenti in partecipazioni	(11)	(118.552.000)	(128.746.000)
Investimenti al lordo dei contributi		(4.846.920.098)	(4.906.231.144)
Contributi immobili, impianti e macchinari	(8)	4.046.289.655	4.692.561.640
Contributi-Investimenti immobiliari	(9)	-	
Contributi-attività immateriali	(10)	-	
Contributi-partecipazioni	(11)	112.344.000	125.068.000
Contributi		4.158.633.655	4.817.629.640
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	(8)	18.527.532	79.321.237
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	(9)	1.114.663	3.648.864
Disinvestimenti in attività immateriali	(10)	-	-
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	(11)	9.740.500	-
Disinvestimenti		29.382.695	82.970.101
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento		(658.903.748)	(5.631.403)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	(526.884.777)	(298.818.273)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(19)	1.056.918.999	(28.320.675)
Variazione delle passività del leasing	(22)	(13.169.523)	
Variazione delle attività finanziarie	(12)	598.502.279	604.023.870
Variazione delle passività finanziarie	(22)	105.850	22.578
Dividendi	(18)	(100.000.000)	(100.000.000)
Operazioni straordinarie /altre variazioni patrimonio netto	(18)	(911.975)	2.039.098
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria		1.014.560.853	178.946.598
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio		(170.640.306)	(546.984.130)
Disponibilità liquide a inizio esercizio		810.406.521	1.357.390.651
Disponibilità liquide a fine esercizio	(12) (16)	639.766.215	810.406.521
di cui conto corrente intersocietario		99.432.074	90.663.158

* La Società ha applicato l'IFRS16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

RFI S.p.A.

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO

RFI S.p.A.

1. Premessa

RFI è una Società costituita e domiciliata in Italia ed organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma.

La Società è soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 04 marzo 2020 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

La Società, optando per l'esenzione dal consolidamento prevista dall'IFRS 10, ha redatto il bilancio d'esercizio. Il bilancio consolidato viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui RFI è direttamente controllata. La capogruppo ha sede in Roma, in Piazza della Croce Rossa n. 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

La Società KPMG S.p.A. è incaricata della revisione legale dei conti per il triennio 2017-2019.

2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

La valuta funzionale della Società è l'euro, base di presentazione del bilancio, che rappresenta la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Il bilancio è costituito dalla Situazione patrimoniale-finanziaria, dal Conto economico, dal Conto economico complessivo, dal Prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal Rendiconto finanziario e dalle relative Note; in dettaglio:

- la Situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;

RFI S.p.A.

- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 5 - Gestione dei rischi finanziari.

Il bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Si precisa, inoltre, che con il termine "corrente" s'intendono i 12 mesi successivi la data di riferimento del presente documento, mentre per "non corrente" i periodi oltre i 12 mesi successivi la medesima data.

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2018, ad eccezione di quanto descritto nei successivi paragrafi.

3. Principali principi contabili applicati

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio d'esercizio.

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente ad obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. La capitalizzazione degli oneri finanziari è sospesa quando tutte le operazioni necessarie per predisporre il bene nelle condizioni per garantirne l'utilizzo siano state completate. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale nella categoria dei beni a cui afferiscono.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. I costi sostenuti successivamente all'acquisto o produzione per migliorare o sostituire una parte ovvero per effettuare la manutenzione di natura straordinaria di un bene, sono capitalizzati a diretto incremento dello stesso. Ove siano previste verifiche o sostituzione di pezzi ad intervalli regolari, i relativi oneri vengono capitalizzati nel valore del bene.

RFI S.p.A.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso e viene calcolato sulla base del costo del bene sopra definito al netto del valore residuo, stimato come valore dell'infrastruttura recuperabile al termine della Concessione.

Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni-km. Il treno-km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno. In particolare gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di Concessione applicato al costo ammortizzabile dell'infrastruttura alla data di Bilancio. Nel merito, in relazione all'infrastruttura, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri, limitatamente a quelli idonei e necessari a garantire un livello di efficienza e di sicurezza dell'infrastruttura stessa pari a quello dell'esercizio corrente (segnatamente le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi), in quanto integralmente coperti da contributi e quindi economicamente a carico dello Stato, concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura. In tal senso, contribuiscono a confermare la capacità produttiva attuale dell'infrastruttura lungo il periodo di durata della Concessione e per tale profilo determinano un impatto sul computo del coefficiente di ammortamento. Nell'ipotesi in cui tali contributi a carico dello Stato non fossero previsti, gli ammortamenti della Rete sarebbero calcolati assumendo come coefficiente quello derivante dal rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale previste durante il periodo di Concessione ma senza tener conto di quelle correlate alle spese future necessarie per mantenere in efficienza l'infrastruttura nel medesimo periodo (segnatamente le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi).

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti non ancora ammortizzati compresi eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore netto contabile residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Gli immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in sette direttrici secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

Per ogni direttrice la Società utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio il numero dei treni-km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio 2019 e nell'esercizio 2018 sono riportate nella tabella che segue:

RFI S.p.A.

	Indicatori di produzione	
	2019	2018
Traversale padana e transiti internazionali (Direttrice A)	2,29%	2,27%
Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B)	2,38%	2,23%
Dorsale ed affluenze (Direttrice C)	2,28%	2,23%
Tirrenico Sud (Direttrice D)	2,27%	2,27%
Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E)	2,33%	2,29%
Rete complementare (Direttrice F)	2,30%	2,24%
Rete AV/AC (Direttrice G)	2,10%	2,18%

Le aliquote per effettuare l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali e il valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Gli immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in Bilancio a seguito della loro cessione o quando non sono più attesi benefici economici futuri attraverso l'uso o la dismissione; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita e il valore contabile) è rilevata a conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Beni in *leasing*

i. Individuazione

Alla data di inizio di un contratto di locazione o di affitto in generale (*inception date*, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali) e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, la Società verifica se lo stesso contiene o rappresenta un *leasing*. In particolare, un contratto contiene o rappresenta un *leasing* se trasferisce il diritto di controllare l'utilizzo di un bene identificato, per un periodo di tempo stabilito, in cambio di un corrispettivo. In presenza di contratti contenenti più componenti, di natura *leasing* e non *leasing*, e quindi rientranti sotto altri principi contabili, la Società provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del *leasing* inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (*commencement date*) ed è determinata considerando il periodo non annullabile del contratto, cioè il periodo durante il quale le parti hanno dei diritti e degli obblighi legalmente esecutivi (*enforceable*) e include anche i *rent-free period*. A tale durata si aggiunge:

- il periodo coperto da un'opzione di rinnovo del contratto ("opzione di proroga" o *renewal option*), quando la Società è ragionevolmente certa di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o *termination option*), quando la Società è ragionevolmente certa di non esercitare tale opzione.

Le opzioni di risoluzione detenute solo dal locatore non sono considerate.

RFI S.p.A.

La Società ha scelto di non applicare il principio IFRS 16 ai contratti di breve durata (*short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi; ai contratti di modesto valore (*low value lease*), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori a 5.000 euro. Per queste tipologie di contratto la Società rileva i pagamenti dovuti come costo con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

ii. Contabilizzazione successiva

Alla data di decorrenza del *leasing*, la Società rileva l'attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use* o RoU) nella corrispondente voce delle immobilizzazioni a seconda della natura del bene, e le passività del *leasing* (*lease liability*), classificate nelle voci Passività finanziarie correnti e non correnti. L'attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo, comprensivo dell'importo della valutazione iniziale della passività del *leasing*, rettificato dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una stima dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell'attività sottostante o per il ripristino dell'attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al *leasing* ricevuti.

La passività del *leasing* viene valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* non versati alla data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione la Società utilizza, quando possibile e se evincibile dal contratto, il tasso di interesse implicito del *leasing* o, in alternativa, il tasso di finanziamento marginale (*incremental borrowing rate* IBR). I pagamenti dovuti per il *leasing* inclusi nella valutazione della passività comprendono i pagamenti fissi, i pagamenti variabili che dipendono da un indice o un tasso, gli importi che si prevede di pagare a titolo di garanzia sul valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (che la Società ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se la Società ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che la Società non abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il *leasing*).

Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del *leasing*, ovvero il costo del *leasing* non rifletta il fatto che il locatario eserciterà l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento. Inoltre, l'attività per il diritto di utilizzo viene diminuita delle eventuali perdite per riduzione di valore (*impairment*) e rettificata al fine di riflettere le rimisurazioni della passività del *leasing*.

La passività del *leasing*, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. Quando la passività del *leasing* viene rimisurata, il locatario procede ad una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, la Società espone le attività per il diritto di utilizzo nelle stesse voci nelle quali sarebbero esposte le attività sottostanti il *leasing*, se fossero di proprietà, e le passività del *leasing* tra le altre passività finanziarie. A conto economico gli interessi passivi sulle passività del *leasing*

RFI S.p.A.

costituiscono una componente degli oneri finanziari e sono esposti separatamente dalle quote di ammortamento delle attività per il diritto di utilizzo.

Criterio applicabile prima del 1° gennaio 2019

La Società ha applicato l'IFRS 16 utilizzando il metodo dell'applicazione retroattiva modificata, pertanto le informazioni comparative non sono state rideterminate e continuano ad essere presentate ai sensi dello IAS 17 e dell'IFRIC 4. In particolare quindi, con riferimento ai dati comparati al 31 dicembre 2018, le Attività materiali possedute in virtù di contratti di locazione finanziaria, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti alla Società i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività 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 venga avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

Le riclassifiche dalla/alla categoria "Investimenti immobiliari", vengono operate solo quando vi è evidenza del cambiamento d'uso dell'immobile, considerando che di per sé, un cambiamento delle intenzioni della direzione aziendale circa l'uso dell'immobile stesso non costituisce prova di un cambiamento d'uso.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili ed atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore accumulate. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono capitalizzabili sul valore dell'attività.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è determinato secondo le modalità

RFI S.p.A.

descritte per la voce "Immobili, Impianti e Macchinari".

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, ed il valore contabile dell'attività e sono rilevati a conto economico al momento in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le immobilizzazioni immateriali si distinguono in: Costi di sviluppo; Concessioni, Licenze e marchi e diritti simili; Immobilizzazioni in corso e Acconti.

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato ed i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere od utilizzare i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'immobilizzazione immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo, il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Accordi per servizi in concessione

Gli accordi per servizi in concessione, in cui il concedente è un'entità del settore pubblico ed il concessionario è un'entità del settore privato (*public-to-private*), rientrano nel campo di applicazione dell'IFRIC 12 solo qualora siano soddisfatti sia i presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo dell'interesse residuo. In particolare si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione al pubblico di servizi e l'accordo prevede che il concedente:

- controlla o 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, la Società non rileva le infrastrutture tra gli Immobili impianti e macchinari ma rileva al *fair value*, alternativamente o congiuntamente: l'attività immateriale, se il concessionario ottiene il diritto di far pagare agli utenti il corrispettivo per la realizzazione o il miglioramento dell'infrastruttura; e/o l'attività finanziaria quando tale realizzazione o il miglioramento generano un diritto contrattuale incondizionato a ricevere cassa dal concedente o da chi da quest'ultimo individuato senza la possibilità di evitare il pagamento. I ricavi e i costi relativi all'attività di investimento sono rilevati su base contrattuale con riferimento alla fase di completamento come meglio dettagliato con riferimento ai contratti di costruzione. La rilevazione dei ricavi tariffari, invece, continua a essere effettuata secondo quanto previsto nel successivo paragrafo relativo ai Ricavi, così come eventuali attività immateriali seguono l'ammortamento legato al periodo concessorio di

RFI S.p.A.

riferimento con un criterio che riflette la stima e la modalità del consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto del periodo di durata della concessione. I fondi per gli impegni da concessione accolgono gli accantonamenti afferenti gli specifici obblighi di ripristino, adeguamento e sostituzione dell'infrastruttura al fine di renderla nel normale stato d'uso e sono stanziati solo qualora tali obblighi sono previsti nel contratto di concessione e contemporaneamente la concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del Bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che gli immobili, impianti e macchinari, le attività immateriali e gli investimenti immobiliari possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (*impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore contabile a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del capitale, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate a riduzione delle attività in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore annualmente o più frequentemente (*impairment test*), in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore.

RFI S.p.A.

Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo, inclusivo degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento, che non siano quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile sono valutate inizialmente, comunque, al costo, considerato quale migliore stima del *fair value* dell'investimento.

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede ad una svalutazione con impatto al conto economico laddove siano individuate perdite durevoli di valore. Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino alla concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

Aggregazioni Aziendali

Nell'IFRS 3 le aggregazioni di imprese sono definite come "unione di entità o attività aziendali distinte in un'unica entità tenuta alla redazione del bilancio".

Un'aggregazione aziendale può essere effettuata con modalità diverse determinate da motivi legali, fiscali o di altro genere. Può inoltre comportare l'acquisto, da parte di un'entità, del capitale di un'altra entità, l'acquisto dell'attivo netto di un'altra entità, l'assunzione delle passività di un'altra entità o l'acquisto di parte dell'attivo netto di un'altra entità che, aggregata, costituiscono una o più attività aziendali. L'aggregazione può essere realizzata tramite l'emissione di strumenti rappresentativi di capitale, il trasferimento di denaro, di altre disponibilità liquide o di altre attività, oppure tramite una loro combinazione. L'operazione può avvenire tra i soci delle entità che si aggregano o tra un'entità e i soci di un'altra entità. Può comportare la costituzione di una nuova entità che controlli le entità che partecipano all'aggregazione o l'attivo netto trasferito oppure la ristrutturazione di una o più entità che partecipano all'aggregazione.

Con riferimento alle operazioni tra entità sottoposte a controllo comune ("*Business combination under common control*"), fattispecie esclusa dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 e non disciplinata da altri principi contabili IFRS, il Gruppo FS tiene conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione, e di quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari di Assirevi in tema di IFRS).

Le aggregazioni aziendali sono contabilizzate secondo il *purchase method*. Tale metodologia presuppone che il prezzo dell'acquisizione debba essere riflesso sul valore dei beni dell'entità acquisita e tale attribuzione deve avvenire al *fair value* (delle attività e delle passività) e non ai loro valori contabili. L'eventuale differenza residuale (positiva) costituisce l'Avviamento, negativa il Disavviamento.

Strumenti Finanziari

i. Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia il Modello di *business* secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. A secondo del Modello di *business* utilizzato, l'attività finanziaria è detenuta per incassare o esclusivamente i flussi di cassa contrattuali, o i flussi di cassa provenienti dalla sua vendita, o entrambi. Ai fini della valutazione circa le caratteristiche dei flussi di cassa, la Società effettua il c.d. *SPPI Test (Solely Payment of Principal and Interest Test)* a livello di singolo

RFI S.p.A.

strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi (SPPI *Test* superato).

Al momento della rilevazione iniziale una attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

- costo ammortizzato CA
- *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI)
- *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL)

(a) *Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato*

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali (Modello di *business* HTC *Held To Collect*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI *Test* superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

(b) *Attività finanziarie valutate al fair value through other comprehensive income (FVTOCI)*

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (Modello di *business* HTC&S *Held To Collect and Sale*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI *Test* superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio, le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Con riguardo agli strumenti di capitale, rientrati nell'ambito di applicazione dell'IFRS9 si rinvia a quanto riportato nel capitolo "Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni".

(c) *Attività finanziarie valutate al fair value to profit e loss (FVTPL)*

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie non classificate come valutate al costo ammortizzato o al FVOCI.

RFI S.p.A.

Vengono valutate inizialmente e successivamente al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni di *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

ii. Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

Con riferimento agli strumenti derivati la Società si è avvalsa della facoltà di continuare ad applicare l'*hedge accounting* previsto dallo IAS 39, in attesa del completamento da parte dello IASB del progetto sul cd *macro-hedging*, di semplificazione delle operazioni di copertura.

La Società utilizza gli strumenti finanziari derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di *fair value* di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (*fair value hedge*) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (*cash flow hedge*). L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione, che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali), ed è misurata comparando le variazioni di *fair value* dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (*dollar offset ratio*), o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

Fair value hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *fair value hedge* e che si qualificano come tali sono rilevate a conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di *fair value* delle attività o passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.

Cash flow hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *cash flow hedge* e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota "efficace", nel conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva da *cash flow hedge*"), che viene successivamente riversata a conto economico al momento della manifestazione economica del sottostante oggetto di copertura. La variazione di *fair value* riferibile alla porzione inefficace viene immediatamente rilevata al conto economico di periodo. Qualora il verificarsi della operazione sottostante non sia più considerata altamente probabile, la quota della "riserva da *cash flow hedge*" a essa relativa viene immediatamente riversata a conto economico. Qualora, invece, lo strumento derivato sia ceduto, giunga a scadenza o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di "riserva da *cash flow hedge*" a esso relativa viene

RFI S.p.A.

mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante. La contabilizzazione della copertura come cash flow hedge è cessata prospetticamente.

iv. Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

La Società applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' ('*expected credit loss*' o 'ECL'). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL, ponderati in base alle probabilità.

I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "*General deterioration method*" e il "*Simplified approach*"; in particolare:

- il "*General deterioration method*" richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- il "*Simplified approach*" prevede, per i crediti commerciali, i *contract asset* e i crediti derivanti da contratti di *leasing*, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method*, come anticipato, gli strumenti finanziari sono classificati in tre *stage* in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- *Stage 1*: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (data di rilevazione iniziale) a prescindere da parametri qualitativi (es.: *rating*) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in *stage 1*, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (*12-month ECL*) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di *default* nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 1* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage 2*: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime ECL*). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 2* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage 3*: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento.

RFI S.p.A.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di *impairment* e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di *default*, la Società ha individuato una segmentazione convenzionale in *cluster* omogenei in base alla tipologia di controparte:

- **Pubblica Amministrazione:** comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- **Intercompany:** comprende tutti i crediti finanziari e commerciali con la controllante, le controllate e le collegate;
- **Depositi:** tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- **Crediti vs terzi:** comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Inoltre, la Società ha deciso di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con *rating* ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation*, bensì esse vengono allocate direttamente in *stage 1* con *provisioning* a 1 anno.

Pertanto, l'applicazione del modello di *impairment*, prevede i seguenti principali *step* operativi:

- **Distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali:** è finalizzata ad isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di *stage allocation*, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della *stage allocation* in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica *lifetime*;
- **Calcolo dell'Expected Credit Loss – Crediti Finanziari:** per ogni *cluster*, una volta definito lo *stage* di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;
- **Calcolo dell'Expected Credit Loss – Crediti Commerciali:** per ogni *cluster*, si procede alla segmentazione del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro 1 anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa.

Determinazione del fair value

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate. Le attività e passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (*input*) utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

- **Livello 1:** attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui la Società può accedere alla data di valutazione;
- **Livello 2:** attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;
- **Livello 3:** attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di dati di input non osservabili.

Gli strumenti presenti nel portafoglio della Società sono di natura *OTC* (*Over The Counter*) e rientrano nella

RFI S.p.A.

valutazione di livello 2 e le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati *standard* di mercato. In particolare si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli *IRS (Interest Rate Swap)*;
- attraverso modelli finanziari di valutazione considerati *standard* di mercato per i *Collar*.

I dati di *input* utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor 3mesi*, la curva *Swap vs Euribor 6mesi*, la *Eur Interest Rate Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap Curve (CDS)* delle parti nel contratto derivato che rappresentano il dato di *input* comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del non *performance-risk*. La determinazione del non *performance-risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati *i)* l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, *ii)* le opportune *CDS curve* per rappresentare la loro probabilità di *default* (PD).

In linea con quanto previsto dall'IFRS 13, a partire dal valore dell'*IRS* e dell'opzione (per il *Collar*) non corretto per il rischio di credito (Fvmid), è stato calcolato il relativo *Credit Value Adjustment* e il *Credit Adjusted fair value*.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato. Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti e gli immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi, al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*, che normalmente coincide con il valore nominale, e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Benefici ai dipendenti

RFI S.p.A.

Benefici a breve termine

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di *bonus* liquidabili nei dodici mesi dalla fine dell'esercizio nel quale i dipendenti hanno prestato l'attività lavorativa. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

Altri benefici ai dipendenti successivi al rapporto di lavoro (TFR e CLC)

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficiente attivo per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti. Per tali piani il rischio attuariale ed il rischio di investimento ricadono sul dipendente.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "*projected unit credit method*". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al Patrimonio Netto nell'esercizio di riferimento.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile, ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e s.m.i., ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Pertanto ne è derivato, che per le quote di TFR maturande dal 1 gennaio 2007, l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR maturate fino alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

La Società ha inoltre in essere un ulteriore piano a benefici definiti la Carta di Libera Circolazione (CLC). La CLC garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione ed ai loro familiari il diritto di viaggiare gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione, sui treni gestiti dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Pertanto, viene rilevato in Bilancio sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di

RFI S.p.A.

beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.

Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

i. Rilevazione iniziale e valutazione successiva

La Società rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui la Società ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model*, il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*, v) la rilevazione del ricavo.

I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, la Società rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne

RFI S.p.A.

acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempite nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi la Società utilizza il Metodo basato sugli *input* (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli *input* impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli *input* totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli *input* risultano distribuiti uniformemente nel tempo, la Società rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.

Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle *performance obligation* e i significativi termini di pagamento adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

Prodotti e servizi	Rilevazione IFRS 15 Natura, tempistiche di soddisfacimento delle <i>performance obligation</i>, significativi termini di pagamento
Vendita di beni e servizi e contratti di costruzione (principio generale)	<p>Con l'IFRS 15 i ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente.</p> <p>Per l'IFRS 15, nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (<i>performance obligation</i>). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, l'entità rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo.</p> <p>Per le obbligazioni di fare adempite nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (<i>over the time</i>), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi il Gruppo utilizza il Metodo basato sugli <i>input</i> (<i>cost-to-cost method</i>). I ricavi sono rilevati sulla base degli <i>input</i> impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli <i>input</i> totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli <i>input</i> risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.</p>
Pedaggio	<p>Il pedaggio è il canone corrisposto a fronte dell'utilizzo delle tracce orarie funzionali all'effettuazione di treni per il traffico ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza /passeggeri Breve percorrenza/ Merci (Capitolo 5 del PIR), che rappresentano le singole performance obligation (PO).</p> <p>Il prezzo è calcolato come somma di due componenti A e B (Capitolo 6 del PIR):</p>

RFI S.p.A.

	<p>- la componente A è correlata all'usura dell'infrastruttura;</p> <p>- la componente B è legata all'ability to pay dei segmenti di mercato.</p> <p>Il ricavo viene rilevato mensilmente con fatturazione in acconto sulla base degli importi contrattualizzati.</p> <p>Ogni trimestre si effettua il conguaglio sulla base della rendicontazione dell'effettivo circolato. Tale rendicontazione avviene per singolo treno e consiste nel valorizzare le tracce orarie contrattualizzate ed effettivamente utilizzate da ciascuna IF.</p>
Servizi di traghettamento	<p>L'oggetto della prestazione prevede il traghettamento dei treni ed è compreso nel "Pacchetto Minimo di Accesso".</p> <p>Sebbene la prestazione comprenda anche i servizi di manovra, imbarco e sbarco, la prestazione è considerata un'unica <i>Performance Obligation</i>.</p> <p>La tariffa è regolata nel Capitolo 6 del PIR, ed è calcolata come moltiplicazione dell'<i>ability to pay</i> dei segmenti di mercato per i km equivalenti alla corsa.</p> <p>Il ricavo viene rilevato con fatturazione mensile in acconto.</p> <p>Trimestralmente si procede con conguagli sulla base dell'effettivo numero dei treni traghettati.</p>
Trazione elettrica (Servizi accessori alla circolazione)	<p>Il PIR al Capitolo 5 prevede tra i servizi complementari la fornitura della corrente di trazione.</p> <p>Il corrispettivo per il servizio di fornitura della corrente di trazione è calcolato, coerentemente con quanto previsto dal DM del Ministero dello Sviluppo Economico del 22 dicembre 2015 e riportato nel Capitolo 6 del PIR, dalla somma del corrispettivo unitario a copertura dei costi indiretti legati alla fornitura e del costo unitario dell'energia, moltiplicata per i Km elettrici.</p> <p>La rilevazione dei ricavi avviene mensilmente con fatturazione in acconto. Ogni trimestre vengono emesse le fatture a conguaglio. Entro l'anno successivo viene calcolato l'effettivo costo della corrente di trazione e si procede con un conguaglio alle IF.</p>
Altri servizi accessori alla circolazione (esclusa trazione elettrica)	<p>L'oggetto del contratto sono i servizi accessori alla circolazione previsti dal Capitolo 5 del PIR (es. Sosta, Rifornimento Idrico, platee di lavaggio, preriscaldamento, servizi di manovra, <i>Fast track</i>, <i>Parking</i>, ecc.), esclusi i servizi compresi nel PMdA e la trazione elettrica.</p> <p>Le tariffe relative ad ogni servizio sono elencate al capitolo 6 del PIR.</p> <p>Ciascun servizio accessorio alla circolazione è considerato come singola <i>Performance Obligation</i>, pertanto ciascun prezzo si riferisce ad un'unica PO.</p> <p>La rilevazione del ricavo avviene mensilmente mentre la fatturazione viene effettuata trimestralmente sulla base degli importi rendicontati per ciascuna IF e per ciascun servizio.</p>
Prestazioni sanitarie	<p>Tramite la Direzione Sanitaria offre numerose e diversificate attività in campo sanitario rivolte sia alle società del Gruppo Ferrovie dello Stato, sia a società, Enti pubblici e privati convenzionati nel settore del trasporto che ai privati. Tra i servizi offerti rientrano le visite per: idoneità/inidoneità alla guida per le varie tipologie di patenti, assunzione e controllo dell'idoneità psico-fisica dei lavoratori nel comparto trasporti, accertamenti specialistici, ecc.</p> <p>Dal momento in cui la prestazione è considerata resa e conclusa viene inserita in un sistema di WEB VINE, che provvede a trasferire i dati per la rilevazione dei ricavi e l'emissione della relativa fattura.</p>

RFI S.p.A.

Ricavi GSMR	Il contratto disciplina il servizio effettuato da RFI in favore dei Gestori Telefonici consistente nell'accesso, in via non esclusiva, del segnale sulla banda di frequenza GSM all'interno delle gallerie ferroviarie, nonché la manutenzione dei suddetti impianti. I corrispettivi dovuti dagli operatori saranno fatturati in base a quanto disposto nelle condizioni del contratto.
Lavori per conto terzi	I lavori conto terzi di riferiscono a contratti di durata normalmente ultrannuale, per la realizzazione di un'opera o di un complesso di opere strettamente interdipendenti tra loro. Tali lavori sono eseguiti su ordinazione del committente secondo le specifiche tecniche da questi richieste e non sono svolti per esigenze di salvaguardia e sicurezza dell'esercizio ferroviario. Rientrano in tale classificazione anche le prestazioni di servizi legate generalmente alla costruzione di un bene, pattuiti come oggetto unitario per la specifica ordinazione di un cliente. Al momento della stipula della Convenzione con il cliente viene creato un "Ordine Interno" all'interno del quale viene effettuata la rendicontazione dei lavori necessaria per la registrazione dei ricavi. La fatturazione viene effettuata a valle della rendicontazione, tranne nei casi in cui è previsto la corresponsione di un anticipo.
Vendita di materiali	L'oggetto del contratto è la vendita di materiali "nuovi" (principalmente materiali tecnologici) e "usati servibili" (principalmente materiali di armamento). Il materiale nuovo viene venduto al prezzo più favorevole tra il prezzo standard e quello di acquisto, mentre per la cessione del materiale usato servibile normalmente la quotazione è definita prendendo a riferimento il prezzo del nuovo e applicando una decurtazione percentuale, correlata ad alcune variabili (es. consumo, tipologia, esclusione del trasporto, ecc.). Per ogni consegna di materiale viene redatto dal Capo Impianto un verbale di consegna, la cui copia viene trasmessa all'addetto per l'emissione dell'ordine di vendita e della relativa fattura.

ii. Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. La Società stima i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, include l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

iii. Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la Società risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

iv. Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

RFI S.p.A.

La Società capitalizza i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbe sostenuto se non lo avesse ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevede di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizza solo se esplicitamente addebitabili al cliente. La Società capitalizza i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che saranno recuperati.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto capitale vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" come componente positiva del conto economico.

Dividendi

Sono rilevati a conto economico quando sorge il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli azionisti della Società viene rappresentata come movimento del patrimonio netto e registrata come passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli azionisti.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società ed in conformità alle vigenti normative fiscali. Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

RFI S.p.A.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a Patrimonio Netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del conto economico complessivo e direttamente al Patrimonio Netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

In carenza delle condizioni richieste dallo IAS 12 la Società non stanziava imposte correnti e fiscalità differita.

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

Le attività e passività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività e passività del prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (*Discontinued Operation*) rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le attività e le passività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico.

RFI S.p.A.

Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

Principi contabili di recente emanazione

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2019.

IFRS 16 – Leases

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*, che è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1986 del 31 ottobre 2017. L'IFRS 16 sostituisce il principio IAS 17 *Leases*, nonché le interpretazioni IFRIC 4 Determinare se un accordo contiene un *leasing*, SIC 15 "Leasing operativo – Incentivi" e SIC 27 "La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del *leasing*". Il principio fornisce una nuova definizione di *lease* ed introduce un criterio basato sul controllo per distinguere i contratti di *lease* dai contratti per la fornitura di servizi. 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. Il principio si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente e in tema di rilevazione contabile prevede un unico modello di rilevazione per il locatario (*lessee*) richiedendo, quale regola generale, la rilevazione tra le attività del Diritto d'utilizzo del bene (*right-of-use asset* o RoU) e al passivo patrimoniale la Passività finanziaria (*lease liability*), che rappresenta l'obbligazione a pagare la quota capitale dei canoni di *leasing*. Non sono, invece, particolarmente rilevanti le modifiche introdotte dal nuovo principio contabile con riferimento al bilancio del locatore (*lessor*). Le Società del Gruppo FS Italiane hanno completato il progetto di *assessment* preliminare dei potenziali impatti rivenienti dall'applicazione del nuovo principio alla data di transizione (1° gennaio 2019). Tale processo si è declinato in diversi fasi, tra cui la mappatura dei contratti potenzialmente idonei a contenere un *lease* e l'analisi degli stessi al fine di comprenderne le principali clausole rilevanti ai fini dell'IFRS 16. Per una dettagliata descrizione di quanto previsto dal Principio, si rimanda a quanto descritto in precedenza, e successivamente con riferimento agli impatti derivanti dalla prima applicazione.

Annual improvements to IFRS standards 2015-2017 cycle

Il 12 dicembre 2017 lo IASB ha pubblicato il documento "Annual Improvements to IFRS Standards 2015-2017 Cycle". Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, hanno riguardato i seguenti principi: IAS 12 *Income Taxes*, IAS 23 *Borrowing Costs*, IFRS 3 *Business Combination* e IFRS 11 *Joint Arrangements*, IAS 19 *Employee Benefits* e IAS 28 *Investments in Associates and Joint Ventures*. L'applicazione delle citate novità, ove applicabile e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Emendamenti allo IAS 19 - Plan Amendment, Curtailment or Settlement

In data 7 febbraio 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 19 *Employee Benefits*. Le modifiche chiariscono il trattamento contabile a cui ricorrere per piani a benefici definiti in caso di modifica del piano,

RFI S.p.A.

curtailment o *settlement*. Ovvero, richiedono l'utilizzo di ipotesi aggiornate dell'eventuale rimisurazione per determinare il costo del servizio corrente e l'interesse netto per il resto del periodo di riferimento successivo alla modifica del piano. L'applicazione delle modifiche, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha prodotto impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Emendamenti allo IAS 28 - *Long-term Interests in Associates and Joint Ventures*

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 28 *Investment Entities*. L'emendamento chiarisce che ai crediti a lungo termine verso una società collegata o *joint venture*, che, nella sostanza, fanno parte dell'investimento netto nella società collegata o *joint venture*, si applica l'IFRS 9. L'emendamento prevede inoltre che l'IFRS 9 sia applicato a tali crediti prima dell'applicazione dello IAS 28, in modo che l'entità non tenga conto di eventuali rettifiche ai *long-term interests* derivanti dall'applicazione del suddetto IAS. L'applicazione delle modifiche, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha prodotto impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

IFRIC 23 – *Uncertainty over Income Tax Treatments*

Il 7 giugno 2017 lo IASB ha pubblicato l'IFRIC 23 *Uncertainty over Income Tax Treatments*. Lo *standard* spiega come rilevare e misurare contabilmente le imposte differite o correnti in presenza di aspetti di incertezza nel trattamento contabile di talune poste, incertezze collegate ai dubbi interpretativi non chiariti dalle *tax authority* di riferimento. L'applicazione dell'interpretazione, ove applicabile e per la natura dello stesso, non ha prodotto impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Emendamenti all'IFRS 9 - *Prepayment features with Negative Compensation*

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 9 *Financial Instruments* - Elementi di pagamento anticipato con compensazione negativa. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 498 del 22 marzo 2018. Le modifiche sono volte a chiarire la classificazione di determinate attività finanziarie rimborsabili anticipatamente quando si applica l'IFRS 9. In particolare, l'emendamento propone per agli strumenti finanziari con pagamento anticipato, che potrebbero dar esito ad una compensazione negativa, che possa essere applicato il metodo del costo ammortizzato o del *fair value through other comprehensive income* a seconda del modello di *business* adottato. L'applicazione delle modifiche, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha prodotto impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati da parte dell'Unione Europea, ma non ancora applicati

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

Il 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato la versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting*. Le principali modifiche rispetto alla versione del 2010 riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione, migliori definizioni e *guidance*, in particolare con riferimento alla definizione di passività, chiarimenti di importanti concetti, come *stewardship*, prudenza e incertezza nelle valutazioni. Il documento risulta essere stato omologato in data 29 novembre 2019.

Amendments to IAS 1 e IAS 8 – Definition of material

RFI S.p.A.

Il 31 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 1 e allo IAS 8 *Definition of Material*. Le principali modifiche hanno riguardato l'allineamento dei riferimenti e delle citazioni presenti in alcuni IFRS in modo che essi richiama la nuova versione del *Conceptual Framework*, approvata a marzo 2018, e non più quella del 2010. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2020 o successivamente. Il documento risulta essere stato omologato in data 29 novembre 2019.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'Unione Europea

Amendments to IFRS 3 – Business Combination

Il 22 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IFRS 3 *Business Combination*. La modifica ha interessato la definizione di *business*, intesa, attualmente, come un insieme integrato di attività che è possibile condurre e gestire allo scopo di fornire beni o servizi ai clienti, generare reddito da investimenti (come dividendi o interessi) o generare altri redditi da attività ordinarie. In precedenza, la definizione veniva utilizzata per intendere un insieme integrato di attività in grado di essere condotto e gestito allo scopo di fornire un rendimento sotto forma di dividendi, costi inferiori o altri vantaggi economici direttamente agli investitori o ad altri proprietari, membri o partecipanti. La nuova definizione modificata di un'impresa dovrà essere applicata alle acquisizioni che si verificano a partire dal 1° gennaio 2020. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2020.

Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7

Lo IASB ha pubblicato il documento *Interest Rate Benchmark Reform (Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7)*, che modifica le disposizioni in tema di *hedge accounting* dell'IFRS 9 e dello IAS 39.

Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2020 ma è comunque consentita un'applicazione anticipata.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

La redazione del bilancio di esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

Pertanto i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

RFI S.p.A.

Riduzione di valore delle attività non finanziarie

Le Attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso o la vendita. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

Riduzione di valore delle attività finanziarie

Secondo il modello di *impairment* adottato dalla Società, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di *default* che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (*forward looking*). La determinazione delle perdite attese, soprattutto in presenza di attività finanziarie deteriorate o con evidenze oggettive di *impairment* richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno (es.: stima dei flussi attesi dall'attività finanziaria) e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. La corretta identificazione degli elementi da utilizzare come base per la determinazione dell'*impairment* delle attività finanziarie, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

Opzioni di proroga/risoluzione nei contratti di *leasing*

I contratti di *leasing* che contengono delle opzioni di proroga/risoluzione comportano, alla data di decorrenza del *leasing*, la valutazione circa la ragionevole certezza di esercitare o meno le opzioni di proroga/risoluzione e la loro rivalutazione ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto controllo della Società. La valutazione delle opzioni di proroga può richiedere da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili alla data di valutazione del *leasing*, nonché dall'esperienza storica.

Valore Residuo di Immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali a vita utile definita

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il valore ammortizzabile di un elemento di immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali a vita utile definita è determinato detraendo al costo il suo valore residuo. Il valore residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di

RFI S.p.A.

dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La Società periodicamente rivede il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

Ammortamenti

Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato secondo i volumi di produzione così come più ampiamente descritto al paragrafo relativo agli Immobili, impianti e macchinari. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici, di uso e di settore per aggiornare tali volumi. Tali aggiornamenti periodico potrebbero comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

La determinazione dell'ammortamento rappresenta una stima contabile complessa influenzata da molteplici fattori, tra cui: la stima dei volumi di produzione espressi in treni-Km, la stima del valore residuo e da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio della Società.

Fair value di strumenti finanziari derivati

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. La Società usa tecniche di valutazione che utilizzano input direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti *fair value* ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori, potrebbero produrre valutazioni diverse.

Settori Operativi

Alla data della presente Relazione finanziaria la Società non ha titoli di debito o azioni quotate in un mercato regolamentato e rientra nel perimetro di consolidamento del Gruppo FS Italiane che, in ottemperanza all'IFRS 8 paragrafo 2 b, fornisce nelle Note al Bilancio Consolidato informazioni sui settori operativi.

RFI S.p.A.

4. Effetti dell'adozione dell'IFRS 16

Di seguito gli effetti dell'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 16 *Leases*, rappresentati sia quando la Società si pone quale soggetto locatario, sia quando si configura quale locatore:

Locatore

La Società, nella sua veste di locatore, non era tenuta, conformemente a quanto stabilito dal principio, ad effettuare rettifiche transitorie, pertanto contabilizza i contratti "attivi" di *leasing* secondo l'IFRS 16, a partire dalla data di applicazione iniziale.

Locatario

La Società ha applicato il principio IFRS 16 *Leases* a partire dal 1° gennaio 2019, utilizzando il metodo dell'applicazione retroattiva modificata in virtù del quale l'effetto cumulativo dell'applicazione iniziale è rilevato nel saldo di apertura degli utili portati a nuovo.

Alla data di applicazione iniziale la Società ha deciso di adottare l'espedito pratico previsto dal principio che consente di non riesaminare quali operazioni costituiscono un *leasing*; pertanto, il nuovo principio è stato applicato solo ai contratti che erano stati individuati in precedenza come *leasing*, ai sensi dello IAS 17 *Leasing* e dell'IFRIC 4 "Determinare se un accordo contiene un *leasing*". La definizione di *leasing* contenuta nell'IFRS 16 è stata perciò applicata solo ai contratti sottoscritti o modificati a partire dal 1° gennaio 2019.

Al di fuori delle esenzioni rappresentate dai contratti di breve durata e modesto valore, la Società ha iscritto, per i *leasing* classificati quali operativi ai sensi dello IAS 17, Attività per il diritto di utilizzo e Passività del *leasing*.

- le Passività del *leasing* sono state determinate al valore attuale dei pagamenti residui dovuti per i *leasing*, attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale al 1° gennaio 2019;
- le Attività per il diritto di utilizzo sono state valutate ad un importo pari alla passività del *leasing*, rettificato dell'importo di eventuali risconti passivi o ratei attivi dovuti per il *leasing* rilevati immediatamente prima della data di applicazione iniziale.

La Società ha utilizzato le seguenti semplificazioni tecniche per applicare l'IFRS 16 ai *leasing* classificati in precedenza come operativi secondo lo IAS 17.

- ha applicato un unico tasso di attualizzazione ad un portafoglio di *leasing* con caratteristiche simili;
- ha verificato la recuperabilità delle attività per diritto d'uso al 1° gennaio 2019 sulla base della valutazione effettuata in merito all'onerosità dei contratti di *leasing* in accordo alle disposizioni dello IAS 37.

Nel caso dei *leasing* classificati come finanziari secondo lo IAS 17, il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo e della passività del *leasing* al 1° gennaio 2019 corrisponde al valore contabile del bene oggetto di *leasing* e della passività del *leasing* secondo lo IAS 17, immediatamente prima di tale data.

In fase di applicazione iniziale dell'IFRS 16, la Società ha rilevato Attività per il diritto di utilizzo (classificate nella voce Immobili, impianti e macchinari in funzione della natura del bene oggetto di locazione) e Passività del *leasing* (classificate nelle voci Passività finanziarie correnti e non correnti), pari a 52.884 mila euro. In fase di valutazione delle passività del *leasing*, la società ha attualizzato i pagamenti dovuti per il *leasing* utilizzando il tasso di finanziamento marginale al 1° gennaio 2019.

La media dei tassi applicati, sulla base alla durata del debito finanziario, è riportata nella tabella che segue.

RFI S.p.A.

1Y	2Y	3Y	4Y	5Y	6Y	7Y	8Y	9Y	10Y
0,05%	0,36%	0,80%	1,02%	1,31%	1,47%	1,70%	1,79%	1,91%	2,11%

La tabella seguente riporta gli impatti dell'adozione del principio sulla situazione patrimoniale e finanziaria alla data di transizione:

valori in migliaia di euro	
Impatti all' 01 gennaio 2019	
ATTIVITA'	
Diritti d'uso terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	36.349
Diritti d'uso Altri beni	16.772
TOTALE ATTIVITA'	53.121
PASSIVITA'	
Passività finanziarie del <i>leasing</i> (non correnti)	41.141
Passività finanziarie del <i>leasing</i> (correnti)	11.980
TOTALE PASSIVITA'	53.121

La tabella seguente riporta invece gli impatti dell'adozione del principio sul conto economico 2019:

valori in migliaia di euro	
Impatti sul conto economico 2019	
Storno canoni <i>leasing</i>	13.170
Rilevazione ammortamento dei diritti d'uso	(12.588)
Impatto sull'EBIT	582
Rilevazione maggiori interessi passivi	(856)
Impatto sull'Utile Netto	(274)

La tabella seguente fornisce la riconciliazione tra gli impegni al 31.12.2018 rilevati secondo lo IAS 17/IFRIC 4 e le Passività del leasing iscritte al 1 gennaio 2019, contabilizzate secondo l'IFRS16:

valori in migliaia di euro	
Impatti all'01.01.2019	
Impegni per <i>leasing</i> al 31 dicembre 2018 (non rilevati in bilancio)	88.614
Attualizzazione sugli impegni 2018	(2.868)
Impegni per <i>leasing</i> al 31 dicembre 2018 attualizzati	85.746
Passività finanziarie non rilevate per esenzioni IFRS16	(32.625)
Passività finanziarie totali per <i>leasing</i> al 1° gennaio 2019	53.121

RFI S.p.A.

In tema di *disclosure*, il principio ha dettato nuovi obblighi informativi, di natura sia qualitativa che quantitativa, con l'obiettivo di fornire agli utilizzatori del bilancio informazioni sufficienti per comprendere e valutare l'effetto dei *leasing* sulla situazione patrimoniale-finanziaria, il risultato economico e i flussi finanziari della società.

RFI S.p.A.

NOTE SULLO STATO PATRIMONIALE**5. Gestione dei rischi finanziari**

Le attività svolte dalla Società la espongono a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse e di cambio), il rischio di liquidità ed il rischio di credito.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche ed i processi di gestione di tali rischi ed i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include, inoltre, ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società è focalizzata sulla volatilità dei mercati finanziari al fine di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica della Società.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un Cliente o una delle Controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria alla Società non adempiendo ad un'obbligazione e deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti finanziari verso la Pubblica Amministrazione, dai crediti relativi agli strumenti finanziari derivati e dalle disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione al rischio di credito nei confronti delle controparti, la Società ha in vigore una *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparti e per classi di *rating*.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio credito della Società:

RFI S.p.A.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2019	31.12.2018
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	575.918	1.164.949
Fondo svalutazione	(523)	(998)
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	575.395	1.163.951
Crediti commerciali non correnti	1.679	1.693
Fondo svalutazione	(2)	(3)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	1.677	1.690
Altre attività non correnti	4.040.517	3.441.985
Fondo svalutazione	(2.946)	(2.692)
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	4.037.571	3.439.293
Crediti commerciali correnti	827.626	832.782
Fondo svalutazione	(150.770)	(148.758)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	676.856	684.024
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	689.830	673.621
Fondo svalutazione	(497)	(515)
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	689.333	673.106
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	540.272	720.119
Fondo svalutazione	(389)	(544)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione	539.883	719.575
Altre attività correnti	2.142.623	2.873.112
Fondo svalutazione	(39.180)	(40.622)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	2.103.443	2.832.490
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione (*)	8.624.158	9.514.129

(*) Non sono inclusi i crediti tributari, le partecipazioni, la cassa contante e i ratei e risconti attivi

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile ad enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni Italiane ed il MEF.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito per controparte al netto delle disponibilità liquide, in valore assoluto e in valore percentuale:

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2019	31.12.2018
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	6.964.452	7.607.196
Clienti ordinari	502.478	437.281
Istituti finanziari*	625.722	894.577
Altri debitori	531.506	575.075
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	8.624.158	9.514.129

* le disponibilità liquide al netto della cassa contante (452 mila euro)

	31.12.2019	31.12.2018
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	81%	80%
Clienti ordinari	6%	5%
Istituti finanziari	7%	9%
Altri debitori	6%	6%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

RFI S.p.A.

L'ammontare delle attività finanziarie, ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo, è coperto da opportuni stanziamenti al Fondo Svalutazione Crediti.

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018 raggruppate per scaduto ed esposte con riferimento alla Pubblica Amministrazione, allo Stato, alle Regioni, ai Clienti ordinari e agli Istituti finanziari.

valori in migliaia di euro

31.12.2019						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	6.939.168	2.294	4.999	24.043	19.063	6.989.567
Fondo Svalutazione	(24.934)	(8)	(18)	(86)	(68)	(25.115)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	6.914.234	2.286	4.981	23.956	18.995	6.964.452
Società del gruppo	502.086	12.030	8.367	4.702	17.583	544.769
Fondo Svalutazione	(12.222)	(293)	(204)	(115)	(428)	(13.263)
Società del gruppo (netto)	489.864	11.737	8.163	4.588	17.155	531.506
Clienti terzi (lordo)	471.709	34.368	24.679	23.791	103.410	657.958
Fondo Svalutazione	(111.468)	(8.121)	(5.832)	(5.622)	(24.437)	(155.479)
Clienti terzi (netto)	360.241	26.247	18.848	18.169	78.974	502.478
Istituti finanziari	626.172	-	-	-	-	626.172
Fondo Svalutazione	(450)	-	-	-	-	(450)
Istituti finanziari (netto)	625.722	-	-	-	-	625.722
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	8.390.060	40.270	31.991	46.713	115.124	8.624.158

valori in migliaia di euro

31.12.2018						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	7.588.077	24.029	1.149	1.671	17.388	7.632.314
Fondo Svalutazione	(8.408)	(35)	(26)	(66)	(16.583)	(25.118)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	7.579.669	23.994	1.123	1.605	805	7.607.196
Società del gruppo	524.273	38.726	2.719	2.806	19.639	588.163
Fondo Svalutazione	(401)	(30)	(2)	(2)	(12.653)	(13.088)
Società del gruppo (netto)	523.872	38.696	2.717	2.804	6.986	575.075
Clienti terzi (lordo)	* 361.725	* 29.589	* 20.381	* 20.551	* 160.176	* 592.422
Fondo Svalutazione	(24.198)	(1.967)	(775)	(4.230)	(123.971)	(155.141)
Clienti terzi (netto)	337.527	27.622	19.606	16.321	36.205	437.281
Istituti finanziari	895.256	-	-	-	107	895.363
Fondo Svalutazione	(679)	-	-	-	(107)	(786)
Istituti finanziari (netto)	894.577	-	-	-	-	894.577
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	9.335.645	90.312	23.446	20.730	43.996	9.514.129

I crediti verso i Clienti Ordinari, scaduti da oltre 720 giorni, derivano principalmente da contenziosi di varia natura in essere con le controparti. Per il recupero di alcune di tali posizioni sono state poste in essere azioni legali, il cui iter è ancora in corso di definizione.

In alcuni casi sono state anche proposte ed effettuate operazioni di compensazione fra crediti e debiti dello stesso cliente/fornitore che hanno agevolato il recupero del credito.

RFI S.p.A.

I crediti verso la Pubblica Amministrazione, scaduti da oltre 720 giorni, sono riferiti principalmente ad enti locali che manifestano criticità finanziarie nel più generale quadro di sfavorevole congiuntura economico-finanziaria nazionale.

L'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito è stata classificata per classe di rischio al 31 dicembre 2019, così come determinato dall'agenzia di *rating* Standard&Poor's, ed illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in migliaia di euro

2019			
Costo ammortizzato			
	12 - months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Totale
da AAA a BBB-	1.805.641	6.354.867	8.160.508
da B a CCC	378	657.579	657.957
Valore contabile lordo	1.806.019	7.012.446	8.818.465
Fondo svalutazione	(1.408)	(192.899)	(194.307)
Valore netto	1.804.611	6.819.547	8.624.158

valori in migliaia di euro

2018			
Costo ammortizzato			
	12 - months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Totale
da AAA a BBB-	2.559.442	6.556.210	9.115.652
da BB a BB+	81	-	81
da B a CCC	107	592.422	592.529
Valori contabili lordo	2.559.630	7.148.632	9.708.262
Fondo svalutazione	(2.057)	(192.076)	(194.133)
Valore netto	2.557.573	6.956.556	9.514.129

RFI S.p.A.

Nel seguito il dettaglio delle variazioni riferite alle rettifiche e riprese di valore delle attività finanziarie:

valori in migliaia di euro

	12 - months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Totale
Saldo al 1° gennaio 2019	(2.057)	(192.076)	(194.133)
Attività finanziarie rimborsate	653	4.732	5.385
Nuove attività finanziarie acquisite	(4)	(1.196)	(1.200)
Operazioni straordinarie	0	0	0
Accantonamento Fondo svalutazione	0	(12.405)	(12.405)
Rilascio fondo	0	6.181	6.181
Utilizzo Fondo	0	1.865	1.865
Saldo al 31 dicembre 2019	(1.408)	(192.899)	(194.307)

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità sono monitorati con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.

La gestione della liquidità di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, viene eseguita dalla struttura Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario che permette alla società di gestire le proprie esigenze di liquidità nella gestione ordinaria nonché attraverso disponibilità finanziarie di tipo *committed* e *uncommitted* attivabili tramite la Capogruppo. In tal senso al 31 dicembre 2019 RFI ha usufruito delle linee *committed* e *uncommitted* per EUR 960 mln.

RFI, inoltre, è titolare di un conto corrente infruttifero verso il MEF compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione tra le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI e l'avanzamento degli investimenti.

Le passività finanziarie contratte dalla società fanno principalmente riferimento a risorse finanziarie utilizzate per la realizzazione degli investimenti connessi con le tratte AV/AC.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

RFI S.p.A.

31.12.2019	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
Passività finanziarie non derivate*							
Finanziamenti da banche	1.199.866	1.392.507	115.101	115.177	230.661	447.532	484.036
Passività del leasing	52.532	55.995	6.672	6.430	12.506	19.802	10.585
Debiti verso altri finanziatori	86.093	88.610	15.902	15.902	31.804	25.002	—
Debiti verso società del Gruppo	2.951.426	3.094.726	1.066.407	490.750	737.104	27.519	772.946
Totale	4.289.917	4.631.838	1.204.082	628.259	1.012.075	519.855	1.267.567
Debiti commerciali	3.199.590	3.199.590	228.723	2.952.185	18.682		
Passività finanziarie derivate*	14.682	14.802	3.396	2.923	4.420	4.052	12

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie sono state esposte al lordo dei ratei

31.12.2018	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
Passività finanziarie non derivate *							
Finanziamenti da banche	1.391.920	1.632.296	114.976	115.082	230.410	580.962	590.866
Passività del leasing							
Debiti verso altri finanziatori	115.224	120.622	15.902	15.902	31.805	57.013	—
Debiti verso società del Gruppo	2.200.156	2.402.501	275.720	239.954	595.754	752.054	539.019
Totale	3.707.300	4.155.419	406.598	370.938	857.969	1.390.029	1.129.885
Debiti commerciali	3.218.650	3.218.650	538.040	2.661.888	18.722		
Passività finanziarie derivate*	18.603	19.194	4.080	3.615	5.684	5.774	41

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie sono state esposte al lordo dei ratei per interessi

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. All'interno della voce "debiti verso società del Gruppo" è compresa la quota a breve termine dei finanziamenti passivi erogati dalla Capogruppo che per loro natura sono collocati all'interno della più breve scadenza "entro 6 mesi" prevista nella tabella di informativa.

Si evidenzia che, con riferimento alle scadenze contrattuali, la quota più significativa è rappresentata dai debiti commerciali per appalti e lavori il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie al 31 dicembre 2019 e 2018, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

31.12.2019	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate*				
Finanziamenti da banche	1.199.866	199.901	581.234	418.731
Passività del leasing	52.532	12.226	30.425	9.881
Debiti verso altri finanziatori	86.093	30.057	56.036	—
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.951.426	1.510.237	702.086	739.103
Totale	4.289.917	1.752.421	1.369.781	1.167.715

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo dei ratei

valori in migliaia di euro

31.12.2018	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate *				
Finanziamenti da banche	1.391.920	196.476	694.487	500.957
Passività del leasing				
Debiti verso altri finanziatori	115.224	29.130	86.094	—
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.200.156	458.654	1.242.339	499.163
Totale	3.707.300	684.260	2.022.920	1.000.120

*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo dei ratei

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio e di interesse. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della società a tale rischio entro livelli ritenuti accettabili, ottimizzando, al contempo, il rendimento degli investimenti. La Società utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso di interesse è associato all'intrinseca variabilità dei tassi di interesse di mercato che rende incerti flussi futuri associati alle operazioni finanziarie attive e passive.

Con riferimento all'indebitamento di medio lungo termine attuale e prospettico, la Società ha adottato, con il supporto dei servizi di *financial risk management* della struttura Finanza della Capogruppo, un'organica policy di gestione del rischio di tasso di interesse che ha come obiettivo (i) il contenimento degli oneri finanziari complessivi (anche in presenza di scenari avversi) ad un livello non superiore alle ipotesi previste in Piano di impresa e che al contempo offra (ii) la possibilità di liberare risorse aggiuntive rispetto al costo del debito ipotizzato. Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti in RFI sono rappresentati da *Plain Vanilla Collar* ed *Interest Rate Swap* aventi esclusiva funzione di copertura secondo i requisiti previsti nel *Cash Flow Hedge*.

RFI S.p.A.

Gli *Interest Rate Collar*, per un valore nozionale complessivo di 300 milioni di euro, sono stati stipulati tra l'ultima parte del 2011 ed i primi mesi del 2012 per la gestione del debito a tasso variabile.

La specifica posta di debito risulta attualmente coperta per il 50%, mentre le coperture sulla restante quota di debito sono scadute nel corso di precedenti esercizi.

Al 31 dicembre 2019 il valore nozionale *outstanding* è pari a 50 milioni di euro.

Per quanto concerne gli *Interest Rate Swap* in essere stipulati dalla Società nel 2012 a seguito di *early termination option*, essi costituiscono la prosecuzione economica delle coperture a valere sui finanziamenti a tasso variabile accesi nel 2002.

Al 31 dicembre 2019 il valore nozionale *outstanding* è pari a 311 milioni di euro.

Stima del *fair value*

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio della Società sono di natura *OTC (Over The Counter)* e rientrano nella classificazione di *fair value* di livello 2. Le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati *standard* di mercato. In particolare si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli *Swap*;
- all'uso di modelli finanziari di valutazione considerati *standard* di mercato per i contratti di opzione (*Cap* e *Collar*).

I dati di input utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor 3mesi*, la curva *Swap vs Euribor 6mesi*, la *Eur Interest Rate Normal Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap curve (CDS)* delle parti coinvolte nel contratto derivato che rappresentano il dato di *input* comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del *non-performance risk*. La determinazione del *non-performance risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati *i)* l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, *ii)* le opportune *CDS curve* per rappresentare la loro probabilità di *default* (PD).

La seguente tabella riporta i finanziamenti (incluso la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso.

	valori in migliaia di euro					
	Valore contabile	Flussi contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	1.999.753	2.054.840	1.096.758	137.348	227.390	593.344
- tasso fisso	2.237.632	2.521.004	722.480	862.222	272.663	663.639
Saldo al 31 dicembre 2019	4.237.385	4.575.844	1.819.238	999.570	500.053	1.256.983
- tasso variabile	1.102.679	1.161.934	305.054	135.489	315.488	405.903
- tasso fisso	2.604.621	2.993.486	472.482	722.480	1.074.542	723.982
Saldo al 31 dicembre 2018	3.707.300	4.155.420	777.536	857.969	1.390.030	1.129.885

*Per una più corretta rappresentazione le passività sono state esposte al lordo dei ratei

RFI S.p.A.

La tabella seguente riporta inoltre l'incidenza dei finanziamenti (inclusa la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi.

	31.12.2019	31.12.2018
Prima della copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	47,3%	26,5%
tasso fisso	52,7%	73,5%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	37,6%	15,4%
tasso variabile protetto	2,4%	4,0%
tasso fisso	60,1%	80,6%

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse *Euribor* applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2019.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	2.854	(1.255)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(2.495)	1.940
Totale	359	685

Se i tassi di interesse nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 fossero stati di 50 punti base più alti, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio al netto dell'effetto fiscale sarebbe stato più alto di 359 mila euro. Alla stessa data, se i tassi di interesse fossero stati di 50 punti base più bassi, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio sarebbe stato più alto di 685 mila euro.

Si riporta altresì l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis points* in aumento e in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2019 sul *fair value* degli strumenti derivati. Si evidenzia che tali effetti sarebbero sostanzialmente da riflettere nell'apposita riserva di Patrimonio netto.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	3.685	(3.764)
Totale	3.685	(3.764)

Rischio di cambio

RFI è principalmente attiva nel mercato italiano e, comunque, in Paesi dell'area euro ed è pertanto esposta solo molto limitatamente al rischio cambio derivante dalle diverse valute con cui opera.

Gestione del capitale proprio

RFI S.p.A.

L'obiettivo della Società, nell'ambito della gestione del rischio di capitale, è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale a beneficio dei diversi portatori di interesse nonché quello di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

Attività e passività finanziarie per categoria

A completamento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella che segue riporta una riconciliazione tra Attività e Passività finanziarie esposte nelle precedenti tabelle per categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.

valori in migliaia di euro			
31.12.2019	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	575.395		
Crediti commerciali non correnti	1.677		
Altre attività non correnti	4.037.579		
Crediti commerciali correnti	676.856		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	689.333		
Disponibilità Liquide	540.334		
Altre attività correnti	2.125.444		
Finanziamenti a medio/lungo termine		2.497.189	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		53.571	53.571
Debiti commerciali non correnti		18.682	
Altre passività non correnti		122.879	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.740.196	
Debiti commerciali correnti		3.180.908	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		14.006	
Altre passività correnti		3.282.149	

valori in migliaia di euro			
31.12.2018	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.163.951		
Crediti commerciali non correnti	1.690		
Altre attività non correnti	3.439.293		
Crediti commerciali correnti	684.024		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	673.106		
Disponibilità Liquide	719.743		
Altre attività correnti	2.840.233		
Finanziamenti a medio/lungo termine		3.023.040	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		17.947	17.947
Debiti commerciali non correnti		18.722	
Altre passività non correnti		111.478	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		684.260	
Debiti commerciali correnti		3.199.928	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		912	
Altre passività correnti		4.001.817	

RFI S.p.A.

6. Aggregazioni aziendali

Fusione per Incorporazione UM Ferro S.r.l. in RFI

In attuazione di quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione di RFI nella seduta del 5 aprile 2019, e successivamente approvato dall'assemblea straordinaria del 17 aprile 2019, si è proceduto, in data 10 giugno 2019, all'acquisto dell'intero capitale sociale della UM Ferro S.r.l., società costituita da Umbria T.P.L e Mobilità S.p.A. e destinataria del conferimento del ramo d'azienda infrastruttura di quest'ultima. In data 24 giugno 2019, con effetti contabili decorrenti dal 1° luglio 2019, si è perfezionata l'operazione di fusione per incorporazione della società UM Ferro S.r.l. in RFI per consentire di esercire la linea ferroviaria oggetto del subentro ai sensi dell'art 47 del Decreto Legge n. 50 del 2017.

7. Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

La voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" subisce un decremento di 3.478 mila euro per effetto della finalizzazione, nel mese di marzo, dell'operazione di cessione del 100% del capitale di Centostazioni Retail S.p.A.. Le azioni sono state cedute da FS Italiane S.p.A. e RFI ad ALTACSRETAILFR S.r.l..

La vendita della Società completa il processo di riorganizzazione e valorizzazione del *network* Centostazioni e, più in generale, dell'attività *travel retail* del Gruppo FS.

8. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari ad inizio e fine periodo, con le relative movimentazioni intercorse. Sono inoltre riportate le analisi delle variazioni del "Costo storico", degli "Ammortamenti e perdite di valore" e dei "Contributi". L'importo indicato nella colonna "Manutenzione Straordinaria" è relativo alle correlate spese sostenute e capitalizzate, pertanto soggette ad ammortamento.

Gli investimenti dell'esercizio, pari a 4.679 milioni di euro, sono relativi principalmente ai grandi progetti infrastrutturali per circa 1.205 milioni di euro; alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio per circa 3.233 milioni di euro, di cui 247 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico e 809 milioni di euro per interventi di manutenzione straordinaria interamente contribuiti; alle attività per diritti d'uso derivanti dall'applicazione del principio IFRS 16 per circa 12 milioni di euro.

Per maggiori informazioni in merito ai passaggi in esercizio si rimanda a quanto esposto nel paragrafo "Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario" nella Relazione sulla Gestione.

Gli ammortamenti del periodo sono pari a 112.564 mila euro, di cui 12.588 mila euro riferibili ad Attività per diritti d'uso (IFRS 16).

RFI S.p.A.

	valori in migliaia di euro							Totale
	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Migliorie su attività imm. di terzi	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e accenti	Manutenzione straordinaria	
Costo storico	94.822.809	177.364	462.342	794.447	350.422	21.538.296	3.665.025	121.810.704
Ammortamenti e perdite di valore	(23.562.311)	(69.426)	(244.375)	(359.672)	(202.295)	(1.553.597)	—	(25.991.676)
Contributi	(41.212.025)	(43.474)	(123.350)	(311.511)	(81.004)	(16.847.122)	(3.665.025)	(62.283.511)
Consistenza al 31.12.2018	30.048.473	64.463	94.617	123.264	67.124	3.137.577	—	33.535.518
Costo storico	94.859.158	177.364	462.342	794.447	367.194	21.538.296	3.665.025	121.863.825
Ammortamenti e perdite di valore	(23.562.311)	(69.426)	(244.375)	(359.672)	(202.295)	(1.553.597)	—	(25.991.676)
Contributi	(41.212.025)	(43.474)	(123.350)	(311.511)	(81.004)	(16.847.122)	(3.665.025)	(62.283.511)
Consistenza al 01.01.2019	30.084.822	64.463	94.617	123.264	83.896	3.137.577	—	33.588.639
Investimenti	7.877	—	121	—	5.210	3.857.179	809.343	4.679.731
Passaggi in esercizio	5.413.756	7.175	81.784	35.603	4.014	(4.628.307)	(914.024)	—
Ammortamenti	(100.495)	(20)	(2.392)	(2.851)	(6.805)	—	—	(112.564)
Perdite di valore	—	—	—	—	—	—	—	—
Operazioni straordinarie	—	—	—	—	47	—	—	47
Variazioni costo storico per operazioni straordinarie	—	—	—	—	310	—	—	310
Variazioni F.do Ammortamento per scissioni	—	—	—	—	(263)	—	—	(263)
Variazione contributi	(5.091.282)	(7.136)	(76.626)	(35.261)	(3.719)	1.068.990	104.681	(4.040.354)
Incrementi per calaggio di anticipi	—	—	—	—	—	(3.231.011)	(809.343)	(4.040.354)
Passaggi in esercizio	(5.091.282)	(7.136)	(76.626)	(35.261)	(3.719)	4.300.000	914.024	—
Alienazioni e dismissioni	(2.379)	—	(157)	(333)	(589)	10.884	—	7.583
Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni	(10.039)	—	(157)	(1.714)	(7.434)	—	—	(19.344)
Decremento F.do Ammortamento per dismissioni	7.280	—	300	950	2.370	—	—	10.901
Decrementi contributi per altre dismissioni	335	—	—	351	4.061	10.884	—	15.632
Decrementi svalutazione/ri valutazione per dismissioni	45	—	(143)	79	413	—	—	395
Altre riclassifiche	1.331	571	—	199	(286)	9.395	—	11.209
Variazioni costo storico per altre riclassifiche	6.466	758	—	(517)	(714)	(103.779)	—	(97.785)
Variazioni F.do Amm.to per Riclassifiche	(1.499)	(68)	—	1.080	49	—	—	(437)
Variazioni contributi per riclassifiche	34	(30)	—	(371)	359	113.173	—	113.165
Variazioni svalutazione/ri valutazione per riclassifiche	(3.671)	(90)	—	7	20	—	—	(3.734)
Totale variazioni	228.808	590	2.886	(2.644)	(2.128)	318.140	—	545.652
Costo storico	100.277.218	185.297	544.089	827.820	368.580	20.663.389	3.560.344	126.426.738
Ammortamenti e perdite di valore	(23.660.651)	(69.604)	(246.610)	(360.407)	(206.509)	(1.553.597)	—	(26.097.378)
Contributi	(46.302.938)	(50.640)	(199.976)	(346.793)	(80.303)	(15.654.075)	(3.560.344)	(66.195.068)
Consistenza al 31.12.2019	30.313.630	65.053	97.504	120.620	81.768	3.455.717	—	34.134.292

143

Relazione finanziaria annuale 2019

RFI S.p.A.

di cui ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Altri beni			Totale
		Autoveicoli	Automezzi	Altro	
Costo storico	36.349	16.516	0	256	53.121
Consistenza al 01.01.2019	36.349	16.516	-	256	53.121
Investimenti (nuovi <i>leasing</i>)	6.394	5.210	121	0	11.725
Ammortamenti	(7.299)	(5.196)	(7)	(86)	(12.588)
Totale variazioni	(905)	14	114	(86)	(863)
Costo storico	42.743	21.726	121	256	64.846
Ammortamenti e perdite di valore	(7.299)	(5.196)	(7)	(86)	(12.588)
Consistenza al 31.12.2019	35.444	16.530	114	170	52.258

Contributi in conto impianti

Nel corso del 2019 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di 4.040.354 mila euro, di cui 3.719.881 mila euro Statali, costituiti principalmente da:

- 3.532.710 mila euro di cui 3.417.638 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MEF destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale e 115.072 mila euro destinati alla copertura delle anticipazioni erogate a fornitori sui progetti d'investimento contribuiti;
- 187.171 mila euro di cui 165.931 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MIT destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale e 21.240 mila euro destinati alla copertura delle anticipazioni erogate a fornitori sui progetti d'investimento contribuiti;
- 312.171 mila euro derivanti principalmente da fonti dell'Unione Europea e da Enti locali.

9. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio ed a fine esercizio degli investimenti immobiliari.

RFI S.p.A.

	2019				2018			
	Terreni	Fabbricati	Immob. in corso e accanti	TOTALE	Terreni	Fabbricati	Immob. in corso e accanti	TOTALE
valori in migliaia di euro								
Saldo al 1 Gennaio								
Costo	509.768	594.100	-	1.103.868	827.289	294.908	-	1.122.197
di cui:								
Costo Storico	1.575.433	1.540.814	-	3.116.248	1.897.250	822.854	-	2.720.104
Fondo Ammortamento		(539.339)	-	(539.339)	-	(320.149)	-	(320.149)
Contributi	(18.906)	(170.878)	-	(189.784)	(3.540)	(70.316)	-	(73.856)
Rivalutazioni - Svalutazioni	(1.046.759)	(236.497)	-	(1.283.257)	(1.066.421)	(137.481)	-	(1.203.902)
Valore a bilancio	509.768	594.100	-	1.103.868	827.289	294.908	-	1.122.197
Variazioni dell'esercizio								
Acquisizioni (passaggio in esercizio)	52	88.700	(88.320)	432	113	9.435	-	9.548
Riclassifiche	(2.821)	928	31.669	29.777	(317.554)	280.785	-	(36.769)
<i>Variazioni costo storico</i>	<i>(6.494)</i>	<i>834</i>	<i>112.236</i>	<i>106.577</i>	<i>(351.250)</i>	<i>677.976</i>	-	<i>326.726</i>
<i>Variazioni F.do Ammortamento</i>	-	19	-	19	29.414	(205.994)	-	(176.580)
<i>Variazioni contributi</i>	<i>(1)</i>	<i>(4)</i>	<i>(80.567)</i>	<i>(80.572)</i>	<i>(15.365)</i>	<i>(92.141)</i>	-	<i>(107.506)</i>
<i>Variazioni svalutazioni/rivalutazioni</i>	<i>3.675</i>	<i>79</i>	-	<i>3.754</i>	<i>19.647</i>	<i>(99.056)</i>	-	<i>(79.409)</i>
Alienazioni e dismissioni	(529)	(586)	-	(1.115)	(79)	(79)	-	(158)
<i>Decrementi costo storico</i>	<i>(3.222)</i>	<i>(1.709)</i>	-	<i>(4.931)</i>	<i>(100)</i>	<i>(229)</i>	-	<i>(329)</i>
<i>Decremento F.do Ammortamento</i>	-	905	-	905	7	110	-	117
<i>Decrementi contributi</i>	-	17	-	17	-	-	-	-
<i>Decrementi svalutazioni/rivalutazione</i>	<i>2.693</i>	<i>201</i>	-	<i>2.894</i>	<i>14</i>	<i>40</i>	-	<i>54</i>
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	19.158	-	19.158
<i>Variazioni costo storico</i>	-	-	-	-	-	30.778	-	30.778
<i>Variazioni F.do Ammortamento</i>	-	-	-	-	-	(11.620)	-	(11.620)
Incrementi/decrementi da rivalutazione/svalutazione	(16.027)	-	-	(16.027)	-	-	-	-
Variatione contributi	(49)	(80.567)	80.567	(49)	-	(8.422)	-	(8.422)
Ammortamenti	(2.370)	(2.370)	-	(2.370)	-	(1.686)	-	(1.686)
Totale Variazioni	(19.373)	6.106	23.917	10.649	(317.520)	299.192	-	(18.328)
Saldo al								
Costo	490.395	600.206	23.917	1.114.517	509.768	594.100	0	1.103.868
di cui:								
Costo Storico	1.549.743	1.628.639	23.917	3.202.299	1.575.433	1.540.814	-	3.116.248
Fondo Ammortamento	-	(540.784)	-	(540.784)	-	(539.339)	-	(539.339)
Contributi	(18.956)	(251.432)	-	(270.388)	(18.906)	(170.878)	-	(189.784)
Rivalutazioni - Svalutazioni	(1.040.392)	(236.217)	-	(1.276.609)	(1.046.759)	(236.497)	-	(1.283.257)
Valore a bilancio	490.395	600.206	23.917	1.114.517	509.768	594.100	0	1.103.868

RFI S.p.A.

10. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle Attività Immateriali ad inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

	valori in migliaia di euro			
	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	114.412	580.990	487.206	1.182.609
Ammortamenti e perdite di valore	(80.380)	(145.011)	(4.746)	(230.136)
Contributi	(13.851)	(288.871)	(18.570)	(321.291)
Consistenza al 31.12.2018	20.181	147.108	463.891	631.181
Investimenti/acquisizioni	—	—	113.051	113.051
<i>Costo storico investimenti/acquisizioni</i>	—	—	113.051	113.051
<i>F.do Ammortamento investimenti/acquisizioni</i>	—	—	—	—
Passaggi in esercizio	9.502	23.730	(33.231)	—
Ammortamenti	(480)	(3.326)	—	(3.806)
Perdite di valore	—	—	—	—
Variazioni e contributi	(8.884)	(23.673)	32.557	—
Alienazioni e dismissioni	—	—	—	—
Operazioni straordinarie	—	(4.233)	—	(4.233)
<i>Variazioni costo storico per operazioni straordinarie</i>	—	(46.855)	—	(46.855)
<i>Variazioni F.do Ammortamento per operazioni straordinarie</i>	—	1.621	—	1.621
<i>Variazioni rivalutazione/svalutazione per Operazioni Straordinarie</i>	—	1.082	—	1.082
<i>Variazioni contributi per Operazioni Straordinarie</i>	—	39.920	—	39.920
Altre riclassifiche	—	78	(41.015)	(40.937)
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	—	106	(8.458)	(8.351)
<i>Variazioni F.do Ammortamento per altre riclassifiche</i>	—	(23)	—	(23)
<i>Variazioni contributi per altre riclassifiche</i>	—	13	(32.557)	(32.544)
<i>Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche</i>	—	(20)	—	(20)
Totale variazioni	137	(7.424)	71.362	64.076
Costo storico	123.914	557.971	558.568	1.240.453
Ammortamenti e perdite di valore	(80.860)	(145.676)	(4.746)	(231.281)
Contributi	(22.735)	(272.611)	(18.570)	(313.916)
Consistenza al 31.12.2019	20.319	139.684	535.253	695.256

11. Partecipazioni

Si riportano di seguito le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni raggruppate per categoria.

RFI S.p.A.

	valori in migliaia di euro	
	Valore netto 31.12.2019	Valore netto 31.12.2018
Partecipazioni in:		
Imprese controllate	85.467	79.567
Imprese collegate	7.077	7.077
Altre imprese	49.012	49.012
Totale	141.556	135.656

	Valore Netto 31.12.2018	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2019
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni / rimborsi	
Partecipazioni in imprese controllate						
Blu Jet S.r.l.	200	-	-	-	-	200
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	48.455	-	-	-	-	48.455
Terminal Italia S.r.l.	6.538	2.700	-	-	-	9.238
Bluferries S.r.l.	21.229	-	-	-	-	21.229
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	3.145	-	-	-	-	3.145
UM Ferro Srl	-	308	-	-	(308)	-
Infrarail Firenze S.R.L.	-	3.200	-	-	-	3.200
Partecipazioni in imprese collegate						
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.077	-	-	-	-	7.077
Altre Imprese						
Isfort S.p.A.	48	-	-	-	-	48
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	48.882	-	-	-	-	48.882
Interporto Marche S.p.A.	82	-	-	-	-	82
Totale	135.656	6.208	-	-	(308)	141.556

	Valore Netto 31.12.2017	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2018
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni / rimborsi	
Partecipazioni in società controllate						
Blu Jet S.r.l.	-	200	-	-	-	200
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	48.455	-	-	-	-	48.455
Terminal Italia S.r.l.	6.538	-	-	-	-	6.538
Bluferries S.r.l.	21.229	-	-	-	-	21.229
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	-	3.145	-	-	-	3.145
Partecipazioni in imprese collegate						
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.077	-	-	-	-	7.077
Altre Imprese						
Isfort S.p.A.	48	-	-	-	-	48
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	48.882	-	-	-	-	48.882
Interporto Marche S.p.A.	82	-	-	-	-	82
Totale	132.311	3.345	-	-	-	135.656

Le partecipazioni, che ammontano a 141.556 mila euro, nel corso del 2019 hanno registrato un incremento di 5.900 mila euro, dovuto alla costituzione della società Infrarail Firenze S.r.l. totalmente controllata da RFI, all'acquisizione di una partecipazione minoritaria di Terminali Italia S.r.l. detenuta da Mercitalia Intermodal S.p.A. Nel corso dell'esercizio, si è registrata la fusione per incorporazione della società UM Ferro S.r.l. in RFI. È stato contabilizzato, inoltre, l'incremento della partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero-Società di Partecipazioni S.p.A., pari a 112.344 mila euro, che non risulta in evidenza in quanto interamente compensato

RFI S.p.A.

dall'incremento dei contributi in conto impianti, ricevuti dal MEF e riversati alla controllata a valere sul capitolo 7122.

Si riporta di seguito l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e collegate, ed il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

valori in migliaia di euro								
	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2019	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2019 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Blu Jet S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	200	97	1.252	100,00%	1.252	200	(1.052)
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	825.791	62	827.837	88,99%	736.708	48.455	(688.254)
Terminali Italia S.r.l.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	7.346	3.210	21.777	100,0%	21.777	9.238	(12.540)
Bluferries S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	20.100	2.173	31.781	100,0%	31.781	21.229	(10.552)
Grandi Stazioni Rail S.p.A.*	Roma, Via Giolitti 34	4.304	5.944	50.060	100,0%	50.060	3.145	(46.915)
Infrarail Firenze S.R.L.	Firenze, Viale Francesco Redi 2	200	(57)	3.143	100,0%	3.143	3.200	57
Partecipazioni in imprese collegate								
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona, Via Sommacampagna 61	16.876	(110)	14.189	50,0%	7.095	7.077	(18)

*La Società adotta i principi contabili internazionali (IAS-IFRS).

valori in migliaia di euro										
	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
31.12.2019										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	1.028	17.208	18.237	1.105	2.942	4.047	1.167	1.277	(110)
31.12.2018										
Partecipazioni in imprese collegate										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	964	17.457	18.421	907	3.325	4.232	1.201	1.286	(85)

RFI S.p.A.

12. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	489.094	590.326	1.079.420	1.079.420	582.888	1.662.308	(590.326)	7.438	(582.888)
Crediti per finanziamenti	86.824	—	86.824	85.529	—	85.529	1.295	—	1.295
Altri crediti finanziari	—	99.504	99.504	—	90.733	90.733	—	8.771	8.771
Totale	575.918	689.830	1.265.748	1.164.949	673.621	1.838.570	(589.031)	16.209	(572.822)
Fondo svalutazione	(523)	(497)	(1.020)	(998)	(515)	(1.513)	475	18	493
totale netto fondo svalutazione	575.395	689.333	1.264.728	1.163.951	673.106	1.837.057	(588.556)	16.227	(572.329)

I Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere pari a 1.079.420 mila euro sono relativi:

- per 287.386 mila euro ai contributi quindicennali, previsti dall'art.1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per la realizzazione di investimenti ferroviari, acquisiti mediante un'operazione di anticipazione dei flussi attualizzati;
- per 792.034 mila euro ai contributi quindicennali, previsti dall' art.1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007, per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/AC della Linea Torino-Milano-Napoli.

La variazione in diminuzione dei suddetti crediti verso il MEF, pari a 582.888 mila euro è ascrivibile:

- per 182.889 mila euro alla riduzione netta dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 84 della Legge Finanziaria 2006, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 17.111 mila euro relativo agli interessi maturati nel 2019 e della riduzione a seguito dell'incasso di 200.000 mila euro del contributo annuo da parte dell'Istituto finanziatore in virtù della delega all'incasso a questo conferita;
- per 400.000 mila euro alla riduzione dei contributi previsti dal suddetto art.1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007 a seguito dell'incasso del contributo annuo.

I crediti per finanziamenti non correnti pari a 86.824 mila euro riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso Unicredit (81.810 mila euro); le somme iscritte in tale posta risultano generalmente vincolate a seguito di pignoramenti effettuati da fornitori terzi per decreti ingiuntivi/atti di precetto non onorati.

L'incremento pari a 8.771 mila euro della posta "Altri crediti finanziari" è relativo all'incremento rispetto al 31 dicembre 2018 del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario.

13. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	16.205	49.315	65.520	160.899	30.640	191.539	(144.694)	18.675	(126.019)
Crediti per IVA	9	—	9	9	—	9	—	—	—
MEF e MIT	4.020.967	1.752.388	5.773.355	3.277.875	2.465.380	5.743.255	743.092	(712.992)	30.100
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	—	11.636	11.636	—	65.199	65.199	—	(53.563)	(53.563)
Altre Amministrazioni dello Stato	—	51.334	51.334	—	96.653	96.653	—	(45.319)	(45.319)
Debitori diversi	3.344	290.126	293.470	3.202	215.240	218.442	142	74.886	75.028
Ratei e riscotti attivi	—	9.825	9.825	—	7.743	7.743	—	2.082	2.082
Totale	4.040.525	2.164.624	6.205.149	3.441.985	2.880.855	6.322.840	598.540	(716.231)	(117.691)
Fondo svalutazione	(2.946)	(39.180)	(42.126)	(2.692)	(40.622)	(43.314)	(254)	1.442	1.188
Totale netto fondo svalutazione	4.037.579	2.125.444	6.163.023	3.439.293	2.840.233	6.279.526	598.286	(714.789)	(116.503)

Il decremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo" pari a 126.019 mila euro è imputabile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento della quota dei crediti IVA verso la controllante oltre l'esercizio per 22.860 principalmente per l'IVA dell'anno 2019;
- incasso del credito IVA 2017 verso la controllante entro l'esercizio per 109.327 mila euro;
- incremento degli altri crediti non commerciali verso le altre Società del gruppo per 6.170 mila euro dovuto principalmente ad un aumento dei crediti per prestazioni legate al pedaggio e sicurezza (3.899 mila euro) e per penalità per *performance regime* (2.061 mila euro).

I Crediti verso il MEF e verso il MIT al 31 dicembre 2019 sono di seguito analizzati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2019
Contributi in c/ esercizio:					
- MEF: cap. 1541	—	1.015.557	(1.015.557)	—	—
- MIT: cap. 7255	—	7.100	—	—	7.100
Contributo merci:					
- MIT: cap. 1274 - 7302	115.000	104.811	(99.905)	—	119.906
Contributi in c/ impianti e investimenti:					
- MEF: cap. 7122-7123-8000	4.031.535	2.932.119	(2.552.116)	—	4.411.538
- MIT: cap. 7060-7514-7515-7518-7540-7532-7549-7550-7563 -1274	1.596.721	40.990	(402.900)	—	1.234.811
Totale	5.743.256	4.100.577	(4.070.478)	—	5.773.355

Nel 2019 la posta ha subito un incremento netto di 30.099 mila euro dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio, merci e conto impianti e investimenti per 4.100.577 mila euro così suddivisi:
 - 1.015.557 mila euro per contributi in conto esercizio a valere sul capitolo 1541 del MEF come stanziato dalla Legge del 30 dicembre 2018 n. 145 (Legge di Bilancio 2019).

RFI S.p.A.

- 104.811 mila euro per contributi merci a valere sul capitolo 1274 del MIT per risorse stanziato dalla Legge n. 190/2014 art. 1 comma 294, attribuite al MIT con Decreto Legge n.185 art. 11 2-ter del 25 novembre 2015 da girare alle IF di cui 99.906 mila euro relativa all'annualità 2019 e 4.905 mila euro relativi all'annualità 2018;
- 7.100 mila euro a valere delle risorse stanziato sul capitolo 7255 destinato a "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina" il cui servizio è stato reso nel corso del 2019 da RFI dapprima per il tramite della società controllata Blufferies S.r.l. ed a partire dal 1 maggio 2019 per il tramite della società neocostituita Blu Jet S.r.l. (anch'essa interamente controllata da RFI);
- 2.932.119 mila euro per contributi in conto impianti a valere sui capitoli del MEF di cui:
 - 120.400 mila euro relativi all' annualità 2019 delle risorse attribuite dalla Legge di Bilancio 2017 art.1 c. 140 e stanziato sul capitolo 7122-PG2 dal Decreto MEF n. 177410 del 16 ottobre 2017;
 - 120.000 mila euro rinvenienti dal capitolo 7518 del MIT e rimodulati mediante la legge di assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2019;
 - 460.000 stanziati dal DL n. 124 del 29/10/2019 (cd. Decreto Fiscale) convertito dalla L. 157 del 19/12/2019 a valere del capitolo 7122 PG2;
 - 750.000 mila euro (capitolo 7122 – PG5) relativi all'annualità 2019 stanziato dalla Legge n.147/2013 art.1 comma 73 (Legge di Stabilità 2014) per le attività di manutenzione straordinaria in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - Parte Servizi 2016- 2021 attualmente vigente e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015);
 - 120.000 mila euro (capitolo 7122 – PG7) relativi all'annualità 2019 stanziato dalla Legge 147/2013 art. 1 c. 76 (Legge di Stabilità 2014) per la Brescia Verona Padova – Apice Orsara e rifinanziati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) e rimodulati per cassa a valere del capitolo 7122 PG2;
 - 42.000 mila euro (capitolo 7122 – PG9) relativi all'annualità 2019 stanziati dalla Legge n. 232/2016 (Legge di Bilancio 2018) art. 1 c. 591 per la realizzazione della nuova linea ferroviaria "Ferrandina – Matera la Martella" e rimodulati per cassa a valere del capitolo 7122 PG2;
 - 7.000 mila euro (capitolo 7122 – PG10) relativi all'annualità 2019 delle risorse attribuite dalla Legge di Bilancio 2018 art.1 comma 1072 e stanziato sul capitolo 7122-PG10;
 - 1.915 mila euro (capitolo 7123) relativi all'annualità 2019 presente nella Legge del 30 dicembre 2018 n. 145 (Legge di Bilancio 2019);
 - 895.313 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 PG2 a valere delle risorse stanziato per il triennio 2020-2022 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2019;
 - 369.139 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 di cui 123.864 mila euro relativi al PG 10 e 245.275 mila euro relativi al PG 11 a valere delle risorse stanziato per il triennio 2020-2022 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2019.
- 46.352 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 relativi al PG4 a valere delle risorse stanziato per il triennio 2020-2022 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2019.

RFI S.p.A.

- 40.990 mila euro a valere su capitoli del MIT di cui:
 - 25.990 mila euro (capitolo 7564) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per l'anno 2019 per i lavori connessi al Quadruplicamento Pistoia- Lucca;
 - 15.000 mila euro (capitolo 7549) stanziati dalla Legge n.164/2014 per l'anno 2019 per gli interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce;
- decrementi per incassi per 4.070.478 mila euro così suddivisi:
 - 1.015.557 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio);
 - 2.552.116 mila euro (capitolo 7122/7123 MEF) a valere su diversi piani gestionali (PG1-PG2-PG4-PG5-PG7-PG8) di cui 460.000 mila euro rinvenienti dal DL n. 124 del 29/10/2019 (cd. Decreto Fiscale);
 - 60.312 mila euro (capitolo 7540 MIT) relativi alle risorse assegnate dal Decreto legge n. 69/2013 per interventi di miglioramento della rete ferroviaria (cd. "DL del fare");
 - 24.307 mila euro (capitolo 7060 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;
 - 127.377 mila euro (capitolo 7518 MIT) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd "Sblocca Italia");
 - 69.680 mila euro (capitolo 7518 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 86/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del Decreto Legge n.98/2011 assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi - III Lotto costruttivo;
 - 50.660 mila euro (capitolo 7515 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 85/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art. 32 del decreto Legge n. 98/2011 (Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali) assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio Brescia – II lotto costruttivo;
 - 44.574 mila euro (capitoli 7549 MIT) a valere sulle risorse stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia");
 - 25.990 mila euro (capitoli 7564 MIT) a valere sulle risorse stanziati dall'art. 3, comma 2, lettera b) del decreto legge n. 133/2014 (cd. "Sblocca Italia") convertito dalla L. 164/2014, (cd. "Sblocca Italia") destinati al "Quadruplicamento della Linea ferroviaria Pistoia - Lucca";
 - 99.905 mila euro (capitolo 1274 MIT) risorse stanziati per l'incentivazione al trasporto merci relative all'anno 2018 e girate alle IF;

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" pari a 11.636 mila euro accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti.

I "Debitori diversi e Ratei/Risconti attivi" sono di seguito dettagliati:

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro			
Debitori diversi e Ratei e Risconti Attivi	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	202.582	117.718	84.864
Personale	6.676	6.713	(37)
Istituti previdenziali	7.468	5.285	2.183
Crediti in corso di recupero	497	497	—
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	279	266	13
Altri crediti non commerciali	75.968	87.963	(11.995)
	293.470	218.442	75.028
Ratei e risconti	9.825	7.743	2.082
Totale	303.295	226.185	77.110

L'incremento della voce "Debitori diversi e ratei/risconti" pari a 77.110 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato di:

- maggiori Acconti a fornitori per 84.864 mila euro relativi prevalentemente a fornitori del servizio elettrico;
- maggiori crediti verso Istituti previdenziali per 2.183 mila euro dovuti principalmente agli anticipi del TFR ai dipendenti;
- minori Altri crediti non commerciali per 11.995 mila euro dovuti essenzialmente al *Performance Regime* ed a minori crediti per imposte diverse da recuperare.

In particolare, la Voce Altri crediti non commerciali accoglie principalmente crediti per il recupero di IVA estera (13.597 mila euro), crediti per pedaggio verso IF terze (2.531 mila euro) e crediti per *Performance Regime* (7.045 mila euro).

Si precisa che i crediti verso Cassa per i servizi energetici e ambientali (CSEA) sono stati riclassificati dalla voce "Debitori diversi" alla voce "Amministrazioni dello Stato ed altre Amministrazioni Pubbliche" nelle "Altre attività correnti".

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:

valori in migliaia di euro			
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Nazionali	6.188.268	6.304.416	(116.148)
Paesi dell'area euro	1.000	905	95
Regno Unito	89	270	(181)
Altri paesi europei (UE non Euro)	1	—	1
Altri paesi europei non UE	15.751	17.210	(1.459)
Stati Uniti	5	7	(2)
Altri paesi	35	32	3
	6.205.149	6.322.840	(117.691)

14. Rimanenze

La voce risulta così composta:

RFI S.p.A.

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	877.094	752.853	124.241
Fondo svalutazione	(13.245)	(11.636)	(1.609)
Totale Rimanenze	863.849	741.217	122.632

L'incremento netto delle materie prime, sussidiarie e di consumo al 31 dicembre 2019, pari a 122.632 mila euro, è relativo a:

- acquisti di materiali pari a 755.883 mila euro;
- consumi di materiali pari a 781.781 mila euro;
- produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 150.139 mila euro per la costruzione di cuori, deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature elettriche;
- incremento netto del Fondo svalutazione pari a 1.609 mila euro a seguito dei provvedimenti di radiazione e rottamazione effettuati nell'anno (1.129 mila euro) e dell'accantonamento del fondo (2.738 mila euro) a fronte delle analisi effettuate sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione.

15. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clients ordinari	97	351.974	352.071	103	349.134	349.237	(6)	2.840	2.834
Amministrazioni dello Stato ed altre Amm. Pubbliche	1.582	68.090	69.672	1.590	59.573	61.163	(8)	8.517	8.509
Ferrovie Estere	—	1.517	1.517	—	1.178	1.178	—	339	339
Ferrovie in concessione	—	2	2	—	2	2	—	—	—
Crediti verso società del Gruppo	—	355.354	355.354	—	377.763	377.763	—	(22.409)	(22.409)
Totale	1.679	776.937	778.616	1.693	787.650	789.343	(14)	(10.713)	(10.727)
Fondo svalutazione	(2)	(150.511)	(150.513)	(3)	(148.302)	(148.305)	1	(2.209)	(2.208)
Totale netto fondo svalutazione	1.677	626.426	628.103	1.690	639.348	641.038	(13)	(12.922)	(12.935)
Contratti di costruzione	—	50.690	50.690	—	45.132	45.132	—	5.558	5.558
Fondo svalutazione	—	(260)	(260)	—	(456)	(456)	—	196	196
Totale contratti in costruzione	—	50.430	50.430	—	44.676	44.676	—	5.754	5.754
Totale dei crediti commerciali correnti e non correnti	1.677	676.856	678.533	1.690	684.024	685.714	(13)	(7.168)	(7.181)

L'incremento dei crediti correnti verso Clienti ordinari di 2.840 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente dai seguenti fattori:

- incremento dei crediti per fatture emesse di 9.714 mila euro derivante principalmente da maggiori crediti commerciali verso Clienti Appaltatori per penali relative allo smaltimento ballast (5.300 mila euro) e per canoni di manutenzione e teleconduzione delle linee di alta tensione (circa 1.800 mila euro), nonché

RFI S.p.A.

dall'incremento dei crediti immobiliari (circa 8.800 mila euro) relativi a canoni di locazione, compensati in parte dal decremento dei crediti per canoni di retrocessione (circa 6.300 mila euro);

- incremento delle Note credito da emettere di 5.700 mila euro relative principalmente a trazione elettrica per 4.045 mila euro e al pedaggio per 1.667 mila euro;
- decremento crediti per interessi di mora di 6.146 mila euro dovuto principalmente alla diminuzione di circa 4.300 mila euro sull'immobiliare e 1.800 su crediti di natura non immobiliare.
- incremento dei crediti per fatture da emettere di 4.972 mila euro.

L'incremento della posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche correnti di 8.517 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato dall'effetto combinato di:

- incremento dei crediti per fatture emesse pari a 1.436 mila euro dovuto principalmente a incremento dei crediti immobiliari per attraversamenti e parallelismi (1.200 mila euro);
- incremento crediti per interessi di mora di 1.867 mila euro dovuto principalmente dall'incremento di circa 2.200 mila euro relativo a crediti commerciali non immobiliari compensato in parte dalla diminuzione di circa 300 mila euro degli interessi sui crediti immobiliari.
- incremento delle fatture da emettere di 5.214 mila euro.

I Crediti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto di 22.409 mila euro, derivante principalmente dai seguenti fattori:

- incremento dei Crediti verso la controllante pari a 3.903 mila euro;
- decremento dei crediti verso consociate pari a 24.124 determinato prevalentemente dall'incasso della fattura verso TELT S.a.s. (27.000 mila euro) relativa ad anticipazioni su lavori della tratta Torino-Bussoleno, incremento delle note di credito da emettere (8.230 mila euro) compensate in parte dall'incremento dei crediti verso Ferrovie del Sud Est S.r.l. (10.581 mila euro) relativi ai lavori sulla linea ferroviaria pugliese e al riaddebito del personale distaccato;
- decremento dei crediti verso controllate per 1.592 mila euro dovuto principalmente agli incassi e alle compensazioni delle fatture di Terminali Italia S.r.l.;
- decremento dei crediti verso collegate per 596 mila euro.

L'importo relativo ai "Contratti di costruzione", pari a 50.690 mila euro, rappresenta l'ammontare dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso. La variazione in aumento pari a 5.558 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018 è da imputare essenzialmente all'avanzamento dei lavori rispetto alla fatturazione degli ordini interni di riferimento.

Al fine di evidenziare l'avanzamento dei lavori rispetto agli importi già fatturati per Contratti di costruzione la voce va correlata con la corrispondente posta del passivo Debiti per Contratti di costruzione. L'importo pari a 11.585 mila euro, con variazione in aumento pari a 2.948 mila euro, è da imputare sostanzialmente al minor valore delle fatture emesse rispetto all'avanzamento dei lavori in corso su ordinazione degli ordini interni di riferimento.

RFI S.p.A.

	31.12.2019		31.12.2018	
Crediti e debiti per contratti di costruzione	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Lavori in corso su ordinazione	183.906	32.478	151.430	28.836
Acconti da clienti	(133.216)	(44.063)	(106.298)	(37.473)
Totale complessivo	50.690	(11.585)	45.132	(8.637)

I valori sono al lordo del fondo svalutazione

La massima esposizione del rischio di credito, suddivisa per area geografica, è la seguente:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Nazionali	822.416	828.838	(6.422)
Paesi dell'area euro	4.228	3.466	762
Regno Unito	7	7	—
Altri paesi europei	—	—	—
Altri paesi europei (UE non Euro)	100	150	(50)
Altri paesi europei non UE	2.539	1.998	541
Stati Uniti	—	—	—
Altri paesi	16	16	—
	829.306	834.475	(5.169)

16. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Depositi bancari e postali	3.173	3.021	152
Denaro e valori in cassa	452	168	284
Conti correnti di tesoreria	536.987	716.987	(180.000)
Altri	111	111	—
Totale	540.723	720.287	(179.564)
Fondo svalutazione	(389)	(544)	155
totale netto fondo svalutazione	540.334	719.743	(179.409)

Il decremento complessivo della voce rispetto al 31 dicembre 2018 è dovuto essenzialmente alla riduzione del saldo del conto corrente di tesoreria nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma ed i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa. Per i dettagli relativi alle motivazioni sottostanti le movimentazioni delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti si rimanda allo schema di Rendiconto Finanziario. Risultano, inoltre, in essere pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità (contenziosi di natura giuslavoristica) per 11.359 mila euro e pignoramenti per 1.773 mila euro che costituiscono "somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali".

RFI S.p.A.

17. Crediti tributari

I crediti tributari al 31 dicembre 2019 ammontano a 16.516 mila euro. La voce comprende principalmente:

- il credito d'imposta per autotassazione IRAP, pari a 16.250 mila euro, chiesto a rimborso all'Agenzia delle Entrate, derivante da acconti versati per il periodo d'imposta 2014 non utilizzati in compensazione con futuri debiti IRAP;
- il credito d'imposta IRES per ritenute d'acconto subite (nei periodi d'imposta precedenti all'adesione al regime di consolidato fiscale di Gruppo), per 265 mila euro.

18. Patrimonio Netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2019 per le principali voci del Patrimonio Netto sono esposte analiticamente nell'apposito schema di bilancio a cui si rinvia.

Capitale Sociale

Il Capitale Sociale della Società al 31 dicembre 2019, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 31.528.425.067 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 31.528.425.067 euro.

Riserva Legale

La riserva legale al 31 dicembre 2019 ammonta a 83.630 mila euro, a seguito dell'attribuzione a quest'ultima di una quota dell'utile 2018 per un importo pari a 13.710 mila euro.

Altre Riserve

La riserva straordinaria al 31 dicembre 2019 ammonta a 73.859 mila euro con una variazione pari a 4.689 rispetto al 31 dicembre 2018 derivante dell'Atto di scissione del Ramo ICT alla società FS Technology S.p.A..

Riserve di valutazione**Riserva per variazione *fair value* su derivati (*Cash Flow Hedge*)**

La riserva di copertura dei flussi finanziari (*Cash Flow Hedge*), include la quota efficace della variazione netta accumulata dal *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti.

Al 31 dicembre 2019 il saldo è negativo e pari a 42.266 mila euro, registrando una variazione positiva rispetto al 31 dicembre del 2018 per 17.366 mila euro. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

- valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura in essere al 31 dicembre 2019, che ha determinato una variazione positiva pari a 3.874 mila euro;
- rilascio della quota del 2018, riferita agli strumenti finanziari per i quali è stata esercitata nel 2012 l'opzione di *early termination* precedentemente menzionata, che ha determinato una variazione positiva pari a 13.492 mila euro.

RFI S.p.A.

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 2019 il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo e pari a 141.909 mila euro registrando una variazione positiva rispetto a dicembre 2018 per effetto della movimentazione avvenuta nel corso dell'esercizio 2019, che presenta una perdita attuariale complessiva pari a 11.521 mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2019 ammontano a 1.911.631 mila euro e presentano un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari a 160.486 mila euro derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2018 deliberato dall'Assemblea del 5 aprile 2019.

Risultato di periodo

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 presenta un utile pari a 301.933 mila euro.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre esercizi precedenti.

Origine	Importi al 31.12.2019 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di utilizzo ***	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	valori in migliaia di euro Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti**				
						Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (Scissioni)	
Capitale:										
Capitale Sociale	31.528.425	31.528.425								-
Riserve di utili:										
Riserva legale	83.630	83.630	B							
Utili portati a nuovo *	1.911.631	(65.342)	A, B, C	1.976.973	946.616					
Altre Riserve:										
Riserva di copertura flussi finanziari	(42.266)	(42.266)								
Riserva da utili e perdite attuariali	(141.909)	(141.909)								
Riserva da operazioni straordinarie	73.859		A,B,C	73.859	73.859					
TOTALE	33.413.370	31.362.538	-	2.050.832	1.020.475	-	-	-	-	-

* il patrimonio netto totale è al netto del risultato dell'esercizio 2019 (pari a 301.933 mila euro)

** esercizi 2016-2017-2018

*** A = Aumento di Capitale; B = Copertura Perdite; C = Distribuzione di Dividendi

RFI S.p.A.

19. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

valori in migliaia di euro

Finanziamento a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Finanziamenti da banche	999.965	1.195.444	(195.479)
Debiti verso altri finanziatori	56.036	86.094	(30.058)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	1.441.188	1.741.502	(300.314)
Totale	2.497.189	3.023.040	(525.851)

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. a medio - lungo termine*	Valore Contabile		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Finanziamenti da banche (breve termine)	199.901	196.476	3.425
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	30.057	29.130	927
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	1.510.238	458.654	1.051.584
Totale	1.740.196	684.260	1.055.936

*: La posta riguarda principalmente la quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine

valori in migliaia di euro

Finanziamenti	Valore Contabile		
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Finanziamenti da banche	1.199.866	1.391.920	(192.054)
Debiti verso altri finanziatori	86.093	115.224	(29.131)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.951.426	2.200.156	751.270
Totale Finanziamenti	4.237.385	3.707.300	530.085

I "Finanziamenti da banche" a medio/lungo termine ed a breve termine per 1.199.866 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 4.421 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI); il relativo decremento pari a 192.054 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018 è relativo al decremento per 191.152 mila euro dovuto ai rimborsi di quote capitale effettuati nel 2019 ed al decremento per 903 mila euro dei ratei esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti verso altri finanziatori" a medio/lungo termine ed a breve termine, pari a 86.093 mila euro, rappresentano interamente i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP); il relativo decremento, pari a 29.131 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018, è dovuto al rimborso nel 2019, di pari importo, delle quote capitale.

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine ed a breve termine per 2.951.426 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 9.067 mila euro. In particolare, essi si riferiscono ai debiti verso la Capogruppo a valere sui due contratti *intercompany* siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti dalla Capogruppo rispettivamente con CDP e BEI per il finanziamento di investimenti ed ai finanziamenti collegati alle *tranches* dell'emissione obbligazionaria che Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha collocato sul mercato nel 2013, nel 2017, nel 2018 e nel 2019 nell'ambito del "FS EMTN Programme".

RFI S.p.A.

Si evidenzia, in particolare, che nel 2019 sono stati perfezionati con la Capogruppo 2 nuovi contratti *intercompany* per un ammontare complessivo di 240.000 mila euro a valere sul "FS EMTN Programme" di durata di 10 anni, rispecchiandone nella sostanza vincoli e condizioni contrattuali assunte dalla Capogruppo con i Mercati Finanziari. Entrambi i finanziamenti sono destinati alla copertura dei fabbisogni 2018 e 2019 connessi agli investimenti dell'AC/AV Torino-Milano-Napoli.

Si evidenzia inoltre che nel corso del 2019, al fine di garantire l'operatività della società, sono state ampliate le linee di credito a breve in essere con la Capogruppo fino ad un totale massimo di 1.100.000 mila euro. A valere su tali linee, nel corso dell'anno, sono stati effettuati tiraggi per un totale di 960.000 mila euro.

L'incremento di tali debiti pari a 751.270 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento per 239.811 mila euro per la sottoscrizione del nuovo contratto *intercompany* stipulato nell'ambito del "FS EMTN Programme";
- incremento per 790.000 mila euro per il tiraggio delle linee di credito rotative a disposizione della società;
- incremento per 1.034 mila euro dei ratei relativi al costo ammortizzato;
- decremento per 279.495 mila euro dovuto ai rimborsi di quote capitale dei debiti finanziari verso Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per Cassa Depositi e Prestiti (Rete Convenzionale e Rete AV/AC) avvenuti nel 2019, speculari alla variazione dei corrispondenti crediti verso il MEF per i quali si fa rimando alla sezione relativa alle attività finanziarie;
- decremento per 79 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine;

I termini e le condizioni dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere, al netto della relativa quota di rateo per interessi, sono i seguenti:

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

Tipologia opere finanziate	Creditore	Valuta	Note	Tasso di Interesse Nom.	Anno di Scadenza	31.12.2019		31.12.2018	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
AV/AC	BEI 1	euro		Fisso	2023	99.955	99.955	125.230	125.230
AV/AC	BEI 2	euro		Fisso	2023	78.448	78.448	95.644	95.644
AV/AC	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	250.000	250.000	305.556	305.556
AV/AC	BEI 4	euro	(3)	Fisso/Var	2030	319.544	319.544	340.624	340.624
AV/AC	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	10.667	10.667	12.444	12.444
AV/AC	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	138.481	138.481	146.323	146.323
AV/AC	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	198.349	198.349	210.775	210.775
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	36.094	36.094	52.724	52.724
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	50.000	50.000	62.500	62.500
AV/AC	INTERCOMPANY CDDPP/FS AV	euro	(7)	Fisso	2021	97.060	97.060	190.326	190.326
Rete Conv.	INTERCOMPANY CDDPP/FS RT	euro	(7)	Fisso	2021	190.326	190.326	279.949	279.949
AV/AC	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	207.002	207.002	303.608	303.608
						1.675.925	1.675.925	2.125.702	2.125.702
AV/AC	BEI 300	euro	(5) (6)	Variabile	2021	100.000	100.000	150.000	150.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 1 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2020	250.000	249.701	250.000	249.204
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 2 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2021	500.000	499.156	500.000	498.748
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 6 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2025	300.000	299.286	300.000	299.163
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 9 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2030	200.000	200.000	200.000	200.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 11 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2029	100.000	99.816		
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 12 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2029	140.000	140.000		
						1.590.000	1.587.960	1.400.000	1.397.115
TOTALE						3.265.925	3.263.885	3.525.702	3.522.816

(1) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso.
(2) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.
(3) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.
(4) Finanziamento ceduto dalla Cassa Depositi e Prestiti alla CPG Società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999
(5) Finanziamento oggetto di operazioni di copertura del rischio di tasso (collar)
(6) Le relative coperture finanziarie saranno garantite dai pedaggi

Il debito finanziario BEI 300 contiene impegni ("covenant") tipici della prassi internazionale, in quanto è previsto il rispetto di una serie di parametri finanziari per tutta la durata del contratto stesso.

Tali parametri riguardano in particolare:

- il rapporto tra il Debito Finanziario ed il Patrimonio Netto che dovrà mantenersi al di sotto del 30%;
- il Patrimonio Netto che dovrà essere pari ad almeno 26 miliardi di euro;
- il Totale Attivo che dovrà essere pari ad almeno 36,5 miliardi di euro.

Nessuno di tali impegni risulta ad oggi disatteso.

Nella seguente tabella si riporta la composizione della Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2019 confrontata con il dato al 31 dicembre 2018, che evidenzia un peggioramento complessivo pari a 1.334.462 mila

RFI S.p.A.

euro determinato dal peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a breve (1.232.257 mila euro) e dal peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a medio/lungo (102.206 mila euro).

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2019	31.12.2018	Variazioni
Posizione finanziaria netta a breve	523.924	(708.333)	1.232.257
Conti correnti di Tesoreria	(536.600)	(716.445)	179.845
Altri (crediti)/debiti finanziari	(99.432)	(90.663)	(8.769)
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(589.901)	(582.443)	(7.458)
Finanziamenti da banche	199.901	196.476	3.425
Debiti verso altri finanziatori	30.057	29.130	927
Debiti finanziari verso Società del Gruppo	1.510.238	458.654	1.051.585
Debiti finanziari IFRS 16 < 12	13.032	—	13.032
Altro	(3.371)	(3.041)	(329)
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	1.961.294	1.859.089	102.206
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(488.741)	(1.078.594)	589.853
Crediti per finanziamenti	(86.654)	(85.357)	(1.297)
Finanziamenti da banche	999.965	1.195.444	(195.479)
Debiti verso altri finanziatori	56.036	86.094	(30.058)
Debiti finanziari verso Società del gruppo	1.441.188	1.741.502	(300.314)
Debiti finanziari IFRS 16 > 12	39.500	—	39.500
Totale complessivo	2.485.218	1.150.755	1.334.462

La tabella di seguito riportata fornisce una rappresentazione delle movimentazioni delle poste finanziarie con indicazione separata di quelle che hanno generato/assorbito flusso di cassa.

Valori 31.12.18	Flusso non monetario							Valori 31.12.19
	Flusso monetario	Variazione Ratei	Altri movimenti non monetari	Variazione Leasing (IFRS 16)	Variazione Fair Value Clean (IFRS 13)	Variazione Time Value (IFRS 13)	Variazione expected credit loss (IFRS 9)	
Erogazione/rimborso finanziamenti	3.707.300	530.034	(982)	1.034	-	-	-	4.237.386
Variazione attività finanziarie	(1.746.394)	598.504	201	-	-	(17.111)	(496)	(1.165.296)
Variazione passività finanziarie (Strumenti Derivati di copertura)	18.860	(13.065)	(44)	-	65.702	(3.874)	(2)	67.577

20. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018
Valore attuale obbligazioni TFR	480.510	567.084
Valore attuale obbligazioni CLC	33.615	27.772
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(162)	(151)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)	—	30
Totale valore attuale obbligazioni	513.963	594.735

La seguente tabella illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti.

RFI S.p.A.

TFR e CLC	valori in migliaia di euro	
	31.12.2019	31.12.2018
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	594.856	673.695
<i>Service Cost</i>	182	165
<i>Interest cost</i> (*)	2.945	3.746
Benefici erogati	(94.722)	(71.998)
Trasferimenti infragruppo	1.731	1.294
<i>Altre variazioni (Estimated benefits payments)</i>	(2.388)	(2.397)
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	11.521	(9.649)
Obbligazioni a benefici definiti	514.125	594.856
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(162)	(151)
Altre variazioni		30
TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)	513.963	594.735

(*) con rilevazione a Conto Economico

Nel rispetto di quanto previsto dai principi contabili internazionali, il TFR (per le quote maturate fino al 1 gennaio 2007) e le CLC sono stati considerati come *post employment-benefit* a prestazione definita per i quali è previsto, ai fini contabili, che il valore venga determinato mediante metodologie di tipo attuariale.

L'utilizzo complessivo del TFR nel 2019, pari a 95.379 mila euro (benefici erogati, trasferimenti infragruppo, altre variazioni - *Estimated benefits payments*) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2019, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre Società del Gruppo.

Nel corso del 2019 sono state rilevate perdite attuariali generate per il TFR e per le CLC complessivamente pari a 11.521 mila euro, che si confrontano con l'utile attuariale del 2018 pari a 9.649 mila euro. L'ammontare della perdita attuariale è imputabile al tasso di attualizzazione che è diminuito significativamente passando dallo 0,77% del 2018 allo 0,17% del 2019 per il TFR e dall'1,57% dell'esercizio 2018 allo 0,77% del 2019 per le CLC.

In particolare, le relazioni attuariali del TFR e delle CLC evidenziano una perdita complessiva legata ad ipotesi finanziarie (incluso il tasso di attualizzazione) pari a circa 17.258 mila euro ed un utile relativo alle ipotesi attuariali residue pari a circa 5.737 mila euro, la cui somma algebrica determina la perdita attuariale complessiva di 11.521 mila euro.

La voce "Altri fondi" accoglie fondi di entità modesta che non sono stati oggetto di valutazione attuariale poiché non presentano le caratteristiche delle obbligazioni a benefici definiti richieste dallo IAS 19 e che per tale ragione sono stati esposti separatamente.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

RFI S.p.A.

	31.12.2019	31.12.2018
Tasso di attualizzazione TFR	0,17%	0,77%
Tasso di attualizzazione CLC	0,77%	1,57%
Incrementi futuri delle pensioni	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali
<i>Tasso atteso di turnover dei dipendenti</i>	4,00%	4,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tablelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	Tablelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato

Le ipotesi relative alla mortalità attesa si basano su statistiche pubblicate e tabelle di mortalità.

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili. Nelle tabelle seguenti è fornita l'indicazione del contributo previsto per l'esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

ANALISI DI SENSITIVITA' TFR E CLC

valori in migliaia di euro

31.12.2019	TFR	CLC
Tasso di turnover +1,00%	478.026.738	
Tasso di turnover -1,00%	483.246.112	
Tasso di inflazione +0,25%	484.581.635	34.101.010
Tasso di inflazione -0,25%	476.501.076	33.144.815
Tasso di attualizzazione +0,25%	474.174.159	32.842.214
Tasso di attualizzazione -0,25%	487.046.017	34.421.298
Service cost pro futuro	—	219.406
Duration del piano (anni)	6	9
Totale dipendenti a fine periodo		

Anni erogazioni previste TFR E CLC

valori in migliaia di euro

31.12.2019	TFR	CLC
Erogazione 1° anno	143.220.669	2.957.793
Erogazione 2° anno	57.550.212	2.789.416
Erogazione 3° anno	18.341.268	2.630.438
Erogazione 4° anno	28.890.958	2.482.878
Erogazione 5° anno	33.347.310	2.339.614

21. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio e le movimentazioni dell'esercizio 2019 dei fondi per rischi ed oneri, ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico delle Società.

RFI S.p.A.

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2018	Fusione	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2019
Fondo imposte	20.137		700	(450)	(139)	20.248
Altri	504.765		72.984	(101.888)	(22.395)	453.466
TOTALE	524.902	—	73.684	(102.338)	(22.534)	473.714

Fondo imposte

Il Fondo imposte accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31 dicembre 2019 il fondo è sostanzialmente in linea con l'anno precedente.

Per l'analisi dei contenziosi fiscali in corso, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Il contenzioso fiscale" della Relazione sulla gestione.

Altri Fondi

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie la cui movimentazione è riportata nella tabella sotto indicata:

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2018	Fusione	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2019
Oneri nei confronti						
- del personale	47.767		14.668	(16.786)		45.649
- dei terzi	233.703		17.632	(17.647)	(6)	233.682
Bonifica asset dismessi/da dismettere	51.114			(1.756)		49.358
Partecipazioni	48.882					48.882
Altri rischi ed oneri	123.299		40.684	(65.699)	(22.389)	75.895
TOTALE	504.765	—	72.984	(101.888)	(22.395)	453.466

Fondi relativi ad oneri nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo relativo al personale è costituito dall'ammontare dei probabili oneri che verranno sostenuti con riferimento a rivendicazioni economiche e di carriera, nonché per il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali, ed è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti Preture del Lavoro.

A tale titolo, nel corso dell'esercizio 2019, il fondo è stato utilizzato per 16.786 mila euro a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze (giudiziali ed extra-giudiziali) nei confronti del personale, ed è stato complessivamente incrementato di 14.668 mila euro per far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2019.

Per quanto riguarda il fondo relativo ai terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso extra-giudiziale relativo a riserve avanzate da fornitori.

Nel corso dell'esercizio 2019, il fondo è stato utilizzato per 17.647 mila euro a seguito della risoluzione di cause che si sono concluse con giudizio sfavorevole per la Società, e sono state accantonate somme per 17.632 mila euro per far fronte alle esigenze complessive sui contenziosi in essere.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti.

RFI S.p.A.

Fondo Bonifica *asset* dismessi/da dismettere

Tale fondo è stato istituito e viene utilizzato a copertura di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati relativi a opere dismesse/da dismettere. Nella determinazione iniziale di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

Fondo Partecipazioni

Il fondo, istituito al 31 dicembre 2013 a copertura del valore della partecipazione Stretto di Messina S.p.A. posta in liquidazione, non ha subito movimentazioni.

Fondi relativi ad altri rischi ed oneri

Trattasi di fondi per altri rischi ed oneri quali il fondo per il sostegno al reddito e all'occupazione, i fondi per incentivi all'esodo, il fondo per *performance* regime ed i fondi per indennizzi assicurativi.

Nel corso dell'esercizio 2019, relativamente al fondo per il sostegno al reddito e all'occupazione, sono stati effettuati utilizzi per 53.365 mila euro e rilasci per 12.178 mila euro a fronte di passività stimate risultate poi eccedenti.

22. Passività finanziaria non correnti e correnti (inclusi i derivati)

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	14.071	611	14.682	17.948	655	18.603	(3.877)	(44)	(3.921)
Altre passività finanziarie	–	363	363	–	257	257	–	106	106
Passività del leasing	39.500	13.032	52.532	–	–	–	39.500	13.032	52.532
Totale	53.571	14.006	67.577	17.948	912	18.860	35.623	13.094	48.717

L'incremento delle Passività finanziarie non correnti e correnti, pari a 48.717 mila euro, risente principalmente dell'iscrizione delle passività per *leasing* per l'applicazione dell'IFRS16, determinate al valore attuale dei relativi pagamenti residui.

Il decremento della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura", pari a 3.877 mila euro, è imputabile alla valutazione al 31 dicembre 2019 degli strumenti derivati (delta *FV* 31 dicembre 2019 – 31 dicembre 2018). In particolare l'effetto è dovuto:

- alla variazione positiva della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*) per 3.874 mila euro determinata dalla valutazione al *fair value* degli *swap* e dei *forward rate agreement* e della quota di *intrinsic value* dei *collar*;
- all'impatto positivo a conto economico della quota di *time value* dei *collar* pari a 3 mila euro.

La parte corrente esprime principalmente il valore netto dei ratei connessi agli strumenti derivati.

Le passività finanziarie valutate al *fair value* sono i derivati di copertura e sono classificati al livello 2, come descritto nel paragrafo 17 "Gestione dei rischi finanziari" a cui si fa rimando anche per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value*.

RFI S.p.A.

Opzioni di proroga/risoluzione

I *leasing* relativi ai contratti immobiliari contengono delle opzioni di proroga/risoluzione. RFI, alla data di decorrenza del *leasing* valuta la ragionevole certezza di esercitare o meno le opzioni di proroga/risoluzione e le rivaluta nuovamente ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto il suo controllo.

Da tale analisi RFI ha ritenuto che il contratto di locazione dell'immobile di Villa Patrizi verrà ragionevolmente prorogato alla data della scadenza.

La tabella riporta i pagamenti potenziali futuri:

Passività del <i>leasing</i> rilevate	Pagamenti potenziali futuri per i <i>leasing</i>	Tasso storico di esercizio delle opzioni di proroga/risoluzione
52.532	31.936	50%

23. Altre passività non correnti e correnti

La voce è di seguito dettagliata:

	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	2.731.347	2.731.347	-	3.493.006	3.493.006	-	(761.659)	(761.659)
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	30.127	101.714	131.841	36.152	97.798	133.950	(6.025)	3.916	(2.109)
Altri debiti verso società del gruppo	196	80.282	80.478	227	19.658	19.885	(31)	60.624	60.593
Altri debiti	92.399	352.419	444.818	72.560	374.483	447.043	19.839	(22.064)	(2.225)
Ratei e risc. pas.	157	16.387	16.544	2.539	16.872	19.411	(2.382)	(485)	(2.867)
Totale	122.879	3.282.149	3.405.028	111.478	4.001.817	4.113.295	11.401	(719.668)	(708.267)

Gli Acconti per contributi in conto impianti al 31 dicembre 2019 ammontano a 2.731.347 mila euro e sono così dettagliati:

RFI S.p.A.

	valori in migliaia di euro				
	31.12.2018	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2019
Acconti per contributi:					
Ministero dell'Economia e Finanze	1.212.906	2.949.229	(3.624.536)	154.278	691.878
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.676.158	40.990	(187.171)		1.529.977
FESR	125.036	137.302	(113.732)	(99.435)	49.171
TEN	186.882	12.164	(9.097)	(167.187)	22.762
Altre PA	287.759	334.878	(189.158)		433.479
Altri TERZI	4.265		(185)		4.080
Totale	3.493.006	3.474.563	(4.123.878)	(112.344)	2.731.347

Il decremento netto degli acconti pari a 761.659 mila euro deriva dall'effetto congiunto degli incrementi relativi alle nuove iscrizioni di crediti verso MIT, MEF ed altri enti, esposti tra le Altre attività non correnti e correnti e le Attività finanziarie non correnti e correnti, dei decrementi derivanti dall'utilizzo tramite allocazione sulle immobilizzazioni in corso e per la copertura degli oneri finanziari, nonché del decremento netto pari a 112.344 mila euro esposto nelle "Altre variazioni" relativo agli aumenti di capitale sociale erogati alla Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. come riportato nella sezione "Partecipazioni" cui si fa rimando.

Inoltre nel corso del 2019 è stata operata una riclassifica per 266.622 mila euro da anticipi per contributi in conti impianti rinvenienti da fondi comunitari FESR, TEN ad anticipi verso il MEF. Tale riclassifica è stata effettuata nell'ambito del processo di ottimizzazione dell'allocazione delle fonti di finanziamento sui progetti di investimento per tener conto dei conseguenti cambi fonte.

Gli Altri debiti correnti verso società del Gruppo pari a 80.282 mila euro subiscono un incremento rispetto al 31 dicembre 2018 pari a 60.624 mila euro derivante principalmente dall'iscrizione dei debiti relativi al contributo merci 2019 pari a 54.230 mila euro e da una riduzione di 6.500 mila euro dei debiti relativi al *Performance Regime*.

Gli Altri debiti correnti sono relativi principalmente a Debiti verso il personale (119.947 mila euro), Depositi cauzionali (40.634 mila euro), Debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (30.970 mila euro), Debiti verso il personale relativi al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (17.970 mila euro), altri Debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (40.248 mila euro), anticipi per contributo merci anno 2019 (20.000 mila euro), debiti verso IF per contributo merci 2019 (45.601 mila euro).

La voce dei Ratei e Risconti passivi al 31 dicembre 2019 complessivamente pari a 16.544 mila euro subiscono un decremento di 2.867 mila euro principalmente attribuibile a minori risconti commerciali nel settore immobiliare.

24. Debiti commerciali non correnti e correnti

RFI S.p.A.

La voce è così dettagliata:

	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	12.553	2.528.337	2.540.890	12.776	2.621.403	2.634.179	(223)	(93.066)	(93.289)
Acconti commerciali	6.129	55.620	61.749	5.946	57.318	63.264	183	(1.698)	(1.515)
Debiti commerciali v.so società del Gruppo	–	585.365	585.365	–	512.570	512.570	–	72.795	72.795
Debiti per contratti di costruzione	–	11.586	11.586	–	8.637	8.637	–	2.949	2.949
Totale	18.682	3.180.908	3.199.590	18.722	3.199.928	3.218.650	(40)	(19.020)	(19.060)

Il decremento dei debiti correnti verso fornitori rispetto al valore al 31 dicembre 2018 è pari a 93.289 mila euro ed è sostanzialmente riconducibile ai pagamenti effettuati nel corso dell'anno, principalmente per lavori d'investimento.

Gli Acconti commerciali correnti e non correnti sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari e da società del Gruppo per un totale di 55.620 mila euro, in leggera diminuzione rispetto al saldo al 31 dicembre 2018 per 1.698 mila euro.

I Debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un incremento netto pari a 72.795 mila euro, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori debiti verso la Capogruppo per 2.429 mila euro;
- maggiori debiti verso le imprese controllate per 1.007 mila euro (principalmente verso GS Rail S.p.A.);
- minori debiti per fatture da ricevere verso le imprese consociate per 14.669 mila euro;
- incremento dei debiti verso la consociata Fercredit S.p.A. per 43.689 mila euro per cessioni di credito da parte di fornitori terzi e gruppo;
- incremento di 44.438 mila euro dei debiti relativi a fatture ricevute verso le consociate principalmente riferiti ad Italferr S.p.A., Mercitalia Rail S.p.A. e la consociata di nuova costituzione FS Technology S.p.A..

La voce Debiti per contratti di costruzione pari a 11.586 mila euro rappresenta l'ammontare lordo dovuto ai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali la fatturazione ad avanzamento, al netto dei margini rilevati, eccede i costi. La voce va correlata con la relativa voce dell'attivo "Contratti di costruzione" ricompresa tra i crediti commerciali alla quale si rinvia.

RFI S.p.A.

NOTE SUL CONTO ECONOMICO**25. Ricavi delle vendite e delle prestazioni**

Il dettaglio delle voci che costituiscono i "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	—	—	—
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.194.648	1.185.280	9.368
✓ <i>Ricavi da servizi in concessione</i>	2.500	—	2.500
✓ <i>Pedaggio</i>	1.182.105	1.175.396	6.709
✓ <i>Servizi di traghettamento</i>	10.043	9.884	159
Altri ricavi da servizi	308.650	331.912	(23.262)
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	203.658	222.722	(19.064)
Ricavi da servizi diversi	57.121	57.562	(441)
✓ <i>Prestazioni sanitarie</i>	39.553	40.570	(1.017)
✓ <i>Ricavi GSM-R</i>	3.387	3.967	(580)
✓ <i>Altri ricavi diversi</i>	14.181	13.025	1.156
Lavori conto terzi	42.985	46.263	(3.278)
Vendita materiale	4.886	5.365	(479)
Ricavi da contratti con i clienti	1.503.298	1.517.192	(13.894)
Ricavi diversi	1.033.152	1.004.195	28.957
✓ <i>Contributi da Stato</i>	1.022.656	1.015.557	7.099
✓ <i>Contributi UE</i>	238	671	(433)
✓ <i>Noli e altri accantonamenti o rilasci</i>	10.258	(12.033)	22.291
Ricavi da Gestione Immobiliare	113.746	111.920	1.826
✓ <i>Canoni di locazione</i>	94.892	97.004	(2.112)
✓ <i>Riaddebito oneri condominiali e IRE</i>	14.243	10.114	4.129
✓ <i>Vendita spazi pubblicitari</i>	4.611	4.802	(191)
Altri ricavi vendite e prestazioni	1.146.898	1.116.115	30.783
Totale dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.650.196	2.633.307	16.889

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" subiscono un incremento pari a 9.368 mila euro attribuibile ai seguenti fattori:

- aumento dei ricavi da pedaggio per 6.709 mila euro dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in termini di treni/Km e all'incidenza delle modifiche del sistema tariffario approvato con Delibera ART n. 43/2019. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Rapporti con i clienti" della Relazione sulla Gestione;
- aumento dei ricavi per servizi in concessione per 2.500 mila euro relativi alla fatturazione verso la Regione Umbria a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione di UMFERRO in RFI;
- lieve incremento dei ricavi per servizi di traghettamento per 159 mila euro.

La voce "Altri ricavi da servizi" registrano un decremento pari a 23.262 mila euro derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- riduzione dei ricavi per servizi accessori alla circolazione di 19.064 mila euro dovuto a:
 - ✓ riduzione dei ricavi per vendita trazione elettrica di 20.545 mila euro a seguito della discesa dei prezzi dell'energia avvenuta nel 2019;

RFI S.p.A.

- ✓ maggiori ricavi per le prestazioni legate al trasporto per 2.077 mila euro derivante principalmente da un incremento dei ricavi per assistenza alle PRM (387 mila euro) e dei ricavi per servizi ausiliari (1.293 mila euro);
- ✓ minori ricavi per servizi di manovra (964 mila euro) derivanti sostanzialmente dalla riduzione dei servizi di manovra nei valichi nell'ambito del processo che prevede progressivamente l'effettuazione del servizio in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie;
- ✓ maggiori ricavi per binari di raccordo (123 mila euro) e per gestione terminali merci (245 mila euro);
- minori ricavi per lavoro conto terzi pari a 3.278 mila euro dovuto sostanzialmente a un rallentamento dei lavori relativi alla Metroferrovia di Palermo correlati alla riduzione dei relativi costi;
- minori ricavi per vendita di materiali pari a 479 mila euro derivanti dalla vendita di materiali di scorta e materiali diversi;
- decremento dei ricavi da servizi diversi per a 441 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato di minori ricavi per prestazioni sanitarie (1.017 mila euro), minori ricavi GSM-R (580 mila euro) in parte compensati da maggiori altri ricavi diversi (1.156 mila euro).

I ricavi diversi si incrementano di 28.957 mila euro principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori stanziamenti dei contributi da Contratto di Programma pari a 7.099 mila euro;
- variazione positiva pari a 22.239 mila euro conseguente all'effetto congiunto degli accantonamenti 2018 e dei rilasci 2019;
- minori contributi verso UE per 433 mila euro.

La posta "Ricavi da Gestione Immobiliare" subisce un incremento di 1.826 mila euro attribuibile alle seguenti variazioni:

- ✓ decremento dei Canoni per locazione per 2.112 mila euro derivante principalmente da minori ricavi per attraversamenti ed accessi speciali (1.853 mila euro) nonché dagli effetti della fusione per incorporazione di Centostazioni SpA che ha generato maggiori canoni di locazione (7.893 mila euro) e minori canoni di retrocessione (7.654 mila euro);
- ✓ incremento dei ricavi per riaddebito oneri condominiali 4.129 mila euro dovuto sostanzialmente al ribaltamento dell'imposta di registro;
- ✓ minori ricavi per vendita spazi pubblicitari pari a 191 mila euro.

RFI S.p.A.

Il dettaglio delle voci che costituiscono i "Ricavi da contratti con i clienti" è illustrato nella tabella di seguito esposta:

	Valori in migliaia di euro	
	2019	2018
Mercato geografico		
Nazionale	1.498.782	1.513.303
UE	2.909	2.636
Extra UE	1.607	1.253
Totale ricavi contratti con i clienti	1.503.298	1.517.192
Linee di prodotti/servizi*		
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.194.648	1.185.280
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	203.658	223.860
Ricavi da servizi diversi	57.121	56.424
Lavori conto terzi	42.985	46.263
Vendita di materiali	4.886	5.365
Totale ricavi contratti con i clienti	1.503.298	1.517.192
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti in un determinato momento	44.499	45.991
Servizi trasferiti nel corso del tempo	1.458.799	1.471.201
Totale ricavi contratti con i clienti	1.503.298	1.517.192

Con riferimento ai servizi elencati la società presenta una struttura mono-settoriale.

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

	Valori in migliaia di euro	
	31.12.2019	31.12.2018
Crediti per contratti con i clienti classificati nei crediti commerciali correnti/non correnti	322.290	325.245
Attività da contratto	121.109	137.732
Passività da contratto	(11.586)	(8.637)

I valori dei crediti per contratti con i clienti e le fatture da emettere sono al lordo del fondo svalutazione

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso del periodo:

	Valori in migliaia di euro	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Incremento passività da contratto al netto importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio		(2.949)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(75.453)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	58.830	
Attività / Passività Movimentazione	(16.623)	(2.949)

RFI S.p.A.

Altri ricavi delle vendite e prestazioni

Tra gli altri ricavi delle vendite e prestazioni sono ricompresi proventi da locazioni e sub-locazioni per un importo pari a 113.746 mila euro.

La tabella seguente mostra l'analisi delle scadenze relative ai pagamenti da ricevere nei prossimi anni per i beni concessi della società in *leasing* operativo:

Valori in migliaia di euro

	Entro l'esercizio	Tra 1 - 2 esercizi	Tra 2 - 3 esercizi	Tra 3 - 4 esercizi	Tra 4 - 5 esercizi	Oltre cinque esercizi	TOTALE
Pagamenti da ricevere per <i>leasing</i> operativi non attualizzati	114.957	116.181	117.418	118.669	119.932	121.209	708.366

26. Altri proventi

Il dettaglio degli "Altri proventi" è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Proventi diversi			
Proventi e prestazioni diverse	79.564	95.988	(16.424)
Plusvalenze	69.597	61.184	8.413
Totale	149.161	157.172	(8.011)

La riduzione della posta "Proventi diversi" di 8.011 mila euro è attribuibile all'effetto di:

- minori proventi da prestazioni diverse dovute pari a 16.424 dovuti principalmente a:
 - ✓ aumento dei ricavi per proventi diversi pari a 5.202 mila euro per effetto dell'incameramento della fidejussione rilasciata da Astaldi S.p.A.;
 - ✓ aumento dei ricavi per servizi di pulizia pari a 422 mila euro e per prestazioni per sperimentazioni per 624 euro;
 - ✓ aumento dei ricavi da rimborsi dal personale pari a 84 mila euro;
 - ✓ decremento dei ricavi per altre penali pari 6.569 mila euro;
 - ✓ decremento delle penalità attive per *performance regime* pari a 6.083 mila euro;
 - ✓ decremento dei ricavi per indennizzi assicurativi 6.456 mila euro;
 - ✓ decremento dei ricavi per prestazioni diverse 3.592 mila euro;
- maggiori plusvalenze pari 8.413 mila euro relative ad alienazioni di beni immobili per 1.288 mila euro e plusvalenze ordinarie per 7.125 mila euro.

27. Costo del personale

La composizione del "Costo del personale" è rappresentata nella seguente tabella:

RFI S.p.A.

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Personale a ruolo	1.485.623	1.465.437	20.186
✓ Salari e stipendi	1.103.847	1.080.578	23.269
✓ Oneri sociali	297.311	303.855	(6.544)
✓ Altri costi del personale a ruolo	(1.266)	(1.021)	(245)
✓ Trattamento di fine rapporto	71.730	71.625	105
✓ Accantonamenti e Rilasci	14.001	10.400	3.601
Personale Autonomo e Collaborazioni	98	106	(8)
✓ Salari e stipendi	66	74	(8)
✓ Oneri sociali	32	32	–
Altri costi	34.703	31.892	2.811
✓ Lavoro inter. Pers distaccato e Stage	4.223	3.579	644
✓ Altri costi collegati al personale	30.480	28.313	2.167
Totale	1.520.424	1.497.435	22.989

Il "Costo del personale" subisce un incremento pari a 22.989 mila euro rispetto all'esercizio 2018. La variazione deriva principalmente da un incremento dei costi del Personale a ruolo (20.186 mila euro), da un aumento degli altri costi (2.811 mila euro) in parte compensati da minori costi per personale autonomo e collaborazioni (8 mila euro).

Si riportano di seguito le consistenze medie del periodo.

Consistenza media	2019	2018	Variazione
Dirigenti	246	230	16
Quadri	5.615	5.794	(179)
Altro personale	20.466	20.018	448
TOTALE	26.327	26.042	285

28. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Materiali e materie di consumo	678.804	793.774	(114.970)
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	152.225	169.405	(17.180)
Illuminazione e forza motrice	55.322	47.385	7.937
Accantonamenti/Rilasci	2.739	(191)	2.930
Totale	889.090	1.010.373	(121.283)

Il decremento complessivo della voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di 121.283 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori consumi di materiali per 79.457 mila euro dovuto a:
 - minori impieghi in conto investimento pari a 88.968 mila euro;
 - maggiori impieghi in conto esercizio per 9.511 mila euro;
- incremento dei prezzi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 1.172 mila euro;
- maggiori costi per l'acquisto di materiali di consumo per euro 618 mila;

RFI S.p.A.

- maggiori ricavi per lavori in economia pari a 37.303 euro dovuti ad un incremento della produzione effettuata dall'Officina Nazionale Infrastrutture e Apparecchiature Elettriche (impianti di Bari, Pontassieve e di Bologna) di cuori, deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature;
- minori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni pari ad euro 17.180 a seguito della discesa dei prezzi dell'energia avvenuta nel 2019;
- maggiori costi per Illuminazione e forza motrice pari a 7.937 mila euro;
- maggiori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino per 2.930 mila euro a seguito dell'analisi effettuata sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione da avviare ai processi di svalutazione o radiazione.

29. Costi per servizi

Il saldo è dettagliato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Prestazioni per il trasporto	16.548	9.801	6.747
Altre prestazioni collegate al Trasporto	(26)	(64)	38
Servizi di manovra	559	512	47
Servizi di traghettamento	10.799	5.021	5.778
Servizi trasporto Merci	5.216	4.332	884
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	390.525	370.676	19.849
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	23.926	32.890	(8.964)
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	108.582	98.971	9.611
Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	258.017	238.815	19.202
Manutenzioni accanton.e rilasci	—	—	—
Servizi immobiliari e utenze	102.961	113.852	(10.891)
Servizi amministrativi ed informatici	78.304	80.146	(1.842)
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	982	1.590	(608)
Diversi	155.024	119.438	35.586
✓ Consulenze	382	750	(368)
✓ Assicurazioni	7.938	7.227	711
✓ Prestazioni professionali	8.961	8.750	211
✓ Provvigioni alle agenzie	3	1	2
✓ Costi comuni di Gruppo	2.111	1.982	129
✓ Altro	118.003	108.054	9.949
✓ Accantonamenti e rilasci Altro	17.626	(7.326)	24.952
Totale	744.344	695.503	48.841

L'incremento complessivo della voce "Costi per servizi" di 48.841 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori costi per servizi e lavori appaltati c/terzi per 8.964 mila euro riconducibile al rallentamento dei lavori per la realizzazione della Metroferrovia di Palermo;
- maggiori costi per servizi di traghettamento per 5.778 mila euro derivanti dall'incremento dei servizi di navi veloci sulle tratte Messina – Reggio di Calabria e Villa San Giovanni – Messina erogati da Blujet Srl;
- maggiori costi per servizi di pulizia e altri servizi appaltati 9.611 mila euro dovuti a maggiori costi per servizi appaltati 12.923 mila euro in parte compensati da minori costi per il mantenimento del decoro 1.842 mila euro e minori costi per pulizia impianti 1.426 mila euro;
- maggiori costi per manutenzione e riparazione beni mobili ed immobili per 19.202 mila euro derivanti da maggiori costi per: manutenzione eccezionale beni immobili (6.659 mila euro), manutenzione fabbricati

RFI S.p.A.

(11.834 mila euro), manutenzione linea (6.351 mila euro), in parte compensati da minori manutenzioni su beni mobili per 5.654 mila euro;

- minori costi per servizi immobiliari ed utenze per 10.891 mila euro derivante principalmente da minori costi per oneri condominiali generati a seguito della fusione per incorporazione di Centostazioni (9.543 mila euro) e da minori costi per utenze (1.181 mila euro);
- minori costi per servizi amministrativi ed informatici per 1.842 mila euro derivanti dall'effetto combinato tra minori costi per servizi amministrativi (3.674 mila euro) in parte compensati da minori costi per servizi informatici (1.832 mila euro);
- maggiori costi diversi per 35.586 mila euro derivanti principalmente da maggiori accantonamenti (17.247 mila euro) e minori rilasci (7.705 mila euro) per un totale di 24.952 mila euro, maggiori costi per sgombero infrastruttura (12.093 mila euro) in parte compensati da minori costi per consulenze (368 mila euro), minori costi per sperimentazioni (529 mila euro) e minori altre prestazioni di terzi (741 mila euro).

30. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei "Costi per godimento beni di terzi" è riportato nella tabella seguente.

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	25.893	40.831	(14.939)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	5.616	2.653	2.963
Servizi informatici e Altro	1.116	10.237	(9.121)
Totale	32.625	53.721	(21.096)

I "Costi per godimento beni di terzi" presentano un decremento di 21.096 mila euro, dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori costi per canoni di locazione pari a 14.939 mila euro, dovuto principalmente all'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16 (13.170 mila euro);
- maggiori costi per noli e indennizzi di materiale rotabile e altro per 2.963 mila euro;
- minori costi per servizi informatici e altro pari a 9.121 mila euro per riduzione dei canoni di utilizzo del marchio.

31. Altri costi operativi

Il dettaglio degli "Altri Costi operativi" è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Altri costi	123.118	132.375	(9.257)
Minusvalenze	426	2.091	(1.665)
Accantonamenti/rilasci	1.026	3.068	(2.042)
Totale	124.570	137.534	(12.964)

Gli "Altri Costi Operativi" subiscono un decremento di 12.964 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- minori costi per Carte di Libera Circolazione pari a 16.306 mila euro;
- incremento delle penali contrattuali per 2.038 mila euro;

RFI S.p.A.

- decremento degli "accantonamenti e rilasci" per 2.042 mila euro derivante dalla combinazione di maggiori accantonamenti effettuati in esercizi precedenti e rilasciati nell'esercizio 2019 e per accantonamenti per *Performance Regime*.

32. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 992.525 mila euro si riferiscono a costi interni per impiego di personale e spese generali per 360.319 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 632.206 mila euro.

Le minori capitalizzazioni registrate nel corso dell'esercizio 2019, rispetto all'esercizio precedente, pari a 60.518 mila euro, sono attribuibili principalmente ad un minore impiego di materiali.

33. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Ammortamento attività immateriali	3.806	3.955	(149)
Ammortamento attività materiali	112.564	100.388	12.176
Ammortamento investimenti immobiliari	2.369	1.686	683
Totale	118.739	106.029	12.710

L'incremento dell'ammortamento pari a 12.710 mila euro è principalmente riconducibile agli effetti dell'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16, che ha generato ammortamenti per 12.588 mila euro.

34. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	6	–	6
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	16.853	4.027	12.826
Rettifiche e riprese di valore su crediti	6.961	1.372	5.589
Svalutazione delle disponibilità liquide	(155)	(337)	182
Totale	23.665	5.062	18.603

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un incremento di 18.603 mila euro rispetto all'esercizio 2018, derivante dai seguenti fattori:

- maggiori Svalutazioni degli immobili, impianti e macchinari per 12.826 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato di maggiori svalutazioni di investimenti immobiliari (16.027 mila euro) compensate da minori svalutazioni di navi traghetto (2.282 mila euro), di impianti e macchinari (553 mila euro) e di immobilizzazioni in corso (366 mila euro);
- maggiori Rettifiche e riprese di valore su crediti per 5.589 mila euro derivanti dall'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9 (3.411 mila euro) compensata dalla svalutazione dei crediti (8.857 mila euro).

RFI S.p.A.

35. Accantonamenti

La voce "Accantonamenti" subisce un incremento di 38.178 mila euro derivante dall'effetto congiunto degli accantonamenti effettuati nel 2018 (26.000 mila euro) e dei rilasci 2019 (12.178 mila euro) riguardanti la parte straordinaria del Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione.

36. Proventi finanziari

Il dettaglio dei "Proventi finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Proventi finanziari diversi	6.772	545	6.227
Utili su cambi	1.596	172	1.424
Dividendi	145	—	145
Totale	8.513	717	7.796

Nell'esercizio 2019 la posta ha registrato un incremento di 7.796 mila euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente alla plusvalenza da cessione della partecipazione in CS Retail S.p.A. (6.245 mila euro) e maggiori utili su cambi (1.424 mila euro).

37. Oneri finanziari

Il dettaglio degli "Oneri finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2019	2018	Variazione
Oneri finanziari su debiti	40.542	38.774	1.768
Svalutazioni di attività finanziarie	(494)	(503)	9
Perdite su cambi	2.011	116	1.895
Oneri finanziari sulle passività per leasing	856	—	856
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	—	—	—
Totale	42.915	38.387	4.528

Gli "Oneri finanziari" subiscono un incremento pari a 4.528 mila euro, attribuibile prevalentemente ai seguenti fattori:

- maggiori oneri finanziari su debiti per 1.768 mila euro derivanti dall'effetto combinato di maggiori interessi ed altri oneri verso altri (1.886 mila euro), verso la Controllante (992 mila euro) e verso le altre società del Gruppo (128 mila euro) e minori *interest cost* relativi al TFR (1.340 mila euro);
- maggiori oneri finanziari sulle passività per *leasing* per 856 mila euro derivante dall'applicazione del principio contabile IFRS 16;
- maggiori perdite su cambi per 1.895 mila euro.

38. Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati sulla base della quota di finanziamento allocata sulle Immobilizzazioni in corso ed ammontano a 16.814 mila euro.

RFI S.p.A.

39. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

La variazione di 14.268 mila euro è relativa alle rettifiche in materia di Imposta Regionale sulle Attività Produttive conseguenti alla definizione del contenzioso fiscale instaurato con l'Agenzia dell'Entrate per il periodo 2010-2014, concernenti l'indebita deduzione dalla base imponibile IRAP dei contributi in conto esercizio pagati da RFI a Trenitalia S.p.A. per il servizio di trasporto gratuito dei titolari della carta di libera circolazione.

Nella tabella che segue si rappresenta la composizione del costo ammortizzabile fiscale che, per effetto dell'applicazione delle speciali disposizioni normative *IAS compliant* di cui all'art. 1, commi 86 e 87, della Legge 266/2005, è assunto al lordo dei relativi contributi in conto impianti che lo Stato eroga al Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale.

	valori in migliaia di euro
	2019
Costo ammortizzabile civilistico	4.886.840
Contributi c/impianti da Stato fino al 2019	44.027.903
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2019	3.560.344
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	40.153.921
Svalutazione da <i>Impairment</i> IAS a riduzione del costo storico	3.580.321
Totale costo ammortizzabile fiscale	96.209.330
Totale Quota amm. Fiscale	2.155.966

RFI S.p.A.

40. PASSIVITA' E ATTIVITA' POTENZIALI

Le passività potenziali riguardano principalmente i contenziosi in corso riportati nel paragrafo Procedimenti e contenziosi della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

Si riportano di seguito rispettivamente le principali passività e attività potenziali in capo alla Società che hanno avuto evoluzioni nell'esercizio 2019.

RFI - Gruppo COSIAC S.p.A.

Nel 2011 il Gruppo COSIAC S.p.A. ha incardinato innanzi al Tribunale Civile di Roma una azione risarcitoria dei danni (circa 1,039 miliardi di euro) derivanti dalla asserita violazione delle regole di correttezza, imparzialità e buona fede nell'esecuzione della Concessione di prestazioni integrate relativa al raddoppio della Linea Ferroviaria Tommaso Natale – Carini, ed al collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi. Con sentenza n. 9769/2015 il Tribunale di Roma, in totale accoglimento delle difese di RFI e con condanna di COSIAC S.p.A. alla rifusione delle spese di lite, ha dichiarato la propria carenza di giurisdizione in favore del giudice amministrativo ed ha rigettato tutte le domande di responsabilità (contrattuale, precontrattuale ed extracontrattuale). COSIAC S.p.A. ha proposto appello contro tale sentenza. Con sentenza n. 1.477 del 1 marzo 2019, la Corte di Appello di Roma, in parziale accoglimento dell'appello formulato da COSIAC S.p.A., ha rimesso la causa al Tribunale riconoscendo la giurisdizione del giudice ordinario sul presupposto che la domanda esercitata in giudizio da COSIAC S.p.A. sia espressione di un diritto soggettivo nascente da un contratto di diritto privato. Contro tale sentenza RFI ha proposto ricorso in Cassazione e ricorso per revocazione avanti la Corte d'Appello, per contrasto con i giudicati già formati in sede civile e amministrativa, anche in punto di giurisdizione. Con atto di citazione notificato il 3 maggio 2019, COSIAC S.p.A. ha riassunto la causa avanti il Tribunale Civile di Roma: l'udienza di prima comparizione (inizialmente indicata al 20 settembre 2019), è stata fissata dal Tribunale alla data del 5 marzo 2020. RFI SpA si è costituita in giudizio chiedendo la sospensione del giudizio in attesa che la Corte di Cassazione e la Corte di Appello in sede di revocazione si pronuncino sulle questioni della giurisdizione e del contrasto di giudicati.

Sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 in parziale annullamento della Delibera ART n. 70/2014

Con la sentenza n. 6108 pubblicata il 09 settembre 2019 il Consiglio di Stato, accogliendo l'appello di RFI avverso la sentenza del Tar Piemonte n. 541/2017, ha annullato la Delibera ART n.70/2014 nella parte in cui, le misure relative al canone per l'accesso all'infrastruttura ivi contenute, non prendendo adeguatamente in considerazione il diritto del Gestore alla piena remunerazione del capitale investito, non hanno consentito - per il periodo di vigenza della indicata Delibera- il pieno recupero dei costi.

Nell'ambito del predetto giudizio presso il Consiglio di Stato, RFI ha depositato un documento attraverso il quale ha quantificato l'importo oggetto di mancato recupero per il periodo di vigenza della Delibera 70/2014 (6 novembre 2014-31 dicembre 2015) in 101 milioni di euro ovvero in 140 milioni di euro, a seconda della metodologia di calcolo relativa alla determinazione della voce di costo della remunerazione del capitale investito.

La sentenza in questione, nell'evidenziare il carattere retroattivo dell'annullamento della Delibera ART. 70/2014, ha imposto all'Autorità di "rinnovare il procedimento [istruttorio] relativamente al periodo [...] dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015" onde "colmare ora per allora" il vuoto regolatorio determinato dall'anzidetta ablazione [...]"

RFI S.p.A.

Per completezza si evidenzia che l’Autorità ha intrapreso due distinte iniziative giudiziarie avverso la sentenza in oggetto, consistite nella proposizione di (i) un ricorso per revocazione al Consiglio di Stato, con istanza di inibitoria, proposto in via incidentale nell’ambito del giudizio principale instaurato dall’impresa ferroviaria Italo Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. e di (ii) un ulteriore autonomo ricorso dinnanzi alla Suprema Corte di Cassazione.

I giudizi sono attualmente pendenti.

RFI S.p.A.

41. COMPENSO ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Si evidenzia - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D.Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 c.c. - che relativamente all'esercizio 2019 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione ed al suo *network* è pari a 559 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (246 mila euro).

42. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori ed ai membri del Collegio Sindacale, determinati sulla base delle relative delibere, per lo svolgimento delle proprie funzioni.

	valori in migliaia di euro		
PERCIPIENTI	2019	2018	Variazioni
Amministratori *	303	303	—
Sindaci	84	84	—
Totale	387	387	—

*In aggiunta a quanto sopra, il compenso riconosciuto nell'esercizio ai membri esterni dell'Organismo di Vigilanza è pari a 45 mila euro.

43. INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

I dati essenziali della Controllante diretta al 31 dicembre 2018 sono disponibili sul sito della Società www.fsitaliane.it e presso la sede sociale di Ferrovie dello Stato Italiane.

RFI S.p.A.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2018	31.12.2017
Attività		
Totale attività non correnti	44.848.061	42.774.571
Totale attività correnti	3.894.254	4.661.967
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	22.395	
Totale attività	48.764.710	47.436.538
Patrimonio netto		
Capitale sociale	39.204.174	36.340.433
Riserve	50.721	39.064
Utili (perdite) portati a nuovo	315.334	256.834
Utile (Perdite) d'esercizio	62.397	230.910
Totale Patrimonio Netto	39.632.626	36.867.241
Passività		
Totale passività non correnti	6.369.095	7.241.431
Totale passività correnti	2.762.989	3.327.866
Totale passività	9.132.084	10.569.297
Totale patrimonio netto e passività	48.764.710	47.436.538
<hr/>		
	2018	2017
Ricavi operativi	180.129	182.143
Costi operativi	(237.018)	(200.506)
Ammortamenti	(24.453)	(21.377)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(15.770)	(4.889)
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	30.809	166.104
Imposte sul reddito	128.700	109.435
Risultato netto di esercizio	62.397	230.910

RFI S.p.A.

44. PARTI CORRELATE**Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche**

Le condizioni generali che regolano le operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità, a normali condizioni di mercato.

	valori in migliaia di euro	
	2019	2018
Benefici a breve termine	4.623	4.672
Benefici successivi al rapporto di lavoro	314	307
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	0	0
Totale	4.937	4.979

Ai Benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2020, per un importo indicativamente non superiore a 1.100 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

I dirigenti con responsabilità strategiche, nel periodo, non hanno posto in essere direttamente o tramite stretti familiari, alcuna operazione con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Bluferries S.r.l.	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, prestazioni di servizi, canoni di locazione, rimborsi di costi del personale, organi sociali.	Commerciali e diversi: servizi di traghettamento, combustibili e lubrificanti, canoni diversi.
Blu Jet S.r.l.	Commerciali e diversi: rimborsi per cariche sociali, rimborsi di costi del personale e prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: servizi di traghettamento.
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi: per affitti aree e locali per la gestione dei terminali, rimborsi per distacco di personale ed organi sociali.	Commerciali e diversi: oneri su beni mobili di proprietà. Corsi per servizi (utenze). Costi per godimento di beni terzi (materiale rotabile), illuminazione e forza motrice immobili strumentali.
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	Commerciali e diversi: canoni di retrocessione, ricavi per manutenzione forniture e lavori. Rimborsi da gruppo, ribaltamento costi personale distaccato, assistenza e trasferimento personale.	Commerciali e diversi: oneri per mancata liberazione di alcuni immobili, oneri condominiali, fitti e spese accessorie dei locali. Oneri per manutenzione fabbricati strumentali e servizi appaltati.
Infrarail Firenze S.r.l.	Commerciali e diversi: rimborsi per cariche sociali e rimborsi di costi del personale distaccato.	
Imprese collegate		
Quadrante Europa S.p.A.	Commerciali e diversi: organi sociali. Finanziari: finanziamento soci.	-
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Commerciali e diversi: per prestazioni diverse, prestazioni del personale, formazione, prestazioni sanitarie e canoni di locazione. Finanziari: interessi attivi su credito Iva, conto corrente intersocietario.	Commerciali e diversi: licenze d'uso marchio, personale distaccato fitti e spese accessorie dei locali, oneri condominiali, servizi informativi, legale del lavoro, area finanza, relazioni esterne ed affari istituzionali. Servizi per reclutamento e sviluppo, corsi di istruzione professionale e consulenza.

RFI S.p.A.

Altre imprese consociate		
Centostazioni Retail S.p.A.	Commerciali e diversi: canone di retrocessione.	Finanziari: commissioni passive non finanziarie, interessi passivi su conto intersocietario, obbligazioni commissioni bancarie e pt.
Sita S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: canoni locazione.	-
Ferservizi S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: canoni di locazione fabbricati strumentali, prestazioni sanitarie e rimborsi cariche societarie, servizi di pulizia e ribaltamento costi utenze.	Commerciali e diversi: attività di global service provider, servizi informatici, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, contabilità e tesoreria, servizi per gli acquisti, facilities, ferrotel, gestione amministrativa della ristorazione, costi per personale distaccato e oneri condominiali.
Italcertifer ScpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, utenze GSM-R, rimborsi per sperimentazione certificazioni, prove e consulenze. Ribaltamento costi di pulizia.	Commerciali e diversi: attività propedeutica e indagini per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari e manutenzione materiale rotabile.
Mercitalia Logistics S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per utenze GSM, prestazioni sanitarie, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: trasporto merci, personale distaccato, canoni di locazione e spese accessorie.
Mercitalia Transport & Services S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: trasporto merci, spedizioni.
Mercitalia Rail S.r.l.	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni; ricavi da utenze GSM, servizi alle IF (vendita energia, serv di traghettamento, serv corrente di trazione); prestazioni sanitari, ricavi per lavori e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi per trasporto e spedizioni, manutenzione materiale rotabile, noleggio carri, servizi appaltati, penali contrattuali da gruppo, penalità passive performance regime.
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer S.p.A.)	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni; ricavi da utenze GSM, servizi alle IF (vendita energia, serv corrente di trazione); prestazioni sanitari, ricavi per lavori e forniture, corsi professionali e pedagogici. Penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: manutenzione materiale rotabile, servizi di terzi, servizi per il trasporto, penalità passive performance regime.
Fercredit S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e servizi; reintegro fondo rischi.	Commerciali e diversi: analisi dei fornitori. Finanziari: interessi di mora.
Italferr S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, rimborsi da gruppo, canoni di locazione fabbricati strumentali, corsi professionali e ricavi utenze GSM-R.	Commerciali: Direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete, corsi di formazione.
Metropark S.p.A.	Commerciali e diversi: locazione di aree e fabbricati, rimborso personale distaccato, prestazioni sanitarie, ricavi per forniture e prestazioni.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato, servizi appaltati.
Mercitalia Intermodal S.p.A. (già Cemat S.p.A.)	Commerciali: canoni locazione terminali merci e prestazioni sanitarie e servizi.	Finanziari: oneri finanziari (sopravvenienze passive).
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A. (b)	-	Commerciali e diversi: canoni e oneri condominiali.
Trenitalia S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: pedaggio, trazione, servizi di traghettamento e manovra, prestazioni sanitarie, rimborso oneri Polfer, canoni locazione, utenze GSM, vendita energia AT, affitti da terreni, servizi accessori per la circolazione, prestazioni e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, noleggio carri, acquisto e manutenzione materiale rotabile, servizi di manovra e spedizione; spese trasferte e personale distaccato, altri servizi e penalità passive performance regime.
Tx Logistik AG	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione, di manovra e accessori alla circolazione, canoni di locazione terminali merci, prestazioni sanitarie e corsi professionali; penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: penali passive per performance regime.
TX Logistik GmbH	Commerciali e diversi: servizi alla IF (pedaggio e servizi di manovra).	-

RFI S.p.A.

TX Austria Gmbh	Commerciali e diversi: servizi alla IF (pedaggio).	-
Thello Sas	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni lavori, servizi e forniture, prestazioni sanitarie e rimborsi diversi per cariche sociali.	Commerciali e diversi: fitti e spese accessorie di locali, costi personale distaccato.
Trenord S.r.l.	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione e manovra, prestazioni sanitarie, ricavi utenze GSM, vendita energia AT, servizi accessori alla circolazione, canoni di locazione, prestazioni e forniture, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: penali contrattuali da gruppo, penali passive per performance regime.
BUSITALIA - Sita Nord (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, ricavi per utenze GSM-R, penali attive performance regime, servizi accessori alla circolazione e canoni di locazione.	Commerciali e diversi: canoni di locazione ed emolumenti cda.
BUSITALIA - Campania SpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, affitti terreni.	-
BUSITALIA Rail Service	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni aree strumentali per parcheggio veicoli.	Commerciali e diversi: servizi, spese di trasporto e spedizione.
Busitalia Veneto S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e di servizi.	-
Busitalia Simet	Commerciali e diversi: prestazioni di servizi.	-
SITAF SpA	Commerciali e diversi: attraversamenti ed accessi speciali.	Commerciali e diversi: pedaggi autostradali veicoli.
SITALFA SpA	Commerciali e diversi: attraversamenti ed accessi speciali.	-
ATAF Gestioni S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e servizi.	-
FS Technology SpA	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e di servizi. Ribaltamento costi personale distaccato.	Commerciali: servizi informatici.
Ferport Srl in liquidazione	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Terminal Alptransit	Commerciali e diversi: rimborsi da gruppo.	-
Ferrovie Sud Est S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, corsi professionali, ricavi per prestazioni, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
Gruppo ANAS	Commerciali e diversi: prestazioni di servizi, lavori e forniture; attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: servizi appaltati.
Collegate di controllate		
BBT S.p.A.	Commerciali e diversi: rimborso cariche societarie e personale distaccato; canoni locazione, attraversamenti ed accessi all'IF, prestazioni varie e forniture.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
Terminal Tremestieri S.r.l.	Commerciali e diversi: cariche sociali.	-
Collegate di Gruppo		
Eurogateway S.r.l.	Commerciali e diversi: servizi accessori alla circolazione ed utenze GSM-R.	-
LI-NEA S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e di servizi.	-
FNM S.p.A.	Commerciali: prestazioni sanitarie.	-
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: manutenzione rete AT, attraversamento e accessi speciali, esercizio e teleconduzioni rete; canoni e affitti.	Commerciali e diversi: illuminazione e forza motrice, lavori app.ti verso terzi ed energia elettrica per trazione treni, utenze. Finanziari: mutui
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti terreni, attraversamenti e accessi speciali. Finanziari: interessi depositi cauzionali.	Commerciali e diversi: utenze (acqua, energia, gas), illuminazione e forza motrice ed energia elettrica per trazione treni. Finanziari: interessi convenzionali e moratori verso terzi.
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, affitti terreni ed aree strumentali; corrispettivi per interventi su	Commerciali e diversi: utenze gas e combustibile, impiego autoveicoli ed autocarri di servizio.

RFI S.p.A.

	binari di raccordo.	Finanziari: interessi convenzionali e moratori verso terzi.
Gruppo Leonardo	Commerciali e diversi: canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali, utenze GSM-R, penali ed interessi di mora.	Commerciali e diversi: manutenzione linea e servizi per lavori c/terzi; corsi di istruzione professionale.
Gruppo GSE	-	Commerciali e diversi: energia elettrica per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche.
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, prestazioni per lavori c/terzi.	-
Gruppo IstPolZeccaStato	-	Commerciali e diversi: acquisto spazi avvisi legali, pubblicità ed eventi.
Gruppo Poste Italiane	Commerciali e diversi: canoni locazione fabbricati strumentali e non strumentali, affitti da terreni. Finanziari: conti corrente	Commerciali e diversi: spese postali e servizi vari.
Gruppo RAI	Commerciali e diversi: canoni di locazione, attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: canoni.
Gruppo SOGIN	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	-
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	-	Commerciali e diversi: ritenute e contributi previdenziali.
Altri fondi pensione	-	Commerciali e diversi: polizze assicurative, oneri sociali e spese per vertenze/contenziosi.
CONSAP S.p.A.	-	Commerciali e diversi: Rilascio certificati Bunker Oil.
Fondazione FS	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti di terreni, prestazioni di servizi e sanitarie.	Commerciali e diversi: liberalità.
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e servizi, attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: canoni per godimento di beni terzi.
Scarl, associazioni, geie, par	Commerciali e diversi: rimborsi prestazioni di servizi	Commerciali e diversi: quote associative

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta).

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Altre operazioni con parti correlate

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali delle transazioni con parti correlate relativi al 2019.

Si fa presente che i rapporti economici esistenti tra la Società e le parti correlate sono esposti separatamente, ovvero senza effettuare compensazioni tra componenti positive e negative, pur se tali componenti si riferiscono a transazioni equivalenti (per esempio rimborsi).

Pertanto, i dati esposti non necessariamente coincidono con quanto riportato nelle corrispondenti tabelle di Note esplicative al presente bilancio.

RFI S.p.A.

Rapporti commerciali e di altra natura

valori in migliaia di euro

Denominazione	31 dicembre 2019			2019	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	11.790	19.222	—	89.426	14.201
Blufferies S.r.l.	331	87	—	3.327	293
Blu Jet Srl	60	—	—	7.249	89
Terminali Italia S.r.l.	5.398	2.296	—	1.430	1.662
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	5.964	16.838	—	77.441	12.141
Infrarail Firenze S.r.l.	37	—	—	(21)	16
Imprese collegate	32	—	—	—	32
Quadrante Europa S.p.A.	32	—	—	—	32
Controllanti	31.551	22.791	1.638.659	30.380	4.789
Ferrovie dello Stato S.p.A.	31.551	22.791	1.638.659	30.380	4.789
Altre imprese consociate	388.192	630.090	—	198.998	1.229.479
Centostazioni Retail S.p.A.	—	—	—	—	787
Sita S.p.A. in liquidazione	67	2	—	—	—
Ferservizi S.p.A.	2.030	19.934	—	65.641	1.110
Italcertifer ScpA	508	1.800	—	313	635
Mercitalia Logistics S.p.A.	2.640	2.046	—	544	40
Mercitalia Intermodal (già CEMAT)	1.202	411	—	—	19
Mercitalia Rail S.r.l.	33.772	81.349	—	13.349	69.912
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	5.355	12.161	—	7.436	1.183
Mercitalia Transport & Services S.r.l.	—	(2)	—	(47)	—
Fercredit S.p.A.	15	248.449	—	211	27
Italferr S.p.A.	3.320	184.572	—	526	582
Metropark S.p.A.	776	135	—	187	701
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A.	—	309	—	608	—
Trenitalia S.p.A.	266.626	54.397	—	79.419	1.025.409
Tx Logistik AG	1.431	1.798	—	180	3.438
TX Austria Gmbh	52	—	—	—	43
Thello	4	—	—	—	8
FS Sistemi Urbani S.r.l.	6.296	1.507	—	3.343	1.835
Trenord S.r.l.	36.940	1.934	—	1.717	109.408
BUSITALIA Sita Nord S.r.l.	580	33	—	33	941
BUSITALIA Campania SpA	10	—	—	—	127
BUSITALIA Rail Service	8	18	—	26	26
Busitalia Veneto S.p.A.	72	—	—	—	194
Busitalia Simet	15	—	—	—	—
SITAF SpA	27	48	—	4	32
ATAF Gestioni S.r.l.	77	—	—	—	356
Sitalfa SpA	1	1	—	—	—
TELT Sas	—	1.215	—	—	—
Ferport S.r.l. in liquidazione	27	—	—	—	—
FSE S.r.l.	20.382	1.529	—	(1.519)	10.069
Gruppo ANAS	5.906	1.057	—	1	2.592
FS Technology SpA	53	15.389	—	27.025	3
Collegate di controllate	2.366	61	—	(1.196)	2.908
BBT S.p.A.	2.365	57	—	(1.196)	2.907
Terminal Tremestieri S.r.l.	1	—	—	—	1
La Spezia Shunting Railways SpA	—	4	—	—	—
Collegate di Gruppo	12	—	—	—	264
Eurogateway S.r.l.	1	—	—	—	231
F.N.M. Autoservizi S.p.A.	1	—	—	—	—
LI-NEA S.p.A.	10	—	—	—	33
Altre parti correlate	154.571	218.823	191.862	513.527	14.671
Gruppo CDDPP	8.631	100.557	24.510	77.902	10.985
Gruppo ENEL	150.632	150.908	17.245	78.571	1.072
Gruppo ENI	551	2.467	108	2.984	495
Gruppo Leonardo	132	40.447	—	336	159
Gruppo GSE	(2)	209	150.000	340.434	(2)
Gruppo Invitalia	(19)	909	—	—	50
Gruppo IstPolZeccaStato	1	57	—	370	—
Gruppo Poste Italiane	374	11	—	—	475
Gruppo ENAV	14	4	—	—	—
Gruppo RAI	14	5	—	2	10
Gruppo SOGIN	4	3	—	—	1
Gruppo EXPO	5	—	—	—	—
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	4	(3.656)	—	7.113	—
Altri fondi pensione	(6.801)	(74.453)	—	965	—
CONSAP S.p.A.	—	—	—	1	—
Fondazione FS	524	1.013	—	3.709	580
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	117	63	—	10	294
Scarl, associazioni, geie, par	390	280	—	1.131	553
TOTALE	588.514	890.988	1.830.522	831.136	1.266.345

RFI S.p.A.

1) Relativamente ai rapporti con le partecipate dal MEF di cui all'elenco allegato, le singole società partecipate del MEF, vanno considerate all'interno del proprio Gruppo di appartenenza e sommate con le altre parti correlate presenti nel medesimo Gruppo. Ad esempio eventuali rapporti con TERNA dovranno essere sommati ad altri rapporti con società dello stesso Gruppo, all'interno della voce: Gruppo Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDDPP)

2) Eventuali importi negativi, laddove presenti, sono in ogni caso rappresentativi di posizioni non compensate con quelle di segno opposto.

Rapporti finanziari

Denominazione	valori in migliaia di euro				
	31 dicembre 2019		2019		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese collegate	265	—	—	—	—
Quadrante Europa S.p.A.	265	—	—	—	—
Controllanti	99.981	2.970.830	140.131	29.626	12
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	99.981	2.970.830	140.131	29.626	12
Altre imprese consociate	—	7.979	—	278	145
FS Sistemi Urbani	—	3.513	—	74	—
Trenitalia S.p.A.	—	3.686	—	46	—
Mercitalia Logistics	—	780	—	17	—
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	—	—	—	—	—
Fercredit S.p.A.	—	—	—	141	—
Centostazioni Retail SpA	—	—	—	—	145
Altre parti correlate	—	—	—	—	—
Gruppo Poste Italiane	2.313	—	—	—	—
Gruppo CDDPP	—	86.094	—	—	—
Gruppo Enel	—	—	—	2	—
TOTALE	102.559	3.064.902	140.131	29.906	157

1) Relativamente ai rapporti con le partecipate dal MEF di cui all'elenco allegato, le singole società partecipate del MEF, vanno considerate all'interno del proprio Gruppo di appartenenza e sommate con le altre parti correlate presenti nel medesimo Gruppo. Ad esempio eventuali rapporti con TERNA dovranno essere sommati ad altri rapporti con società dello stesso Gruppo, all'interno della voce: Gruppo Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDDPP)

45. GARANZIE

Garanzie	valori in migliaia di euro	
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
1. RISCHI		
1.1 Fidejussioni	207.146	253.622
Totale 1	207.146	253.622
2. ALTRI		
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	4.687.208	4.786.580
Totale 2	4.687.208	4.786.580

La voce "Rischi" si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate da RFI verso le Amministrazioni Pubbliche (Ministero dell'Ambiente, Regioni e Province) interessate all'attraversamento delle linee AV/AC.

La voce "Fidejussioni rilasciate a favore della Società" si riferisce principalmente alle garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane nell'interesse di RFI a favore di terzi (Erario per crediti IVA, Società GSE per energia, etc.) ed alle garanzie prestate a favore della Società dai *General Contractor*, enti appaltanti e fornitori.

RFI S.p.A.

46. IMPEGNI FINANZIARI DI TERZI

Si espone di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2019, relative agli impegni presi da Enti come lo Stato e l'Unione Europea a favore della Società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, così come rappresentato nella seguente tabella:

Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2019:

	valori in migliaia di euro					
	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
Al 31 Dicembre 2018	123.076.782	77.209.233	7.290.565	76.012.903	38.576.984	1.196.330
Al 31 dicembre 2019	130.689.243	80.775.465	7.125.770	80.261.439	42.788.008	514.026
Delta	7.612.461	3.566.232	(164.795)	4.248.536	4.211.024	(682.304)

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2019 ammontano a circa 131 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi di Bilancio che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento *ad hoc*, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2018, le risorse disponibili registrano un incremento di 7.612.461 mila euro, dovuto ai nuovi finanziamenti disposti a favore della Società nel corso del 2019. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2019 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 80.775.465 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Leggi di Bilancio che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2019 a 80.261.439 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2018, registrano un incremento di 4.248.536 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2019 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 7.125.770 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse

RFI S.p.A.

per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del MEF e nei confronti del MIT per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

RFI S.p.A.

47. Informazioni ex lege n.124/2017

Di seguito si riportano le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 commi 125 e 126, che trovano ulteriori dettagli anche in altre sezioni del presente documento.

I dati economici fanno riferimento alle entrate ed uscite di cassa dell'anno 2019.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 125 della Legge n. 124/2017 con riferimento all'anno 2019:

Soggetto Erogante	Descrizione	2019
MEF	Contributi c/impianti	3.152.115.967,59
MIT	Contributi c/impianti	402.899.547,37
UE	Contributi c/impianti	149.935.729,26
Enti locali	Contributi c/impianti	330.043.804,81
Altro	Contributi c/impianti	54.560.057,67
MEF	Contributi c/esercizio	1.015.556.790,96
MIT cap 1274 - Incentivazione trasporto merci	Contributi passanti*	99.905.000,00
CSEA	Contributi passanti*	335.429.596,64
Fondimpresa	Aiuti alla formazione (art. 31)	1.395.048,19

(*) si specifica che i beneficiari ultimi dei contributi passanti (MIT cap. 1274 – CSEA) sono le imprese ferroviarie.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 126 della Legge 124/2017 con riferimento all'anno 2019:

Importi all'euro		
Soggetto beneficiario	Descrizione	2019
Fondazione Fs Italiane	Contributo	3.000.000
Associazione Nazionale DLF	Contributo	1.209.231
Comuni	Convenzioni	851.727
Ministero Ambiente	Contributo	1.082.436
ART e Fondazione Politecnico	Quote associative	867.055

RFI S.p.A.

48. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**Febbraio****Incidente ferroviario di Lodi**

In data 6 febbraio 2020 si è verificato il deragliamento del treno Frecciarossa Av 9595 Milano-Salerno nei pressi di Ospedaletto Lodigiano, in provincia di Lodi, che ha causato il decesso di due macchinisti ed il ferimento di circa 30 passeggeri. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto più ampiamente descritto nel paragrafo "Procedimenti e contenziosi" della Relazione sulla Gestione.

Diffusione del virus COVID-19

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, nel corso del mese di gennaio 2020, è risultato conclamato l'insorgere della sindrome COVID 19, con un'epidemia che si è velocemente trasmessa in molti paesi del mondo, definita dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come "situazione pandemica".

L'Italia al momento rappresenta uno dei paesi più coinvolti e ciò ha determinato una forte pressione sul sistema sanitario del Paese e la conseguente emanazione da parte delle autorità Governative di una serie di provvedimenti tesi al contenimento del rischio di ulteriore espansione del virus presso la popolazione italiana.

L'emergenza COVID-19 verosimilmente produrrà effetti sul regolare e ordinario svolgimento delle attività aziendali, pur in presenza delle azioni mitigative già poste in essere o in fase di implementazione dalla Società e volte principalmente a preservare la continuità produttiva, garantendo al contempo la piena tutela della salute e la sicurezza dei lavoratori.

Con il diffondersi in Italia nei primi mesi del 2020 del COVID-19, il mercato dei trasporti ha fatto registrare complessivamente significative flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati. Nella prima fase dell'emergenza, ed in attesa di verificare l'evolversi della situazione, RFI non ha proposto modifiche nella capacità commerciale dell'infrastruttura ferroviaria e ha garantito così la piena normalità dei servizi di accesso all'infrastruttura ferroviaria per la mobilità dei viaggiatori e delle merci. Il perdurare della attuale situazione e le conseguenti misure, anche normative, che si sono rese e che non si può escludere, potranno ulteriormente rendersi necessarie per contrastare l'emergenza potrebbero portare RFI ad adottare decisioni relative alla circolazione diverse dall'attuale gestione operativa della rete infrastrutturale.

Allo stato attuale della conoscenza dell'emergenza sanitaria, è presumibile ipotizzare che il Covid-19 possa avere un impatto principalmente sui seguenti ambiti di attività aziendale:

- servizi di accesso all'infrastruttura;
- attività di investimento, con particolare riferimento ai cantieri in corso;
- gestione delle stazioni ferroviarie;
- servizi sanitari;
- ed in generale tutti gli ambiti caratterizzati da attività ad elevata presenza di personale e di viaggiatori.

La Società sta sviluppando un'ampia e capillare analisi delle azioni di rimodulazione dei servizi di accesso all'infrastruttura e degli altri servizi ferroviari connessi al trasporto passeggeri e merci da parte delle imprese

RFI S.p.A.

ferroviarie in funzione degli effetti derivanti dalla minore richiesta di servizi sopra richiamati. Non si possono, al momento, escludere interventi selettivi e temporanei di sospensione parziale e mirata della operatività di tutti quei reparti che per loro natura non offrono la possibilità del lavoro a distanza.

Il Management della società, anche al fine di garantire che quanto sta accadendo non modifichi le attuali, confermate solide prospettive di medio-lungo periodo della Società, sta monitorando tempestivamente e costantemente le evoluzioni dell'emergenza. Tutto ciò, non appena gli sviluppi della stessa lo consentiranno, permetterà una puntuale quantificazione dei possibili impatti da COVID-19 e, in parallelo, un altrettanto puntuale identificazione delle possibili, mirate azioni di recupero, che potrebbero derivare anche da interventi eccezionali da parte delle Istituzioni nazionali ed europee, fortemente impegnate nella definizione di significative misure di sostegno alla realtà produttiva e al sistema delle imprese.

RFI S.p.A.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il Bilancio della società chiuso al 31 dicembre 2019, evidenzia un utile netto di euro 301.933.002,65.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile netto dell'esercizio 2019 per il 5% pari a euro 15.096.650,13 a riserva legale e per la parte restante pari ad euro 286.836.352,52 ad utili portati a nuovo.

Roma, 4 marzo 2020

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

L'Amministratore Delegato



Ferrovie dello Stato Italiane
UA 4/3/2020
RFI-ADVA0011NP20200000314

**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
AL 31 DICEMBRE 2019**

1. I sottoscritti Maurizio Gentile e Vera Fiorani, rispettivamente “Amministratore Delegato” e “Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari” di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, tenuto conto:

- di quanto previsto dall'art. 22 dello Statuto sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- di quanto precisato nel successivo punto 2;

attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2019.

2. Al riguardo si segnala che:

a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'“*Internal Controls – Integrated Framework*” emesso dal “*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*” che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;

b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.





3. Si attesta, inoltre, che:

3.1. il bilancio d'esercizio:

- a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 4 marzo 2020

Maurizio Gentile

Amministratore Delegato

Vera Fiorani

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI
AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429, II COMMA, DEL CODICE CIVILE SUL
PROGETTO DI BILANCIO DELLA SOCIETA' RETE FERROVIARIA
ITALIANA S.p.A. (R.F.I.) RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31
DICEMBRE 2019**

Signori azionisti,

il Collegio riferisce in merito all'attività di vigilanza svolta nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

Il progetto di Bilancio della Società per l'anno 2019, che il Consiglio di Amministrazione sottopone al Vostro esame, si articola nella Relazione Finanziaria annuale che comprende lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico, il Rendiconto finanziario, le Note esplicative al Bilancio e la Relazione sulla Gestione.

Il suddetto progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella riunione tenutasi il 4 marzo 2020 e messo a disposizione del Collegio nel corso della stessa riunione.

L'Assemblea per l'approvazione del bilancio è stata indetta, in prima convocazione, per il 31 marzo 2020.

In considerazione di ciò, la Società controllante FS S.p.A., con nota del 18 marzo 2020, a firma dell'Amministratore Delegato Dott. Gianfranco Battisti, dichiara di *rinunciare irrevocabilmente al termine di 15 giorni previsto dall'art. 2429 del codice civile per il deposito presso la sede della Società di copia del progetto di bilancio e degli ulteriori documenti indicati nella suddetta norma, incluse le relazioni del Collegio sindacale e del soggetto incaricato della revisione legale dei conti.*

La Società ha redatto Bilancio separato. Il Bilancio consolidato è predisposto a cura della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Il Collegio Sindacale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di seguito RFI, redige,

ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice Civile, la presente relazione sul bilancio, illustrando in sintesi le attività svolte durante l'esercizio 2019.

L'attività di vigilanza demandata al Collegio Sindacale è stata effettuata in conformità alle norme di legge, del Codice Civile, dello statuto e nel rispetto dei principi di corretta amministrazione, come statuito dall'art. 2403 del Codice Civile nonché, in particolare, delle norme e principi di comportamento emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti contabili.

In particolare, nell'esercizio dell'attività di vigilanza, il Collegio, nel corso del 2019:

- a. ha vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione. A tal fine, si è riunito complessivamente undici volte;
- b. ha partecipato a tutte le riunioni assembleari, consiliari e del Comitato Audit e Controllo e Rischi. In particolare, a tre Assemblee dei Soci, ad undici riunioni del Consiglio di Amministrazione e a 13 riunioni del Comitato. Tutte le riunioni si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle stesse, il Collegio ha avuto modo di approfondire specifici temi inerenti alla gestione e all'organizzazione di RFI;
- c. ha preso visione della relazione dell'Organismo di Vigilanza, dalla quale non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del Modello Organizzativo ex decreto legislativo n. 231/01;
- d. ha preso visione delle relazioni della Direzione Audit ed esaminato le periodiche informative sugli esiti dell'attività di controllo trasmesse al Presidente del Collegio. Da tali documenti si evince che la Società ha

proceduto costantemente e attivamente alla verifica del rispetto delle procedure aziendali, intervenendo tempestivamente laddove siano state riscontrate azioni suscettibili di correzione e miglioramento, anche attraverso l'adozione di idonei strumenti di monitoraggio;

- e. ha preso atto che le operazioni con le parti correlate sono state regolate applicando criteri analoghi a quelli che sarebbero stati ragionevolmente applicati sul mercato ed eseguite nell'interesse della Società, come risulta dalla descrizione analitica fornita nelle note esplicative al bilancio (punto 44);
- f. ha acquisito informazioni in ordine all'organizzazione ed alla gestione delle Società controllate;
- g. ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della società, anche attraverso la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non ha osservazioni particolari da riferire;
- h. ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, tenuto anche conto delle informazioni ricevute dai responsabili delle rispettive funzioni, nonché della Relazione del Dirigente Preposto del 4/03/2020, rilasciata nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione del 4 marzo 2020. A tale riguardo non ha particolari osservazioni da riferire;
- i. è stato periodicamente informato dagli amministratori, ai sensi dell'art. 2381, comma 5, nel rispetto delle previsioni statutarie, sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione. Anche in considerazione di ciò, può ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate nel corso delle riunioni del Consiglio di amministrazione sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono

- manifestatamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- j. ha incontrato più volte la Società incaricata della revisione legale dei conti per il consueto scambio di informazioni in merito all'attività svolta e non ha rilevato elementi di criticità;
 - k. ha verificato l'indipendenza della suddetta Società, tenuto conto anche della specifica attestazione dalla medesima rilasciata in data 23 marzo 2020;
 - l. non ha riscontrato operazioni atipiche e inusuali;
 - m. non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice Civile, né esposti;
 - n. ha rilasciato un parere sul Piano di Audit per l'anno 2020, nel corso della riunione consiliare del 18 dicembre 2019.

Il Collegio ritiene di evidenziare, di seguito, gli eventi che hanno avuto maggiormente impatto sulla Società nel corso del 2019 e le operazioni di maggiore rilievo poste in essere dalla stessa nel corso dello stesso esercizio, facendo rinvio, per una esaustiva trattazione e per maggiori dettagli, alla Relazione sulla gestione:

- 1) conseguimento della Certificazione Envision con livello "Platinum" per il *progetto* di potenziamento della tratta Frasso Telesino – S. Lorenzo, riconducibile all'itinerario ferroviario AV/AC Napoli-Bari;
- 2) approvazione del Piano di Impresa 2019-2023, parte integrante del Piano Industriale di FS S.p.A.;
- 3) conclusione dell'iter procedurale del nuovo Contratto di Programma – parte investimenti 2017-2021, iniziato nel 2017, con la registrazione del decreto interministeriale MIT/MEF di approvazione del contratto da



- parte della Corte dei Conti, n. 87 del 7 marzo 2019;
- 4) adesione al consolidato fiscale;
 - 5) vendita delle quote di partecipazione della Società Centostazioni Retail S.p.A.;
 - 6) modifica dello statuto con l'ampliamento dell'oggetto sociale di RFI prevedendo: (i) la possibilità di effettuare il collegamento ferroviario via mare tra la Sicilia e la penisola anche attraverso l'impiego di "mezzi navali veloci"; (ii) la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie regionali di cui al D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, ivi inclusi i beni, le aree e gli *asset* strettamente necessari, correlati e funzionali alla gestione, il tutto in attuazione delle previsioni contenute nell'art 47, commi 4 e 11-bis, del D.L 50/2017;
 - 7) acquisizione dell'intera partecipazione in Terminali Italia S.r.l.;
 - 8) adozione degli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo (2030-2050) rappresentati da: Sicurezza, Energia e Mobilità sostenibile;
 - 9) operatività della controllata Blu Jet S.r.l.;
 - 10) aumento del capitale sociale della Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.;
 - 11) incasso del rimborso del credito IVA relativo all'anno 2017 per un importo di 109.327 mila euro;
 - 12) rilascio Autorizzazione di Sicurezza da parte dell'Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF);
 - 13) acquisto dell'intero capitale sociale della società veicolo UM Ferro S.r.l., costituita da Umbria T.P.L. e Mobilità S.p.A. e successiva fusione per incorporazione;



- 14) recepimento del Pilastro Tecnico del IV pacchetto ferroviario in termini di sicurezza e interoperabilità;
- 15) approvazione del progetto definitivo dell'Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della linea Frasso Telesino-Vitulano, terzo lotto funzionale San Lorenzo Maggiore-Vitulano;
- 16) emanazione della Legge n. 55/2019 (c.d. "Sblocca-Cantieri"), recante disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici;
- 17) ammissione di RFI, unitamente a FS e Trenitalia, al regime dell'adempimento collaborativo, introdotto con D.Lgs. n. 128 del 5 agosto 2015, da parte dell'Agenzia delle Entrate;
- 18) scissione parziale da RFI del ramo d'azienda Information Communication Technology in favore di FS Technology S.p.A.;
- 19) ricezione della Certificazione ISO 55001;
- 20) costituzione della Società Infrarail Firenze S.r.l., allo scopo di riprendere i lavori connessi al progetto del passante ferroviario per l'attraversamento sotterraneo di Firenze;
- 21) inclusione di RFI nel perimetro delle Unità istituzionali appartenenti al settore delle Amministrazioni Pubbliche inserite nel conto economico consolidato dello Stato predisposto annualmente dall'ISTAT (Prov. ISTAT pubblicato in GU del 30 settembre 2019 – Serie generale 229);
- 22) approvazione dell'aggiornamento dell'Anti Bribery & Corruption Management System (ABC System) e del Modello Organizzativo e di gestione di cui al D.Lgs. 231/2001.

Il Collegio fa, altresì, presente che, in ottemperanza alle disposizioni di cui agli



artt. 2497 e seguenti del Codice Civile, la Società ha fornito, nella Relazione sulla gestione, informativa in merito alla propria soggezione all'altrui attività di direzione e coordinamento. In particolare, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., unico azionista, titolare del 100% del Capitale sociale, esercita le attività di direzione e di coordinamento.

Relativamente al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, il Collegio riferisce che, non essendo allo stesso demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, ha vigilato sull'impostazione dello stesso, sulla sua conformità alla legge in ordine alla formazione ed alla struttura, e non ha osservazioni particolari da riferire.

Per quanto a conoscenza del Collegio, infatti, gli Amministratori, nella redazione del suddetto Bilancio e nella predisposizione della Relazione sulla gestione, si sono comportati in maniera coerente alle norme di legge vigenti in materia e, in particolare, non hanno derogato alle disposizioni di cui agli articoli 2423 e 2423 bis del Codice Civile.

In particolare, la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge, illustra adeguatamente, unitamente con le note esplicative al bilancio, i fattori di rischio in grado di determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, nonché l'insieme delle attività poste in essere per il loro monitoraggio, e rappresenta in modo esauriente i fatti principali, cui si è fatto cenno, che hanno caratterizzato la gestione 2019.

Per quanto riguarda i fatti intervenuti oltre la chiusura dell'esercizio, nella relazione sono stati evidenziati i seguenti accadimenti:

- incidente ferroviario di Lodi – deragliamento in data 6 febbraio 2020 del treno Frecciarossa AV 9595 Milano-Salerno nei pressi di

Ospedaletto Lodigiano, in provincia di Lodi, che ha causato il decesso di due macchinisti ed il ferimento di circa 30 passeggeri. Tale accadimento trova una più ampia informativa nel paragrafo “Procedimenti e contenziosi” della Relazione sulla Gestione;

- emergenza sanitaria conseguente alla diffusione in Italia, nei primi mesi del 2020, del virus COVID-19 (c.d. “coronavirus”). Tale accadimento ha coinvolto, e continua a coinvolgere, ogni settore economico e amministrativo del Paese e, quindi, non ha mancato di ripercuotersi anche sul mercato dei trasporti, con significative flessioni nei volumi dei passeggeri e delle merci trasportate. Nella relazione è stato evidenziato che nella fase iniziale dell'emergenza, in attesa di verificare l'evolversi della situazione, RFI non ha ritenuto di prevedere modifiche nella capacità commerciale dell'infrastruttura ferroviaria ed ha, quindi, garantito la usuale disponibilità dei servizi di mobilità dei viaggiatori e delle merci. Tuttavia, l'attuale situazione, la sua evoluzione, nonché le conseguenti misure, anche normative, che potranno essere adottate per contrastare l'emergenza, potrebbero essere foriere di diverse ed ulteriori valutazioni da parte della Società, a seguito delle quali potrebbe emergere la necessità di assumere decisioni relative alla circolazione diverse da quelle che riguardano l'attuale gestione operativa della rete infrastrutturale.

Nelle note esplicative risultano adeguatamente indicati i criteri di redazione del Bilancio ed i fondamentali Principi Contabili applicati, con specifica indicazione di quelli di nuova emanazione tra i quali l'IFRS 16, applicabile a partire dal 1° gennaio 2019. L'IFRS 16 ha introdotto una nuova definizione di leasing, introducendo un criterio di distinzione tra il contratto di leasing ed il



contratto di fornitura di servizi basato sull'esistenza o meno del diritto di controllo sull'attività da parte del conduttore.

Gli schemi di bilancio utilizzati sono ricompresi nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del Bilancio".

Lo Stato patrimoniale evidenzia un risultato di esercizio positivo di euro 301.933.002 e si riassume nei seguenti valori:

valori in euro	
Attività	45.612.604.460
Passività	(11.897.301.813)
Patrimonio netto (escluso l'utile di esercizio)	33.413.369.645
Utile dell'esercizio	Euro 301.933.002

Il Conto Economico presenta in sintesi i seguenti valori:

valori in euro	
Totale ricavi operativi	2.799.357.415
Totale Costi operativi	(2.318.527.877)
Ammortamenti	(118.739.101)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(23.665.447)
Accantonamenti	(12.177.721)
Risultato operativo (EBIT)	350.602.711
Proventi e oneri finanziari	(34.401.342)
Risultato prima delle imposte	316.201.369
Imposte sul reddito	14.268.367
Utile dell'esercizio	301.933.002

L'utile di esercizio è pari ad euro 301.933.002,65, al netto delle imposte, e il Consiglio di Amministrazione propone di destinarlo per euro 15.096.650,13, pari al 5%, a riserva legale e per la restante parte, pari ad euro 286.836.352,52, ad utili portati a nuovo.

Conclusioni

Sulla base dell'attività di vigilanza effettuata, preso atto, altresì, dell'attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, datata 4 marzo 2020, tenuto anche conto della relazione rilasciata il 23 marzo 2020 dalla KPMG S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, dalla quale non risultano elementi di criticità, il Collegio propone all'Assemblea degli Azionisti di approvare il Progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31.12.2019, esprimendo parere favorevole in ordine alla proposta di destinazione dell'utile, pari ad euro 301.933.002,65.

Il Collegio, infine, considerata la scadenza del mandato triennale per l'attività di revisione legale, affidato alla società di revisione KPMG S.p.A., con sede legale in Milano, Via Vittor Pisani, n. 25, codice fiscale ed iscrizione nel Registro delle Imprese CCIAA di Milano n. 00709600159, renderà a codesta Assemblea il proprio parere motivato, ai sensi dell'art.13 del d.lgs. 39/2010, sulla proposta di confermare alla stessa Società l'incarico di revisione legale dei conti per gli esercizi 2020, 2021 e 2022 e cioè fino alla data di approvazione del bilancio dell'esercizio che si chiuderà al 31 dicembre 2022.

Si ricorda, infine, che il mandato triennale del Collegio – al pari di quello del Consiglio di Amministrazione – scade con l'approvazione, da parte dell'Assemblea, del bilancio al 31 dicembre 2019. Pertanto, i Sindaci,

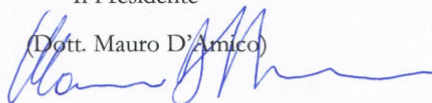
ringraziando per la fiducia loro accordata sino ad oggi, invitano l'Azionista ad assumere i necessari provvedimenti.

Roma, 23 marzo 2020

Per il Collegio Sindacale

Il Presidente

(Dott. Mauro D'Amico)





KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Ettore Petrolini, 2
00197 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

*All'Azionista Unico della
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019, del conto economico e del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto, del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Direzione e coordinamento

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. non si estende a tali dati.



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Gli Amministratori della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2019, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2019 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2019 ed è redatta in conformità alle norme di legge.



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2019

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 23 marzo 2020

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'G. de Gennaro'. The signature is fluid and cursive, written over a light blue grid background.

Gabriele de Gennaro
Socio

PAGINA BIANCA



180150172040