RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2020

INDICE

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2020 **1**

Lettera del Presidente 4

Gruppo in sintesi 7

Relazione sulla gestione **14**

Relazione sulla Gestione e Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 15

Modello di *business* 22

Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 24

Performance economiche e finanziarie del Gruppo 53

Performance economiche e finanziarie dei settori operativi 64

Performance economiche e finanziarie di Ferrovie dello Stato Italiane SpA 79

Investimenti 83

Attività di ricerca, sviluppo e innovazione 93

Scenario di riferimento e *focus* sul Gruppo Ferrovie 98

Dialogo con gli *stakeholder* 136

Impegno per uno sviluppo sostenibile 137

Principali eventi dell'esercizio 180

Fattori di rischio 191

Sicurezza nel viaggio 207

Altre informazioni 208

Azioni proprie della Capogruppo 217

Rapporti con parti correlate 218

Evoluzione prevedibile della gestione 219

Bilancio consolidato Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2020 **221**

Prospetti contabili consolidati 222

Note esplicative al Bilancio consolidato 228

Allegati 348

Allegato: *GRI Content Index* 363

Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2020 **375**

Prospetti contabili 376

Note esplicative al Bilancio d'esercizio 382

Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA 446

ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Consiglio di Amministrazione	**Nominati dal 30 luglio 2018**[1]
Presidente	Gianluigi Vittorio Castelli
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Gianfranco Battisti
Consiglieri	Andrea Mentasti
	Francesca Moraci
	Flavio Nogara
	Cristina Pronello
	Vanda Ternau
Collegio sindacale	**Nominati dal 3 luglio 2019**[2]
Presidente	Alessandra dal Verme
Sindaci effettivi	Susanna Masi
	Gianpaolo Davide Rossetti
Sindaci supplenti	Letteria Dinaro
	Salvatore Lentini

MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO SU FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA[3]

Giovanni Coppola

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Roberto Mannozzi

SOCIETÀ DI REVISIONE LEGALE

KPMG SpA (per il periodo 2014-2022)

[1] Gianfranco Battisti è stato nominato AD il giorno 31 luglio 2018.
[2] Per delibera assembleare assunta in pari data.
[3] A decorrere dal 1° gennaio 2020, così come deliberato nell'adunanza del 17-18 dicembre 2019, sono assegnate al Presidente di sezione Giovanni Coppola le funzioni di Delegato titolare al controllo della gestione finanziaria della Società a norma dell'art. 12 della Legge n. 259/1958. Il Presidente Giovanni Coppola sostituisce il Presidente Angelo Canale.

Lettera del Presidente

Signor Azionista,

il progetto di Relazione finanziaria annuale che sottoponiamo all'approvazione dell'Assemblea si riferisce a un anno segnato pesantemente dall'emergenza sanitaria globale, che ha colpito l'Europa e il nostro Paese in modo particolarmente drammatico. In queste prime settimane del 2021, il numero dei morti e dei malati rimane ancora altissimo, numerose attività produttive sono ancora chiuse o fortemente limitate nell'operatività, la libertà dei cittadini trova ancora delle necessarie, ma pesanti limitazioni. Vediamo messi a dura prova molti elementi fondanti della nostra società e della nostra economia.

Mentre l'avanzamento della campagna vaccinale inizia a fornire qualche fondata speranza che le limitazioni potranno ridursi in tempi ragionevoli, presentare le azioni e i risultati registrati nel 2020 è per noi l'occasione per dimostrare che, nonostante le obiettive difficoltà per l'intero settore della mobilità e per l'economia nel suo complesso, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2020 ha saputo svolgere pienamente e con senso di responsabilità il proprio ruolo di grande gruppo industriale al servizio del Paese, beneficiando anche di una costante e fattiva collaborazione con il Governo, le Regioni e gli altri Interlocutori istituzionali.

Abbiamo contribuito alla continuità e alla sicurezza dei trasporti sin dalle prime fasi della pandemia, quando ci siamo trovati a dover scrivere – tra i primi al mondo, da zero e in pochissimi giorni - le regole per la riduzione dei rischi da contagio, sia per i nostri passeggeri che per le nostre oltre 81.000 Persone, in particolare per quelle esposte in prima persona al pubblico. Sui nostri treni e autobus abbiamo definito e rapidamente introdotto misure (dispositivi di protezione individuale, distanziamento sociale, sanificazione, gestione dei flussi di persone, impianti di aereazione, ecc.) che sono state di ispirazione per altre aziende di trasporto e che hanno contribuito, in modo determinante, a definire le linee guida internazionali emanate dall'Union Internationale des Chemins de fer (UIC). L'ottenimento, a fine anno, di certificazioni internazionali di qualità è stato un importante riconoscimento dell'eccellente livello del lavoro svolto.

Negli uffici, abbiamo accelerato fortemente i progetti di *smart working* che avevamo già avviato negli anni passati. Preservando la continuità e la qualità dei servizi, abbiamo minimizzato le presenze in ufficio, diffondendo nuove pratiche e competenze che continueranno a migliorare la produttività e il benessere dei nostri dipendenti anche in futuro.

Con il fondamentale supporto del Governo, nonostante le obiettive difficoltà soprattutto nel primo semestre dell'anno, abbiamo confermato e migliorato la nostra capacità di investimento, realizzando circa 9 miliardi di investimenti tecnici (+5% rispetto al 2019), con un contributo al PIL nazionale del 2,4%. Non soltanto non abbiamo fermato i nostri cantieri presenti su tutto il territorio nazionale, assicurando stabilità alle migliaia di imprese e alle decine di migliaia di persone del nostro indotto, ma abbiamo anche avviato nuove gare per oltre 21 miliardi di euro, ponendo le basi per l'accelerazione delle grandi opere infrastrutturali di cui il Paese ha bisogno.

Nei paragrafi seguenti, alcune brevi considerazioni su due temi chiave:

- risultati economici, investimenti nei principali settori e situazione finanziaria;
- *governance* e sostenibilità.

Risultati economici, investimenti nei principali settori e situazione finanziaria

Nel 2020 il Gruppo FS Italiane ha conseguito ricavi per 10,8 miliardi di euro (- 1,6 miliardi rispetto al 2019) e livelli positivi di EBITDA (1,6 miliardi di euro, - 1 miliardo di euro). Sono stati negativi l'EBIT (0,3 miliardi di euro) e il risultato netto, pari a - 562 milioni di euro (- 1,1 miliardi rispetto al 2019).

Nella Relazione finanziaria sono spiegate approfonditamente non soltanto le pesantissime ripercussioni dell'emergenza sanitaria sui ricavi operativi del Gruppo (basti pensare che, nell'Alta Velocità, abbiamo visto contrarsi il volume di passeggeri del 68%, con un calo dei volumi di traffico del 42%), ma anche le incisive azioni di controllo e riduzione dei costi poste in essere dal nostro management e i benefici delle misure straordinarie messe in campo dal Governo.
Vale la pena sottolineare come, nell'ambito di un complessivo decremento del numero di dipendenti (- 778, al netto delle uscite legate a cessioni societarie), è proseguito il piano di *turnover* del personale, con 6.100 nuovi assunti (in netta prevalenza di giovani al di sotto dei 30 anni) che hanno immediatamente preso consapevolezza dei valori che contraddistinguono le Persone del Gruppo Ferrovie dello Stato.
Dei 9 miliardi di euro di investimenti tecnici, il 55% ha riguardato l'infrastruttura ferroviaria (98% sulla rete convenzionale, 2% sulla rete AV), il 22% le infrastrutture stradali, il 19% il trasporto, di passeggeri (18%) e di merci (1%), la quota residua gli altri servizi (in particolare, gli interventi sul patrimonio immobiliare e la rigenerazione urbana, nonché le tecnologie e i servizi ICT). Nel trasporto passeggeri, si segnala, in particolare, l'avanzamento del piano di rinnovo della flotta regionale, con l'entrata in servizio di 86 nuovi treni (nel 2019 erano stati 49, 11 nel 2018).
Guardando alla solidità patrimoniale, il rapporto tra la posizione finanziaria netta (8,9 miliardi di euro a fine 2020, +1,2 miliardi rispetto al 2019) e la dotazione di mezzi propri del Gruppo (41,4 miliardi di euro, - 0,9 miliardi) è pari a 0,21, con un incremento rispetto all'anno precedente (+ 0,03) che si collega principalmente alla crescita degli investimenti e agli impatti dell'emergenza sui flussi finanziari ed economici.
Il giudizio positivo dei mercati sulla solidità del Gruppo è testimoniato dal successo delle emissioni di titoli obbligazionari avvenute nel corso dell'anno e dalla conferma al livello BBB del giudizio di *stand alone credit profile* di FS.

Governance e sostenibilità

Il Consiglio di Amministrazione, anche con il supporto dei Comitati endoconsiliari, ha presidiato il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di FS e ha stimolato la crescita del Gruppo sotto tutti i profili della sostenibilità (economici, sociali e ambientali), come illustrato nella Relazione sulla Gestione e, più ampiamente, nel Rapporto di Sostenibilità del Gruppo per l'anno 2020.
Nell'ambito sociale, meritano particolare menzione le attività degli *Help Center* (che ospitiamo in 18 città e che hanno preso in carico oltre 15.500 persone) e dei Centri di Accoglienza per le persone in grave difficoltà (3 a Roma e 2 a Milano), nonché i progetti non *profit* di carattere sociale, culturale e ambientale che possono realizzarsi nelle 418 stazioni in tutto il territorio nazionale (+15 rispetto al 2019) nelle quali concediamo gratuitamente spazi per le attività di associazioni locali e altri enti del terzo settore (155.563 mq nel 2020, +8% rispetto al 2019).
***

Come dimostrano le informazioni e i dati contenuti nel progetto di Relazione finanziaria annuale che sottoponiamo all'Assemblea, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane continua a essere un solido punto di forza del nostro Paese, non soltanto per le eccellenti competenze nei servizi di mobilità e nella progettazione, costruzione, gestione e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie e stradali, ma anche per la reputazione e l'autorevolezza che il Gruppo ha saputo costruire negli anni.
Si tratta di un vero e proprio patrimonio di integrità, correttezza, trasparenza ed efficienza che – vale la pena ricordarlo sempre – necessita di essere difeso, rinnovato e rafforzato giorno dopo giorno, senza compromessi, a tutti i livelli.

In queste settimane, a stretto contatto con il Governo e, in particolare, con il Ministero azionista e il Ministero vigilante, stiamo partecipando alla definizione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nei tempi previsti dalla Commissione Europea. I nuovi strumenti di finanziamento e i preziosi spazi di flessibilità che l'Unione Europea ha introdotto in reazione all'emergenza sanitaria ed economica sono un'occasione fondamentale, non solo per la nuova linfa che potranno apportare al piano degli investimenti previsti per i prossimi anni, ma anche perché ci spingono ineludibilmente a realizzare in tempi brevissimi, con maturità e senso di responsabilità, le riforme necessarie.
Le Persone del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sono pronte a dare il proprio contributo e a realizzare tutti i cambiamenti di cui ha bisogno il Paese per costruire il sistema di mobilità del futuro e per supportare la crescita sostenibile dell'Italia e di tutti i diversi territori di cui si compone.

Il Presidente
Gianluigi Vittorio Castelli

Gruppo in sintesi

Relazione finanziaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

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

Disclaimer

Questo documento, ed in particolare la sezione "Evoluzione prevedibile della gestione", contengono dichiarazioni previsionali ("*forward-looking statements*"). Tali dichiarazioni sono basate sulle attuali aspettative e proiezioni relativamente ad eventi futuri e, per loro natura, sono soggette ad una componente intrinseca di rischiosità ed incertezza. Sono dichiarazioni che si riferiscono ad eventi e dipendono da circostanze che possono, o non possono, accadere o verificarsi in futuro e, come tali, non possono essere considerati elementi sui quali poter fare pieno e definitivo affidamento. I risultati effettivi potrebbero infatti differire, anche significativamente, da quelli contenuti in dette dichiarazioni a causa di una molteplicità di fattori - primo tra tutti l'impatto della pandemia COVID-19, tuttora in divenire, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti - e inclusi, a mero titolo esemplificativo, la volatilità e il deterioramento dei mercati del capitale e finanziari, le variazioni nei prezzi delle materie prime, i cambiamenti nelle condizioni macroeconomiche e nella crescita economica ed altre variazioni delle condizioni di *business*, i mutamenti della normativa e del contesto istituzionale (sia in Italia che all'estero), le difficoltà nella produzione e nei servizi, inclusi vincoli nell'utilizzo della rete infrastrutturale ferroviaria/stradale, degli impianti e nelle forniture e molti altri rischi e incertezze, la maggioranza dei quali ha origine esogena al Gruppo.

Legenda e glossario

Indicatori alternativi di performance (*non gaap measures*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contribuzione al PIL: La contribuzione al PIL misura l'ammontare dell'apporto del Gruppo FS all'economia del Paese, ovvero l'incremento di valore che ha generato mediante l'impiego di tutti i fattori produttivi del Gruppo. L'approccio metodologico consente di fornire una misura dell'impatto economico diretto, indiretto e indotto generato dall'attività svolta e dagli investimenti sostenuti dal Gruppo FS.

Impatto occupazionale equivalente: L'impatto occupazionale calcola la forza lavoro equivalente derivante dal fatto che il Gruppo FS esiste e opera in Italia. La forza lavoro calcolata considera sia l'occupazione diretta sia quella derivante dagli effetti indiretti e indotti.

Termini di uso ricorrente

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ERTMS (*European Rail Traffic Management System*): sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.

ETCS (*European Train Control System*): sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC (*Automatic Train Control*). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi e possono essere realizzati mediante RSC (Ripetizione Segnali Continua) e RSDC (Ripetizione Segnali Digitale Continua).

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

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

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

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

Nodo: locuzione convenzionale che definisce un'area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, che rappresentano la prosecuzione dei principali itinerari che entrano nello stesso nodo nonché

altre linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.

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

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

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

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.

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

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

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

TPL: trasporto pubblico locale.

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

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

Il futuro si fonda su una grande storia

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

1905

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

1927

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

1936

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

1953

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

1976

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

1989

Le Ferrovie dello Stato diventano Società per Azioni.

1992

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

1999

2005

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

2008

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

2009

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

2011

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

2015

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

2018

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

2019

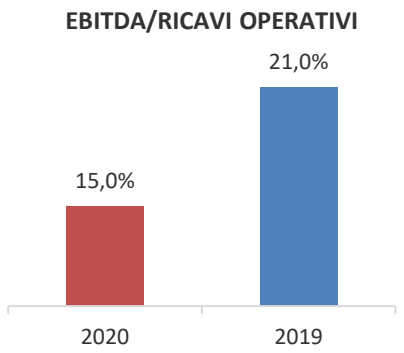
10 anni di Alta Velocità Italiana, il sistema di mobilità che ha cambiato il Paese: 350 milioni di viaggiatori, 20 milioni di tonnellate di CO_2 in meno, *know-how* tecnologico riconosciuto in tutto il mondo.

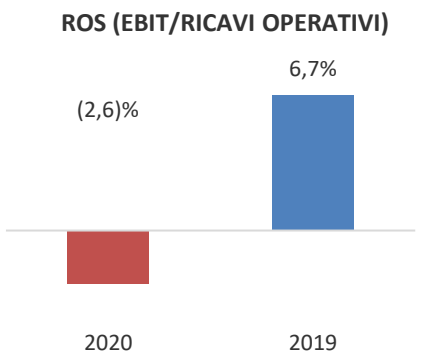
2020

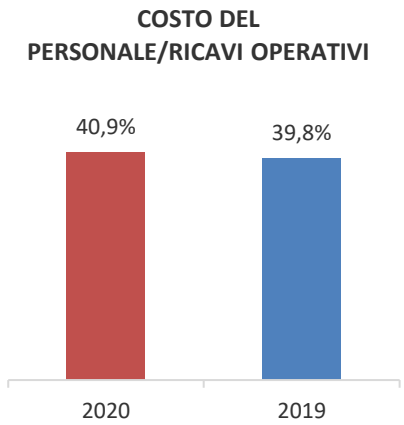
Nonostante la pandemia COVID-19, il Gruppo FS traina il Sistema Italia con pubblicazioni di bandi di gara relativi al mondo ferroviario e stradale per oltre 21 mld di euro (oltre il 45% del mercato degli appalti del Paese).

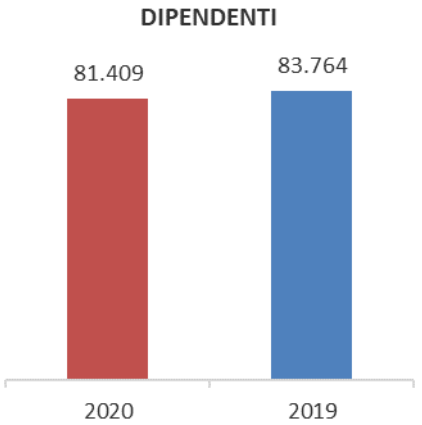
Risultati consolidati

L'andamento generale dei risultati del Gruppo FS Italiane, riferito all'esercizio 2020, mostra, nei propri *highlights,* gli impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria in atto, manifestatasi a seguito della diffusione, su scala mondiale, del virus COVID-19 (c.d. "Coronavirus"). Tali impatti vengono dettagliatamente evidenziati e commentati nel proseguo della presente Relazione finanziaria, con particolare riguardo nei paragrafi dedicati all'"Evoluzione normativa", ai "Fattori di rischio" e, appunto, all'"Emergenza COVID-19".









2020 2019

valori in milioni di euro

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari	**2020**	**2019**	**Variazione**	**%**
Ricavi operativi	10.837	12.423	(1.586)	(12,8)
Costi operativi	(9.204)	(9.814)	610	6,2
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.633	2.609	(976)	(37,4)
Risultato operativo (EBIT)	(278)	829	(1.107)	(133,5)
Risultato netto	(562)	584	(1.146)	(196,2)
	31.12.2020	**31.12.2019**	**Variazione**	**%**
Capitale investito netto (CIN)	50.316	49.977	339	0,7
Mezzi propri (MP)	41.423	42.318	(895)	(2,1)
Posizione finanziaria netta (PFN)	8.893	7.659	1.234	16,1
PFN/MP	0,21	0,18		
Investimenti dell'esercizio	6.693	6.943	(250)	(3,6)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	(276)	(254)	(22)	8,7

Relazione sulla gestione

Relazione sulla Gestione e Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254

La Relazione sulla Gestione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

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

Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 – Nota Metodologica

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

Nel rispetto di quanto stabilito dal suddetto Decreto, il Gruppo, come già per gli esercizi precedenti, include la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (nel seguito anche DNF) nella presente Relazione sulla Gestione, anche in considerazione della natura delle informazioni ivi riportate (definite anche come "pre–finanziarie").

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

Al fine di garantire la comparabilità, le informazioni quantitative riguardano (ove disponibili) il triennio 2018-2020. Eventuali differenze rispetto alla precedente DNF sono dovute al perfezionamento dei metodi di rilevazione adottati e sono puntualmente segnalate.

In funzione dei criteri di materialità (impatti reali o potenziali con riferimento alle tematiche materiali[4] e alla natura del business delle società) e di controllo (diretto/indiretto) sono stati identificati diversi perimetri di rendicontazione a seconda della tematica di riferimento. Per il dettaglio si rimanda al "*GRI Content Index*", che costituisce parte integrante della DNF ed è allegato al presente documento.

L'identificazione delle informazioni rilevanti è stata effettuata prendendo in considerazione i diversi ambiti previsti dal Decreto, le attività del Gruppo e i conseguenti impatti. Inoltre, sono stati considerati i risultati dell'analisi di materialità e il documento "Orientamenti sulla comunicazione delle informazioni di carattere non finanziario" di luglio 2017 e il documento "Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario: Integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima" di giugno 2019 definiti dalla Commissione Europea, nonché il Regolamento di attuazione del D.Lgs. 254/2016 emanato dalla Consob in data 18 gennaio 2018.

[4] Le tematiche previste dal D.Lgs. 254/2016 o risultanti materiali dall'analisi di materialità (come previsto dallo standard GRI)

Il Gruppo ogni anno aggiorna l'analisi per l'identificazione delle tematiche sociali, ambientali ed economiche "materiali" (cosiddetta "analisi di materialità") necessaria per riconoscere le opportunità di creazione di valore nel lungo periodo.

Nel 2020, per la prima volta, la matrice di materialità è stata costruita con un approccio *bottom up* (partendo quindi dall'analisi delle informazioni raccolte dalle società controllate[5]) e in 3 fasi:

SELEZIONE

L'identificazione dei **temi potenzialmente rilevanti** sulla base di un'approfondita analisi di documenti interni ed esterni al Gruppo.

VALUTAZIONE

La valutazione della **rilevanza per il Gruppo e per gli *stakeholder*** ottenuta tramite differenti canali di ascolto:

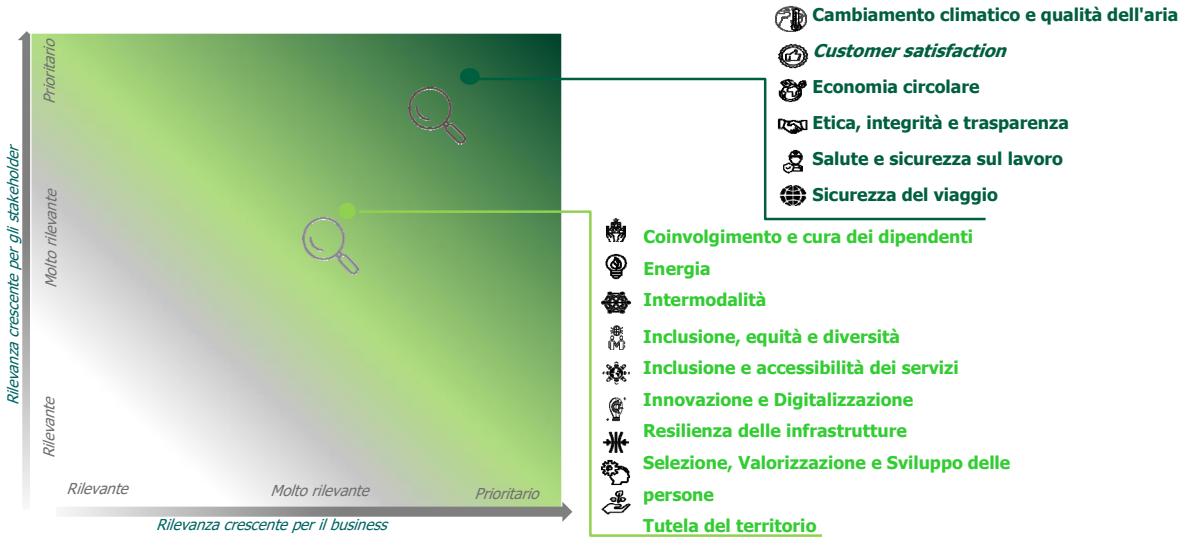
- Datamaran: piattaforma che utilizza l'intelligenza artificiale per ascoltare i principali *stakeholder* esterni (es. *peer/comparable* dei settori industriali in cui opera il Gruppo, normativa volontaria e cogente in ambito nazionale e internazionale)
- *Survey* verso i cittadini
- *Survey online* rivolta ai dipendenti del Gruppo
- *Survey online* rivolta al *top management* di Ferrovie dello Stato Italiane SpA
- Attività di *engagement* attivate dalle principali società coinvolte nel processo e rivolte agli *stakeholder* esterni (es. fornitori, istituzioni, associazioni, ecc.) e al *management*.

PRIORITIZZAZIONE

L'elaborazione di una metodologia di risalita dei risultati e sviluppo della prima **matrice di materialità di Gruppo** con logica «*bottom up*».

La metodologia di aggregazione dei dati elaborati dalle società ha tenuto conto di: rilevanza e dimensione della società, numerosità degli *stakeholder* esterni coinvolti, peso organizzativo del *management* consultato. La priorità dei temi è stata mappata secondo due dimensioni: la rilevanza strategica per il Gruppo (asse orizzontale) e la rilevanza percepita per gli *stakeholder* (asse verticale). I temi che si collocano nelle aree "molto rilevante" e "prioritario" sono considerati "materiali" e sono rappresentati di seguito:

[5] Le Società che hanno contribuito alla matrice sono state: Trenitalia SpA, RFI SpA, Anas SpA, Polo Mercitalia, Busitalia Sita Nord SpA, Sistemi Urbani Srl, Italferr SpA, Ferrovie del Sud Est e Servizi automobilistici Srl, Ferservizi SpA oltre a FS SpA.



Di seguito le tematiche risultate maggiormente rilevanti, con associati gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (*Sustainable Development Goals* – SDGs) dell'Agenda 2030 dell'ONU sui quali le attività del Gruppo hanno un impatto significativo[6]:

Cambiamento climatico e qualità dell'aria

Lotta ai **cambiamenti climatici** attraverso la **riduzione emissioni di gas a effetto serra** (es. CO^2, ozono, metano, ecc.); e azioni per il miglioramento della **qualità dell'aria**; azioni per la riduzione **dell'inquinamento atmosferico** (es. polveri sottili, ossidi di azoto, ecc.)

Coinvolgimento e cura dei dipendenti

Promozione del **benessere dei dipendenti** attraverso **politiche di *welfare*** (es. ascolto e coinvolgimento dei dipendenti; assicurazione/rimborsi sanitari; contributo asilo nido, cura anziani, *baby sitter*, ecc.; gestione cambiamenti organizzativi - es. *job rotation*, programmi di riqualificazione professionale, strumenti di compensazione finanziaria, ecc.); ***smart working***

Customer satisfaction

Impegno nel garantire e migliorare la **qualità dei servizi** offerti ai clienti, attuali e potenziali, in stazione e a bordo treno e autobus (es. comfort, vivibilità, pulizia, puntualità, informazione al pubblico, *security*, ecc); **relazione di fiducia** con il cliente mediante l'attivazione di canali di ascolto dedicati; monitoraggio **soddisfazione dei clienti** e corretta **gestione dei reclami**

Economia circolare

Gestione dei **rifiuti pericolosi e non**; contrasto all'**abbandono indebito dei rifiuti**; utilizzo efficiente dei **materiali;** azioni per il **Riuso, Riutilizzo, Riciclo, Recupero** e la **Valorizzazione dei materiali**

Energia

Riduzione dei **consumi energetici**; promozione **uso efficiente delle risorse energetiche** (es. *smart grid*, cogenerazione, illuminazione a LED, ecc.) e delle **fonti rinnovabili** (es. carburanti alternativi, biocarburanti, energia da idrogeno "verde", motori ibridi, biocombustibili, fotovoltaico, eolico, ecc.)

[6] Il Gruppo contribuisce, con le proprie attività quotidiane, anche al raggiungimento degli SDGs non collegati ai temi materiali.

Etica, integrità e trasparenza

Adozione dei più **elevati *standard* etici** nelle attività dell'impresa, in conformità con la visione e i valori aziendali; lotta alla **corruzione** e **concussione**; rafforzamento dell'**identità aziendale** e della **reputazione**; **trasparenza** nel *business*; tutela e rispetto della **libera concorrenza**, delle regole di condotta e delle normative sulle pratiche commerciali scorrette/monopolistiche

Inclusione e accessibilità dei servizi

Inclusione e **accessibilità** delle stazioni per la piena fruibilità dei servizi offerti da parte di tutti i cittadini; presenza in stazione di percorsi privi di ostacoli; servizi di assistenza in stazione e a bordo - treno e autobus - per le persone con disabilità e a ridotta mobilità (es. Sale Blu, passerelle tattili, ausili visivi e acustici, ecc.)

Inclusione, equità e diversità

Inclusione; **non discriminazione** e valorizzazione delle **diversità** in azienda (età, genere, conoscenze ed esperienze, religione, visione politica, etnia, nazionalità, orientamento sessuale, abilità fisica, provenienza geografica, ecc.); **pari opportunità**; imparzialità; gender *pay gap*

Innovazione e Digitalizzazione

Sviluppo di **soluzioni innovative** e di **nuove tecnologie** per l'evoluzione di processi e servizi esistenti; **digitalizzazione** dei processi aziendali in ottica di efficienza dei tempi, riduzione dei costi e dei consumi energetici

Intermodalità

Promozione **modalità di spostamento collettive e condivise**, per persone e merci, sempre più efficienti e col minor impatto sociale e ambientale (es. meno traffico e migliore qualità dell'aria); miglioramento dell'**integrazione** fra tutti i sistemi di mobilità pubblica e dolce (es. treno, trasporti urbani e extraurbani, bici), incluse le informazioni sui servizi

Resilienza delle infrastrutture

Presidio e prevenzione degli **impatti sull'infrastruttura**, ferroviaria e stradale, derivanti dai crescenti effetti del **cambiamento climatico** e dalla **fragilità del territorio** (es. fenomeni idrogeologici, sismici, alluvionali, ecc.); incremento della solidità degli *asset* ferroviari e stradali per mantenerne la funzionalità e l'efficienza nel lungo periodo

Salute e sicurezza sul lavoro

Promozione della **salute e sicurezza sul lavoro**; **prevenzione** incidenti e infortuni; **integrità psicofisica** delle persone; **cultura** aziendale della sicurezza; monitoraggio stress da lavoro correlato; ergonomia

Selezione, Valorizzazione e Sviluppo delle persone

Strategie di **comunicazione e valorizzazione** del marchio Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per attrarre giovani e professionisti; **criteri meritocratici** nelle assunzioni e nell'individuazione dei talenti; percorsi di **sviluppo professionale e di carriera**; valorizzazione del *know how*, dell'esperienza e del merito (es. *Job Posting* interno, percorsi di crescita professionale, ecc.); politiche meritocratiche e di **incentivazione e retribuzione**

Sicurezza del viaggio

Mantenimento **elevati *standard*** di qualità e sicurezza del viaggio; **affidabilità e manutenibilità** di tutti i componenti dell'infrastruttura ferroviaria e stradale; **protezione** dei viaggiatori in stazione e a bordo treno e autobus (da furti, molestie, aggressioni, ecc.); **sicurezza della circolazione** di treni, autobus e auto; impegno nella diffusione di una cultura della sicurezza

Tutela del territorio

Prevenzione e mitigazione dell'impatto delle attività sul **suolo** e sulla **qualità delle acque** sotterranee e superficiali; **bonifica** aree contaminate; minimizzazione del **consumo di suolo**; **conservazione** degli *habitat* e degli ecosistemi naturali; protezione e valorizzazione del **patrimonio naturale e archeologico**

Le modalità di gestione delle suddette tematiche[7] sono state rappresentate nella presente relazione, coerentemente con quanto stabilito dal Decreto e dagli *Standard* di rendicontazione adottati.

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

[7]Laddove il Gruppo non avesse ancora adottato policy relative agli ambiti richiamati dal D.Lgs. n. 254/2016, perché non ancora ritenuto necessario, sarà valutata la possibilità di provvedere nel medio-lungo termine. A questo proposito, si precisa che all'interno del documento, con il termine di Politica si fa riferimento a documentazione formalizzata e approvata, mentre se non formalizzate si fa riferimento a pratiche o prassi.

Tabella di raccordo con il D.Lgs. n. 254/2016

Ambiti del D.Lgs.	Tematica materiale	Relazione finanziaria annuale	GRI - *CORE*
		Riferimento	Codice
Art. 3 c.1 lett. a Modello aziendale e *governance*		Lettera del Presidente Modello di *business* Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari *Performance* economiche e finanziarie del Gruppo-Tabella del valore economico direttamente generato e di quello distribuito L'impegno per uno sviluppo sostenibile: Approccio, impegni e politiche	102-1 – 102-7 102-11 102-13 102-14 102-16 102-18 102-22 102-24 201-1
Art. 3 c.1 lett. b Politiche		Relazione sulla Gestione e Informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica L'impegno per uno sviluppo sostenibile: – Approccio, impegni e politiche – Sostenibilità ambientale – Esperienza del viaggio – Catena di fornitura sostenibile – Capitale umano – Impegno per la comunità Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Allegato GRI *Content Index*	102-9 102-10 102-12 103-1 103-2 103-3 102-40 – 102-44 102-45 – 102-56
Art. 3 c.1 lett. c Modello di gestione dei rischi	Etica, integrità e trasparenza nel *business*	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - sistema di controllo interno e gestione dei rischi Fattori di rischio	
Art. 3 c.2 lett. a, c Risorse energetiche e risorse idriche	Economia circolare, Energia, Cambiamento climatico e qualità dell'aria, Tutela del territorio	Sostenibilità ambientale	103-2 103-3 302-1 303-1 303-2 303-3
Art. 3 c.2 lett. b, c Emissioni di gas ad effetto serra	Economia circolare Energia, Cambiamento climatico e qualità dell'aria	Sostenibilità ambientale	103-2 103-3 305-1 305-2
Art. 3 c.2 lett. d, c Gestione del personale	Inclusione, equità e diversità, Selezione, valorizzazione e sviluppo, Salute e sicurezza sul lavoro	L'impegno per uno sviluppo sostenibile -Capitale umano Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Allegato GRI *Content Index*	102-8 103-2 103-3 401-1 403-1 – 403-7 403-9 404-1 405-1 406-1
Art. 3 c.2 lett. e Diritti umani	Etica, integrità e trasparenza nel *business*	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Fattori di rischio Allegato GRI *Content Index*	103-2 103-3 411-1 412-3
Art. 3 c.2 lett. f Trasparenza e lotta alla corruzione	Etica, integrità e trasparenza nel business	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) Fattori di rischio	103-2 103-3 205-2 415-1 419-1

Art. 3 c.1 lett. c Catena di fornitura	Economia circolare	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile Allegato GRI *Content Index*	103-2 103-3 204-1 308-1 407-1 408-1 409-1 414-1
Art. 3 c.2 lett. d, c Comunità	Intermodalità	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Impegno per la comunità	103-2 103-3 413-1 413-2
Art. 3 c.3 Metodologia e principi		Relazione sulla Gestione e Informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica Informazioni	102-46 102-47 102-48 102-49 102-54 102-56
Art. 10 c.1 lett. a Politiche in materia di diversità	Inclusione, equità e diversità, Coinvolgimento e cura dei dipendenti	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	103-2 103-3 405-1

Di seguito si riporta una tabella di raccordo con riferimento a tematiche emerse nel corso del processo di analisi di materialità, ma non esplicitamente richiamate dal Decreto e comunque *compliant* rispetto all'approccio *core.*

Altre tematiche materiali	**Relazione finanziaria annuale**	**GRI - *CORE***
	Riferimento	**Codice**
Customer satisfaction, Inclusione e accessibilità dei servizi	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Esperienza del viaggio	103-2 103-3
Sicurezza del viaggio	Sicurezza del viaggio	103-2 103-3 416-1
Economia circolare, Tutela del territorio	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	103-2 103-3 301-1 303-4 304.1 306-2 306.3
Etica, integrità e trasparenza nel *business*	Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), Altre informazioni	206-1
Innovazione e digitalizzazione	Attività di ricerca, sviluppo e innovazione	
Resilienza delle infrastrutture	Fattori di rischio	

La tabella GRI (GRI *Content Index*) con riferimento all'opzione "*in accordance core*", prevista dagli *Standard* di riferimento, è riportata come allegato al presente documento di cui è parte integrante. I riferimenti indicati nella tabella rimandano ai paragrafi della presente Relazione, come evidenziato nella tabella di Raccordo sopra riportata.
Ai sensi dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267/2018, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha incaricato come revisore designato KPMG SpA per lo svolgimento dell'attività di *limited assurance* sulla DNF. La relazione rilasciata da KPMG SpA è allegata al presente documento.

Modello di *business*

Il modello di *business* adottato intende valorizzare i diversi capitali (finanziario, fisico, umano e relazionale, intellettuale e organizzativo, naturale)[8] organizzando attività e processi per creare valore, nel medio e lungo termine, per tutti gli *stakeholder*.

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

[8] Secondo il *framework* dell'IIRC – *International Integrated Reporting Council*

MODELLO DI *BUSINESS*

La *vision del Gruppo*

Il Gruppo FS aspira a trainare la ripresa del Paese, creando valore e contribuendo a una mobilità multi-modale di persone e merci, con al centro i bisogni delle persone, che sia sempre più sostenibile, sicura, e al contempo focalizzata sull'eccellenza operativa, mantenendo un ruolo di *leadership* sulle frontiere tecnologiche e di infrastruttura di trasporto digitale resiliente, non solo in Italia, ma con consolidata presenza internazionale

Il modello di business

INPUT

Capitale finanziario

insieme delle risorse necessarie per finanziare le nostre attività:
- capitale azionario
- capitale di debito (obbligazioni, *green bond*, prestiti bancari)
- contributi pubblici (Contratto di Programma, Fondi UE, ecc.)

Capitale fisico

insieme dei beni materiali necessari per erogare servizi di qualità:
- infrastruttura ferroviaria
- infrastruttura stradale
- treni
- autobus

Capitale umano e relazionale

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

Capitale intellettuale e organizzativo

insieme degli *asset* immateriali che contribuiscono alla creazione di valore:
- brevetti, diritti, ecc.
- marchi
- procedure organizzative
- sistemi IT

Capitale naturale

insieme delle risorse naturali gestite (rinnovabili e non):
- energia
- suolo
- acqua
- materiali

SOSTENIBILITÀ – CENTRALITÀ DELLE PERSONE – QUALITÀ DEL SERVIZIO – INNOVAZIONE

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

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

- progettazione nuove infrastrutture
- gestione, monitoraggio e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria/stradale e delle flotte (treno, tram e autobus)
- definizione di servizi di trasporto intermodali
- erogazione di servizi di trasporto passeggeri e merci (servizi a mercato[1] e servizi universali[2])
- monitoraggio e investimenti in sicurezza del viaggio

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

- *energy management*
- sistemi di gestione ambientale

RISULTATI

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

IMPATTI

- Centralità dei bisogni delle persone
- Sicurezza delle persone
- Performance economica e investimenti
- Creazione di valore e competitività per il Paese
- Puntualità e regolarità del servizio
- Competenze e progresso tecnologico
- Attrattività e soddisfazione del personale
- Sostenibilità ambientale

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

1) servizi effettuati in piena autonomia commerciale e senza contributi pubblici
2) servizi di trasporto di pubblica utilità effettuati su richiesta dello Stato o delle Regioni che, sulla base di Contratti di Servizio, riconoscono all'impresa di trasporto dei corrispettivi a fronte del rispetto di requisiti stabiliti (frequenza, tariffe, livelli di prestazioni e fermate)

Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari

Premessa

Il presente paragrafo della Relazione sulla Gestione descrive i principali lineamenti della *Corporate Governance* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane definiti dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito anche FS SpA), assolvendo peraltro agli specifici obblighi informativi previsti ai sensi dell'articolo 123*bis* del D.Lgs. 58/1998 - Testo Unico della Finanza (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari) avuto riguardo alle informazioni richieste dal comma 2 lettera b[9]. All'interno del paragrafo sono fornite, inoltre, le informazioni richieste dalla Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013 *"in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione, e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'economia e delle finanze"* con riferimento alla richiesta rivolta agli Emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati, di illustrare e motivare nella "*Relazione sulla Corporate Governance e nel bilancio*" le politiche di remunerazione adottate per gli Amministratori con deleghe, sulla base delle raccomandazioni del Dipartimento del Tesoro.

Profilo

La struttura del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane deriva dal processo di societarizzazione, avviato nel 2000, che ha portato all'attuale assetto multisocietario con una Capogruppo, FS SpA, il cui oggetto sociale - come modificato, da ultimo, con delibera dell'assemblea del 5 giugno 2019 - è:

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

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

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

Il modello organizzativo di Gruppo - tenuto conto del vigente quadro regolatorio - comprende:

- la Capogruppo FS SpA, controllata interamente dallo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) che, ferme restando le autonome responsabilità giuridiche delle società partecipate, esplica attività di natura societaria tipica di una *Holding* industriale di partecipazione di un Gruppo di Società operative in Italia e all'estero, orientata alla generazione di valore per gli *stakeholder*, al perseguimento di uno sviluppo

[9] FS SpA è un Ente emittente obbligazioni quotate su mercati regolamentati dell'Unione Europea, avente l'Italia come Stato membro d'origine. Di conseguenza essa è Ente di interesse Pubblico (EIP), come previsto dall'art.16 del D.Lgs. 39/2010, ed è soggetta ai connessi obblighi normativi in Italia e nel paese di collocazione del prestito. Per converso, FS SpA non ha emesso azioni alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione: si avvale, pertanto, della facoltà prevista dal comma 5 dell'art. 123 *bis* di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, salvo, appunto, quelle previste dalla lettera b del comma 2, ossia le principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria.

sostenibile nella sua dimensione ambientale, sociale ed economica, ispirato ai valori della legalità, dell'etica, dell'integrità e della trasparenza. La Capogruppo delinea il disegno strategico di Gruppo definendo le linee programmatiche di indirizzo strategico delle Società controllate. Accanto a funzioni tipiche di una *Holding* industriale, FS SpA svolge anche, in via diretta, attività nello specifico ambito della gestione del patrimonio immobiliare.

- Società operative che sono responsabili della gestione e dello sviluppo dei *business* nei settori di rispettiva competenza in coerenza alle linee programmatiche di indirizzo strategico definite da Capogruppo.
- Società ad alta specializzazione tecnica e/o Società di servizi che erogano servizi a favore delle Società del Gruppo - nel rispetto di criteri di economicità, efficienza e qualità - e, nei casi previsti, anche per il mercato.

Lo sviluppo delle aree di *business* nazionale ed internazionale del Gruppo ha determinato nel tempo la costituzione di sub holding attraverso la concentrazione delle partecipazioni azionarie delle società operanti nel medesimo settore di *business*. La Capogruppo svolge inoltre un'attività di indirizzo strategico volta a garantire l'attuazione, in maniera sinergica ed integrata, di un disegno strategico/industriale comune, nel rispetto della normativa regolatoria e di settore applicabile nonché delle prerogative di autonomia gestionale di ciascuna Società ed in particolare di quelle del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale oltre che, sotto il profilo funzionale dei processi "trasversali", un'attività di indirizzo e coordinamento, riferiti al presidio dei processi e delle competenze specialistiche della famiglia professionale, da parte dei *Process Owner* di Gruppo verso le omologhe funzioni delle società controllate con lo scopo di favorire l'ottenimento di sinergie, economie di esperienza e di promuovere la massima integrazione professionale, anche in una logica di ottimizzazione ed efficientamento dei processi.

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

Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione: (i) nomina un Amministratore Delegato; (ii) può conferire deleghe al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, su materie delegabili ai sensi di legge; (iii) costituisce comitati, ove necessario, con funzione consultiva e propositiva (sono stati costituiti due Comitati: il Comitato per la Remunerazione e le Nomine e il Comitato Audit, Controllo rischi e *Governance*); (iv) nomina il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari *ex lege* 262/2005. Il Consiglio nomina altresì un Direttore Generale (le funzioni di Direttore Generale sono state attribuite all'Amministratore Delegato).

Al 31 dicembre 2020, il capitale sociale di FS SpA ammontava a 39.204.173.802,00 di euro interamente versati.

Si fornisce, di seguito, una rappresentazione grafica della struttura di *Governance* di FS SpA riferita alla data del 31 dicembre 2020.

(I) Con CO n. 548/AD del 9 aprile 2020 è stato modificata la composizione dell'Organismo di Vigilanza di FS SpA confermando il Prof. Carlo Piergallini presidente dell'OdV, il Prof. Avv. Gustavo Olivieri membro esterno dell'OdV e nominando il Dott. Sergio

Romiti membro dell'OdV in qualità di responsabile della Direzione Centrale Audit. Il 17 dicembre 2020 il CdA ha nominato il nuovo Organismo di Vigilanza, composto da: Rocco Blaiotta (Presidente), Maurizio Bortolotto e Umberto La Commara.

(II) Con DOr n.92/P del 28 febbraio 2020 la titolarità della Direzione Centrale Audit è stata affidata a Sergio Romiti con decorrenza 1° marzo 2020, in sostituzione di Gianfranco Cariola.

(III) A decorrere dal 1° gennaio 2021, così come deliberato nell'adunanza del 3 novembre 2020, sono assegnate al Consigliere Roberto D'Alessandro le funzioni di Delegato sostituto al controllo sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, a norma dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958 n. 259. Il Consigliere Roberto D'Alessandro sostituisce, pertanto, il Consigliere Cristiana Rondoni.

(IV) Con DOr n. 113/AD del 25 novembre 2020 è stata soppressa la Direzione Centrale *Chief Risk Officer*. La S.O. *Risk Management* è passata ad operare alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale.

(V) Con DOr n. 103/AD dell'11 settembre 2020 la titolarità di General Counsel, Affari Societari e Compliance è stata assunta *ad interim* dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale, in sostituzione di Elisabetta Scosceria. Con DOr n. 105/AD del 1°ottobre 2020, la titolarità della DC *General Counsel*, Affari Societari e *Compliance* è stata attribuita a Guglielmo Bove.

(VI) Con DOr n.112/AD del 20 novembre 2020 la titolarità della Direzione Centrale Protezione Aziendale è stata attribuita *ad interim* ad Angelo Sferrazza. Con DOr n.124/AD del 26 febbraio 2021 la titolarità della Direzione Centrale Protezione Aziendale è stata affidata a Giovanni Fabi con decorrenza 1° marzo 2021.

(VII) Con DOr n. 107/AD del 30 ottobre 2020 la titolarità della struttura macro Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione è stata attribuita ad Angelo Sferrazza, in sostituzione di Riccardo Pozzi.

(VIII) Con DOr n. 96/AD del 1°luglio 2020 la titolarità della Direzione Centrale Strategie, Pianificazione, Innovazione e Sostenibilità è stata attribuita a Francesco Quintano, in sostituzione di Fabrizio Favara.

Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti di FS SpA è costituita dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze. Nel 2020 si è riunita una volta, in sede ordinaria; non si sono, invece, tenute riunioni assembleari in sede straordinaria.

Consiglio di Amministrazione di FS SpA

Composizione e nomina

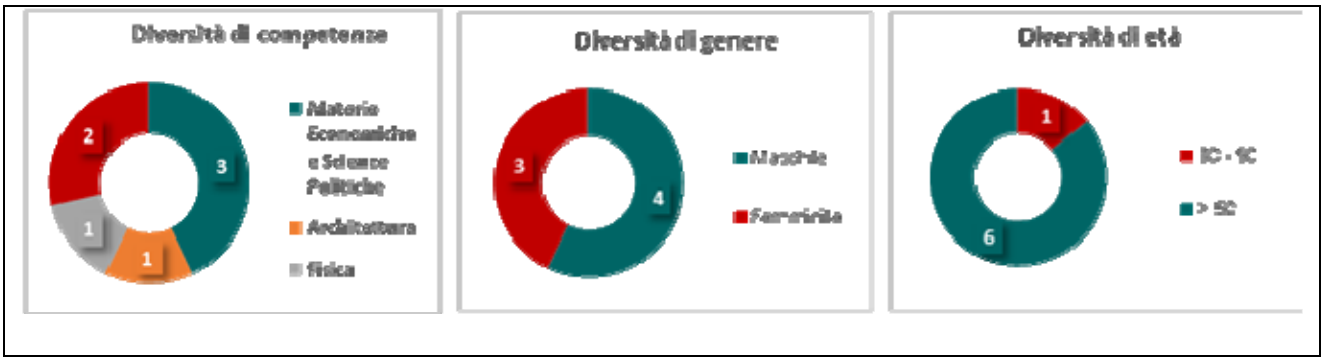
Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto, il Consiglio di Amministrazione (di seguito anche CdA) è composto da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di nove componenti, nominati dall'Assemblea degli Azionisti.

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

Con delibera dell'assemblea del 30 luglio 2018, sono stati nominati, quali componenti dell'Organo amministrativo, con un mandato della durata di tre esercizi e comunque sino alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio 2020, Gianluigi Vittorio Castelli (con funzioni di Presidente), Gianfranco Battisti, Andrea Mentasti, Francesca Moraci, Flavio Nogara, Cristina Pronello, Vanda Ternau.

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

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



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

Ruoli e funzioni

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

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

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

Il CdA di FS SpA viene convocato e presieduto dal Presidente e si riunisce di norma una volta al mese e, comunque, tutte le volte che lo giudichi necessario il Presidente o l'Amministratore Delegato o quando ne sia fatta motivata richiesta scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio Sindacale. Nel corso del 2020 si è riunito 13 volte.

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

Il CdA, in particolare:

- si è riservato competenze esclusive su materie di importanza economica e strategica tra le quali, definizione - su proposta dell'Amministratore Delegato - delle linee strategiche della Società e del Gruppo; approvazione del *business*

plan annuale e pluriennale e del *budget* annuale della Società e del Gruppo, predisposti dall'Amministratore Delegato; deliberazioni in merito alle operazioni finanziare di maggior rilievo; deliberazioni, su proposta dell'Amministratore Delegato, di operazioni di acquisto/cessione e affitto di azienda, di operazioni di acquisizione/dismissione di partecipazioni societarie se superiori ad una certa percentuale, nonché di operazioni straordinarie riguardanti le società direttamente partecipate. Il CdA ha, inoltre, confermato la propria competenza esclusiva in materia di nomina, su proposta motivata e documentata dell'Amministratore Delegato, degli organi di amministrazione e di controllo delle società controllate individuate come strategiche;

- ha, pertanto, conferito all'Amministratore Delegato tutti i poteri di amministrazione della Società - poteri che trovano esplicitazione, a mero titolo esemplificativo, in un apposito elenco - con esclusione delle attribuzioni del Presidente e di quelle che il CdA si è riservato in via esclusiva (oltre a quelle non delegabili a norma di legge); ai sensi dell'art. 12 dello Statuto, l'Amministratore Delegato cura, altresì, che l'assetto organizzativo e contabile sia adeguato alla natura e dimensioni dell'impresa e riferisce al CdA ed al Collegio Sindacale almeno ogni tre mesi sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate.

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

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

Comitati Consiliari

FS SpA limita ai casi necessari la costituzione di comitati con funzioni consultive o di proposta all'interno del CdA. La stessa si è pertanto dotata di due comitati, il Comitato *Audit*, Controllo Rischi e *Governance* ed il Comitato per la Remunerazione e le Nomine - la cui istituzione è stata confermata, da ultimo, con la richiamata delibera del CdA del 31 luglio 2018. Composizione, funzionamento e compiti di detti comitati sono disciplinati in appositi regolamenti approvati dal CdA.

Comitato Audit, Controllo Rischi e Governance

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

Comitato per la Remunerazione e le Nomine

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

Remunerazione degli Amministratori

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

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

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

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

Per i componenti dei Comitati endoconsiliari è stata deliberata l'attribuzione - in coerenza con le norme di Statuto - di un compenso aggiuntivo pari al 30% del compenso determinato dall'Assemblea per i Consiglieri.

La tabella che segue, note incluse, dettaglia le componenti retributive complessive per le figure del Presidente e dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane [10]:

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE[11]	**Emolumenti annuali mandato come Presidente**
Compenso fisso: emolumento carica	50.000
Componente variabile	-

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

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

AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE[12]	**Emolumenti annuali mandato come Amministratore Delegato**
Compenso fisso: emolumento carica	65.000
Componente variabile	25.000

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

Il CdA di FS SpA - in ossequio a quanto previsto dalle direttive MEF, nel rispetto in ogni caso della normativa vigente in tema di quote di genere e sulla base delle opportune scelte gestionali - ha elaborato alcuni criteri di ordine generale per la scelta dei candidati alla carica di componente dell'organo di gestione e di controllo delle società direttamente controllate, anche al fine di determinare composizioni bilanciate sotto il profilo delle diversità. Inoltre, in coerenza con i criteri della Direttiva MEF del 14 aprile 2020 (che ha aggiornato la precedente Direttiva MEF del 16 marzo 2017), la selezione e la nomina dei componenti degli organi di gestione delle società controllate da FS devono essere effettuate nel rispetto dei seguenti criteri: valorizzazione delle competenze interne dei dipendenti del Gruppo; astensione dalla nomina di Amministratori della Capogruppo, a meno che siano attribuite ai medesimi deleghe gestionali a carattere continuativo nella stessa Capogruppo; onnicompresività della remunerazione con obbligo di riversare i relativi compensi.

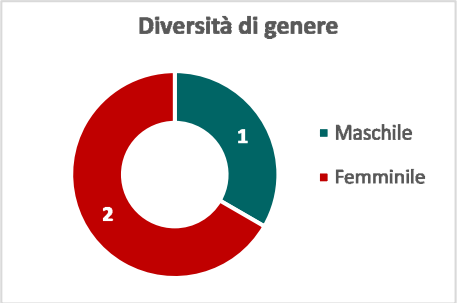
Ferrovie dello Stato Italiane, ha recepito tali principi in regolamenti interni e ha previsto procedure da utilizzare per i rinnovi degli organi sociali di tutte le società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, inoltre, in ossequio alla predetta Direttiva MEF del 14 aprile 2020, per le società indirettamente controllate dal MEF, comunica al richiamato Ministero, prima di procedere alla nomina dei componenti di tali organi, l'esito dell'istruttoria di carattere qualitativo e attitudinale dei potenziali candidati.

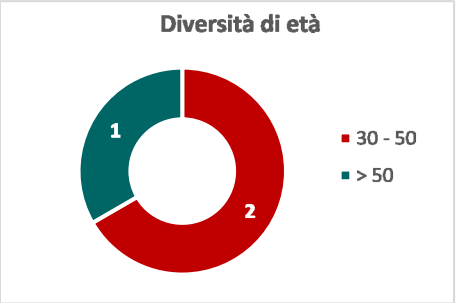
Collegio Sindacale

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

L'Assemblea del 3 luglio 2019 ha nominato, per i tre esercizi 2019, 2020 e 2021 e, comunque, sino all'assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2021, quali sindaci effettivi, Alessandra Dal Verme (Presidente), Susanna Masi e Gianpaolo Davide Rossetti; quali sindaci supplenti, Letteria Dinaro e Salvatore Lentini**.**

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





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

Quanto alle competenze, un sindaco è dipendente del Ministero e gli altri due vantano solida esperienza nel mondo professionale. I due sindaci supplenti sono entrambi dipendenti del Ministero. Tutti i sindaci effettivi e un sindaco supplente sono laureati in Economia e Commercio ed iscritti nel Registro dei revisori legali dei conti. Un sindaco supplente è laureato in giurisprudenza ed è iscritto nel Registro dei revisori legali dei conti.

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

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

Nel 2020, il Collegio di FS SpA si è riunito 20 volte e i Sindaci hanno assistito a 1 riunione assembleare e a 13 sedute del CdA.

Il sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi

Il Sistema di controllo interno e gestione rischi (SCIGR) è l'insieme di strumenti, strutture organizzative, norme e regole aziendali volte a consentire una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal CdA, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, così come attraverso la strutturazione di adeguati flussi informativi volti a garantire la circolazione delle informazioni. Un efficace SCIGR favorisce l'assunzione di decisioni consapevoli e concorre ad assicurare la salvaguardia del patrimonio sociale, l'efficienza e l'efficacia dei processi aziendali, l'affidabilità dell'informativa finanziaria, il rispetto di leggi e regolamenti, dello Statuto Sociale e degli strumenti normativi interni. È opportuno precisare che, anche se complessivamente adeguato e funzionante, il SCIGR può fornire solo una "ragionevole sicurezza" sulla realizzazione degli obiettivi aziendali. Ciò in quanto il SCIGR ha come obiettivo la mitigazione del rischio attraverso la gestione dello stesso, non l'eliminazione del rischio insito in ciascun processo gestionale e di controllo. FS SpA utilizza il CoSO *Report* quale *framework* di riferimento, internazionalmente riconosciuto, per l'implementazione, l'analisi e la valutazione del SCIGR.
Il SCIGR si articola nei seguenti 3 livelli di controllo:

- I° livello di controllo: diretto ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni e a garantire un'adeguata risposta ai correlati rischi. Rientra in tale attività anche la verifica periodica dell'efficacia e dell'efficienza del disegno e dell'effettiva operatività dei controlli al fine di: i) accertare che agiscano in funzione degli obiettivi ad essi assegnati, ii) verificare che siano adeguati rispetto ad eventuali cambiamenti intervenuti nella realtà operativa, iii) coglierne e promuoverne eventuali possibilità di miglioramento. La responsabilità di definire ed effettuare tali controlli è del *Management*, opera ad ogni livello della struttura organizzativa e si esplica nel quadro della gestione corrente.

- II° livello di controllo: volto a monitorare i principali rischi al fine di assicurare l'efficacia e l'efficienza del trattamento degli stessi, nonché a monitorare l'adeguatezza e operatività dei controlli (posti a presidio dei principali rischi). Fornisce inoltre supporto al primo livello nella definizione e implementazione di adeguati sistemi di gestione dei principali rischi e dei relativi controlli. È svolto dal *Management* e da altre specifiche funzioni quali il *Risk Management*, la *Compliance* ed il Dirigente Preposto.

- III° livello di controllo: atto a fornire *assurance* indipendente e obiettiva sull'adeguatezza ed effettiva operatività del primo e secondo livello di controllo e in generale sul SCIGR nel suo complesso. È svolto da unità indipendenti, diverse da quelle operative, quali l'*Internal Audit*.

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

Internal Audit

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

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

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

Nel Gruppo, l'*Internal Audit* svolge un'attività indipendente e obiettiva di *assurance* e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione, assorbendo, nel proprio ambito, la *mission* e le attività dell'Unità *AntiBribery&Corruption (ABC) e Continuous Auditing*, che svolge analisi volte a individuare andamenti anomali, violazioni delle procedure e della regolamentazione, condotte nel continuo, in via periodica o per eccezioni, sia attraverso i flussi previsti all'interno del Modello ABC sia attraverso KPI inerenti transazioni potenzialmente anomale (*Continuous Auditing*). L' *Internal Audit* assiste l'organizzazione nel perseguimento dei propri obiettivi tramite un approccio professionale sistematico, che genera valore aggiunto in quanto finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di *Corporate Governance*.

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

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

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

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

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

Risk Management

Ferma restando la centralità del *Management* e delle strutture di presidio specialistico nelle attività di gestione e monitoraggio del rischio (come responsabili del monitoraggio di linea o "primo livello di controllo"), il Gruppo FS Italiane ha nel tempo strutturato diversi presidi di "secondo livello" che supportano il *Management* nella definizione e nell'implementazione di adeguati sistemi di gestione e monitoraggio dei principali rischi e controlli (ad esempio il *Risk Management*, il Dirigente Preposto, la *Compliance*, la *Data Protection*). In tale contesto, il *Risk Management* di Gruppo, a diretto riporto dell'Amministratore Delegato di FS SpA, svolge un ruolo di coordinamento nella gestione complessiva del processo di governo del rischio di Gruppo assicurando la progettazione, l'implementazione ed il governo del *Framework* di gestione e misurazione del complesso dei rischi aziendali e del relativo processo di monitoraggio integrato raccordando strategie, politiche, processi e meccanismi di funzionamento riguardanti l'individuazione, l'assunzione, la gestione, l'attenuazione, il monitoraggio e *reporting* dei principali rischi a cui l'azienda è esposta e coordinando i vari presidi di *risk management* di Gruppo.

Il *Framework* definito dalla Capogruppo prevede la presenza di strutture/presidi di *Risk Management* nelle Società controllate ed una loro collocazione organizzativa a diretto riporto dell'Amministratore Delegato. Tale articolazione organizzativa attribuisce alle strutture/presidi di *Risk Management* un ruolo di "*partner*" per il business e consente di fattorizzare le specificità delle singole Società. Le strutture/presidi di *Risk Management* societarie assicurano l'applicazione di metodologie e modalità operative definite nel *Framework* di Gruppo.

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

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

Data Protection Officer

In ottemperanza a quanto previsto dal Regolamento UE 2016/679 (*General Data Protection Regulation* – "GDPR"), il Gruppo FS Italiane si è dotato di un proprio modello gestionale per la protezione dei dati personali (*Framework di Data Protection*). Il *framework* definisce il *set* di regole interne, le metodologie, i ruoli e le responsabilità attribuiti a tutte le strutture coinvolte nel trattamento di dati personali.

La Capogruppo ha emesso, con la DdG n. 252/AD del 10 maggio 2018, le "Linee di indirizzo in materia di *Data Protection*" che stabiliscono i principi fondamentali in materia di *Data Protection* e descrivono i ruoli attuativi nel Gruppo FS Italiane con il relativo assetto delle macro responsabilità nonché i flussi informativi da e verso il CdA, i Vertici aziendali, le strutture che partecipano alla realizzazione del *Framework di Data Protection* e quelle coinvolte nel trattamento di dati personali, in un'ottica di massima tutela delle persone fisiche interessate dai trattamenti. Tale DdG è recepita da tutte le Società del

Gruppo che, in funzione della complessità delle attività di trattamento di dati personali, hanno nominato un proprio *Data Protection Officer* (di seguito anche DPO) o un Referente *Data Protection,* con il compito di assicurare il rispetto delle modalità operative e dei flussi informativi in linea con i contenuti della DdG.

Come da Regolamento UE 2016/679, il *Data Protection Officer* è tenuto a sorvegliare l'osservanza del Regolamento e delle altre disposizioni di legge relative alla protezione dei dati, configurandosi a tutti gli effetti come un elemento del sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi.

All'interno del Gruppo FS Italiane è inoltre definito un organigramma della *Data Protection*, con le seguenti figure chiave:

- Titolare del Trattamento: individuato nella persona dell'Amministratore Delegato/ Amministratore Unico di ciascuna Società, su delibera del rispettivo CdA;
- *Data Manager*: identificato nella struttura organizzativa macro che, in relazione alle attività assegnate, è preposto dal Titolare al trattamento di dati personali;
- Responsabile del Trattamento Esterno: effettua i trattamenti in *oustsourcing* per conto del Titolare ed è individuato ogni qualvolta sia previsto un trattamento esterno alla Società del Titolare, includendo in questa casistica i trattamenti infragruppo;
- DPO di Gruppo: nominato, su proposta dell'AD (Titolare), dal CdA della Capogruppo, a cui riporta funzionalmente ed ha il compito di definizione delle metodologie, di indirizzo e coordinamento delle attività, dello sviluppo della famiglia professionale in ambito di *Data Protection*, nonché di fungere da punto di contatto con l'Autorità di Controllo;
- DPO societario: nominato da ciascuna Società, su proposta dell'AD (Titolare), dal CdA della Società, a cui riporta funzionalmente con il compito di sorvegliare l'osservanza del Regolamento e l'applicazione del *Framework di Data Protection* a livello societario;
- Referente *Data Protection*: funge da punto di riferimento per il DPO di Gruppo per tutte le attività svolte in *service*, è nominato dal Titolare.

A corollario della DdG n. 252/AD del 10 maggio 2018 "Linee di indirizzo in materia di *Data Protection*", Ferrovie dello Stato Italiane SpA e le Società del Gruppo hanno emesso, ciascuna per propria competenza, delle Comunicazioni Organizzative applicative della Disposizione di Gruppo sopra citata, volte a fornire delle Linee Guida di indirizzo puntuali rispetto agli adempimenti previsti dal Regolamento.

Compliance

La Struttura organizzativa *Compliance*, istituita con Disposizione Organizzativa n. 133/AD del 2 maggio 2016, monitora la normativa e le *best practices* nazionali ed internazionali a cui il sistema delle regole aziendali e di Gruppo deve essere conforme, assicurando e fornendo alle strutture interessate il necessario supporto, per la definizione delle azioni da adottare per garantire la conformità alle nuove disposizioni di legge e regolamentari, nonché delle conseguenti implicazioni organizzative, strategiche e di *business*; verifica l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e procedure aziendali e di Gruppo alla normativa formulando proposte di adeguamento ai fini del loro corretto orientamento giuridico; assicura il supporto specialistico, in coordinamento con le altre competenti strutture aziendali, rispetto all'implementazione e gestione dei modelli di controllo interno e dei programmi di *compliance* relativi all'*Anti-Bribery&Corruption Management System* e all'*Antitrust Compliance Program* nonché assicura, attraverso il coordinamento del Team 231, l'aggiornamento del Modello 231 di FS in relazione all'evoluzione della normativa di riferimento e a modifiche organizzative e di processo intervenute; supporta i processi decisionali di business mediante l'analisi dei profili di *business* e *trade compliance* relativamente alle iniziative di sviluppo commerciale all'estero (*business partners*, consulenti e promotori commerciali), operazioni di M&A, sponsorizzazioni ed altre iniziative strategiche.

La Struttura organizzativa *Compliance*, inoltre, svolge le attività di segreteria tecnica unica del Comitato Guida 231, che coordina le attività del Team 231, incaricato, in via permanente, del supporto tecnico specialistico alla Società per le

attività di aggiornamento del Modello *ex* D.lgs. 231/2001, così come previsto dalla Comunicazione Organizzativa n. 536/AD del 28 febbraio 2018 "Istituzione Comitato Guida 231 e Aggiornamento Team 231".
Con Disposizione di Gruppo n. 280/AD del 6 novembre 2019 è stato definito e diffuso il "Modello di Compliance del Gruppo FS Italiane" descrivendone gli aspetti organizzativi ed i processi che ne regolano il funzionamento.
Tale Modello di *Compliance* viene recepito nel proprio sistema normativo interno dalle società del Gruppo, che provvedono allo scopo a declinarne i contenuti nella rispettiva realtà aziendale, adottando proprie Comunicazioni Organizzative in materia. Le strutture/presidi di Compliance delle società controllate del Gruppo, sulla base delle proprie specificità organizzative e di *business,* nonché della complessità operativa delle attività, assicurano l'applicazione di metodologie e modalità operative coerenti con quelle rappresentate nell'ambito del Modello di *Compliance* di Gruppo.

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

La figura del Dirigente Preposto, istituita a partire dal 2007 per richiesta dell'Azionista MEF, è diventata, dal 2013, a tutti gli effetti obbligatoria *ex lege,* ricadendo a pieno nell'ambito di applicazione dell'art. 154 *bis* del TUF, a seguito dell'emissione di prestiti obbligazionari quotati sul mercato irlandese (Programma EMTN *Euro Medium Term Notes*) in conseguenza della quale FS SpA ha assunto la configurazione di Ente di interesse Pubblico (EIP), di cui all'art.16 del D.Lgs. 39/2010, in quanto società "Emittente Strumenti finanziari quotati".
L'attuale Dirigente Preposto di FS SpA, nominato da ultimo dal CdA di FS SpA il 27 marzo 2018 su proposta dell'Amministratore Delegato e con il parere favorevole del Collegio Sindacale, è Roberto Mannozzi, Direttore Centrale Amministrazione Bilancio Fiscale e Controllo della Capogruppo, e risulta in carica fino all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2020.
In relazione ai requisiti di nomina del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili l'articolo 16 dello Statuto di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, oltre che il Regolamento delle attività del Dirigente Preposto, prevedono che il CdA nomini, previo parere obbligatorio, del Collegio Sindacale, per un periodo non inferiore alla durata in carica del CdA stesso e non superiore a sei esercizi, il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.
Lo Statuto prevede inoltre che il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari debba possedere i requisiti di onorabilità previsti per gli Amministratori e che venga scelto secondo criteri di professionalità e competenza tra i dirigenti che abbiano maturato un'esperienza adeguata all'ampiezza e complessità dell'incarico e, comunque, di almeno tre anni nell'area amministrativa presso imprese o società di consulenza o studi professionali.
Al fine di dotare il Dirigente preposto di adeguati mezzi e poteri, commisurati alla natura e alla complessità dell'attività svolta, alle dimensioni della Società e del Gruppo, nonché di mettere in grado lo stesso di svolgere i compiti attribuiti, anche nella interazione e nel raccordo con gli altri Organi e funzioni della Società, il 28 luglio 2015 venne approvato dal Consiglio di Amministrazione il già menzionato Regolamento delle attività del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.
In considerazione della complessità organizzativa ed operativa del Gruppo FS Italiane, con lo scopo di ottenere un rafforzamento e una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il CdA di FS SpA ritenne opportuno, fin dall'inizio, promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali controllate. Attualmente i Dirigenti Preposti sono nominati nelle seguenti società: RFI SpA, Trenitalia SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, Busitalia-Sita Nord Srl, Ferservizi SpA, Fercredit SpA e, con nomina intervenuta in corso di esercizio, FSTechnology SpA e Ferrovie del Sud Est Srl. Risultano inoltre nominati anche il Dirigente Preposto in Anas SpA e, nelle sue controllate, Anas International Enterprise SpA (AIE) e Quadrilatero Marche Umbria SpA[13].

[13] Si precisa che, a seguito della avvenuta cessione in data 27 ottobre 2020 da parte di Anas SpA del pacchetto azionario detenuto in Sitaf SpA, la società Sitaf – in cui è presente la figura del Dirigente Preposto, non è più controllata.

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

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

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

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

Il Modello, negli scorsi esercizi, è stato innovato nell'ottica dell'ulteriore allineamento alle *best practice* delle società quotate, per i seguenti aspetti, implementati progressivamente nel Gruppo:

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

Ulteriore recente evoluzione che ha connotato il Modello 262 è stata l'integrazione con altri modelli di controllo del Gruppo nell'ottica di uno SCIGR sempre più efficiente, per cui, ad esempio, nel caso di società che hanno implementato i c.d. modelli del TCF (*TAX Control Framework*) o dell'ABC (*Anti Bribery&Corruption*), i controlli 262 che hanno rilevanza di presidio di rischi fiscali o ABC sono "targati" come tali e partecipano a tutte le fasi del processo 262 sottodescritto che si arricchisce, in tali casi, di nuovi flussi informativi e attori coinvolti. Come più avanti descritto (cfr. paragrafo TCF) - proprio al fine di usufruire dell'impianto procedurale e di monitoraggio dei controlli già capillarmente implementato ai fini 262 – è stata prevista l'introduzione di Procedure 262/fiscali/fiscalizzate validate dal DP e dal *Tax Manager* per gli aspetti di competenza.

Come indicato nella DdG 250/AD del 26 marzo 2018 "Modello di Controllo sull'Informativa Finanziaria del Gruppo FS Italiane" il processo di controllo sull'informativa finanziaria prevede le seguenti fasi: definizione del perimetro delle società/processi in c.d. ambito 262; mappatura dei processi; *risk & control assessment*; emanazione/revisione delle procedure; autocertificazione dell'adeguatezza ed operatività dei controlli a cura dei *Control Owner/Process Owner* (meccanismo di *Self Assessment*); *test* indipendenti; valutazione carenze e gestione dei piani di azione; rilascio delle Attestazioni.

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

L'individuazione delle società è effettuata:

- sulla base della contribuzione delle diverse società a determinati valori del bilancio aggregato: Ricavi Operativi, Attivo, Posizione Finanziaria Netta, Mezzi Propri, EBITDA, Utile/Perdita di esercizio ante imposte;
- con l'integrazione di considerazioni di natura qualitativa sulla base dei profili di rischio, considerando anche valutazioni inerenti agli *Entity Level Control*.

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

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

Nella fase di *risk & control assessment*, contestualmente alla redazione della PAC, viene effettuata dallo *staff* del Dirigente Preposto, di concerto con i *Process Owner*, la valutazione dei rischi 262 che insistono sul processo mappato sulla base di una metodologia quali – quantitativa legata ai parametri di impatto e probabilità, ed a fronte di tali rischi sono individuati e valutati, in termini di adeguatezza, i controlli esistenti a copertura di detti rischi (alla data della presente Relazione i controlli totali mappati nelle procedure societarie sono circa 5.500), e definite eventuali necessità di integrazione o miglioramento del disegno dei controlli. In questa fase sono anche individuati i c.d. "controlli chiave" e "super chiave" delle procedure - in coerenza con la valutazione dei rischi sottostanti - la cui assenza o mancata operatività potrebbe comportare un più rilevante rischio di errata informativa finanziaria. La valutazione dei rischi viene aggiornata con periodicità almeno annuale, a valle della pubblicazione dei bilanci.

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

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

Alla data della presente Relazione risultano emanate, all'interno del Gruppo FS Italiane, circa 380 PAC 262, societarie e di Gruppo, incluse le prime PAC 262/Fiscali/Fiscalizzate (validate dai TAX Manager). Le PAC sono comunicate alle principali funzioni aziendali/società controllate, al Vertice aziendale ed a tutti gli organi di controllo, oltre ad essere pubblicate sul portale di Gruppo.

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

Questo meccanismo prevede, dunque, il coinvolgimento costante dei vari livelli aziendali, attraverso adeguati flussi informativi, tali da rendere sempre più affidabile il processo di risalita delle informazioni e dei dati che affluiscono all'informativa finanziaria. Il processo di *Self Assessment* contribuisce, sulla base delle evidenze comunicate dagli *owner* dei processi, a mantenere, in maniera continuativa, aggiornato il sistema delle procedure amministrativo - contabili.

Nella fase di Test Indipendenti vengono verificati il disegno e l'effettiva applicazione dei controlli, in base a *standard* e metodologie di audit. Il processo dei Test Indipendenti, svolto sotto il coordinamento dello *staff* del DP di Capogruppo, si compone delle seguenti fasi: 1) predisposizione di un piano periodico di verifiche per il Gruppo con l'individuazione delle tempistiche e dei *team* incaricati; 2) definizione delle modalità di esecuzione dei *test* (*script* di *test*); 3) esecuzione delle verifiche e formalizzazione degli esiti; 4) analisi e valutazione delle criticità emerse. Anche sugli *script* di *test*, viene di norma effettuata un'attività di *quality assurance* dallo *staff* del DP di Capogruppo, per verificarne la conformità agli *standard* di Gruppo. Le attività di *test* sono svolte, oltre che con risorse proprie dei DP, con il supporto delle funzioni *Audit* e con risorse della società Ferservizi SpA (con cui la Capogruppo stipula apposito contratto di s*ervice*); si tiene inoltre conto anche dell'esito dei *test* svolti sui controlli 262 dalla Società di Revisione Legale dei Conti, nell'ambito del più ampio processo di revisione. Di recente, inoltre, è stata introdotta la metodologia di "*Combined Assurance"* volta ad integrare – laddove possibile - il testing 262 negli interventi di Audit programmati al fine di migliorare l'efficienza operativa.
La fase di gestione dei piani di azione consiste nella individuazione delle azioni necessarie alla risoluzione delle carenze emerse - sia in termini di disegno che di operatività - in tutte le altre fasi del processo 262 (in particolare dal test indipendente e dal *Self Assessment*), nella definizione dei soggetti responsabili della loro implementazione e dei tempi di realizzazione. Gli *action plan* sono definiti dagli *staff* dei Dirigenti Preposti/Responsabili Amministrativi con gli *Owner* dei processi e la loro realizzazione è oggetto di monitoraggio continuo.

A conclusione del processo sin qui descritto, il DP della Capogruppo redige una Relazione sulle attività svolte nel periodo di riferimento che viene trasmessa al Consiglio di Amministrazione al momento dell'approvazione del progetto di bilancio, e rilascia, a firma congiunta con l'Amministratore Delegato, le Attestazioni sul bilancio di esercizio e sul bilancio consolidato ai sensi dell'art.154 *bis*, secondo gli schemi Consob.
Similmente i Dirigenti Preposti delle società controllate, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di ciascuna società, rilasciano l'Attestazione sui bilanci societari e redigono le proprie Relazioni per i rispettivi CdA.
I Responsabili Amministrativi delle altre società "in ambito 262" (nelle quali non è nominato il Dirigente Preposto) rilasciano a firma congiunta con gli Amministratori Delegati, un'analoga Attestazione sul bilancio con valenza interna. Il Modello del Gruppo prevede inoltre, oltre a quelle citate, il rilascio di Attestazioni interne - con riferimento all'adeguatezza e funzionamento del sistema di controllo inerente all'informativa finanziaria societaria e di Gruppo - anche da parte dei Responsabili Amministrativi e Amministratori Delegati delle controllate non "in ambito 262", dei Responsabili delle Direzioni Centrali della Capogruppo e degli *outsourcer* dei servizi amministrativi, informatici e di ogni altro servizio con impatto sull'informativa finanziaria.

Il processo inerente alla *compliance* alla legge 262/2005 è svolto con il supporto del sistema informativo di Gruppo MEGA – Hopex.
La diffusione del Modello di controllo sull'informativa finanziaria nel Gruppo FS Italiane è perseguita attraverso attività di comunicazione e formazione continua con sessioni di aggiornamento sulle evoluzioni dei sistemi di controllo legati ai temi del *financial reporting*.

Relativamente ai rapporti del DP con gli organi sociali ed organismi/funzioni di controllo (Amministratore Delegato, CdA, Collegio Sindacale anche nella sua funzione di Comitato per il Controllo Interno e Revisione Contabile, Comitato *Audit* Controllo Rischi e *Governance*, Organismo di Vigilanza, Società di Revisione Legale dei Conti, Funzione di *Internal Audit*, *Risk Management* ecc.) il già citato Regolamento del Dirigente Preposto indica le interrelazioni e i flussi di *reporting*. Il Dirigente Preposto, più in particolare, collabora con le altre funzioni di controllo al fine di metter a fattor comune i

programmi di attività, tutti gli esiti delle attività svolte e i piani di azione, con l'obiettivo di produrre sinergie ed ottimizzare il processo dei controlli del Gruppo.

Si evidenzia infine, ad integrazione del Modello di *compliance* alla legge 262/2005 sopra descritto e, più in generale, allo scopo di potenziare il sistema di controllo interno e gestione del rischio del Gruppo, l'attivazione dei Modelli di *Gruppo "SoD – Segregation of Duties"* ed "*ITGC - Information Technology General Controls".* Il Modello SoD ha la finalità di attivare il controllo operativo sui processi, con particolare attenzione a quelli che concorrono alla formazione dell'informativa finanziaria, in modo da garantire che le responsabilità siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o allocazioni operative che concentrino attività critiche su un unico soggetto. Il Modello *SoD* ha, inoltre, la finalità di abilitare una visione omogenea e coerente dell'intero sistema autorizzativo per la gestione dei ruoli e delle utenze nei sistemi informativi. Il Modello *ITGC* ha l'obiettivo di definire i controlli interni sui processi IT finalizzati ad assicurare il continuo e corretto funzionamento dei sistemi applicativi aziendali sui quali vengono processati i dati che confluiscono nell'informativa finanziaria. Gli *IT General Controls* includono i controlli sulle fasi di sviluppo e manutenzione dei sistemi applicativi, di acquisto del *software*, di sicurezza degli accessi logici, ecc. I Responsabili delle *Business Unit* di FSTechnology per le principali controllate del Gruppo. per le quali è implementato il Modello ITGC, rilasciano ai Dirigenti Preposti/Responsabili Amministrativi apposite attestazioni IT sul funzionamento dei sistemi a supporto dell'informativa finanziaria.

Tax Control Framework

Ferrovie dello Stato Italiane ha aderito, insieme alle sue principali controllate Trenitalia e RFI, al regime di adempimento collaborativo introdotto dal decreto legislativo 5 agosto 2015, n. 128, rubricato "Disposizioni sulla certezza del diritto nei rapporti tra fisco e contribuente". L'adesione a tale regime opzionale, volto a promuovere una nuova forma di comunicazione e di cooperazione rafforzata tra l'Amministrazione finanziaria e i contribuenti, all'insegna della certezza del diritto e della semplificazione dei rapporti con il fisco, ha richiesto l'adozione di un efficace sistema di rilevazione, misurazione, gestione e controllo del rischio fiscale (*Tax Control Framework*), inteso come "rischio di operare in violazione di norme di natura tributaria ovvero in contrasto con i principi o con le finalità dell'ordinamento".

Il *Tax Control Framework* di FS e del Gruppo FS, così come disegnato nei documenti di "Strategia Fiscale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" e di "Modello di Controllo Interno sulla rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", prevede un modello di controllo del rischio fiscale che, in una ottica di economia ed efficienza di processo organizzativo, si fonda sul Modello 262, così beneficiando dei presidi già efficacemente adottati ai fini della Legge n. 262/2005 a garanzia della veridicità dell'informativa finanziaria. Segnatamente, tale modello prevede l'integrazione delle procedure amministrative contabili del Dirigente Preposto con apposite specifiche e appendici fiscali (c.d. PAC fiscalizzate) e l'emanazione di ulteriori procedure (c.d. PAC fiscali) a presidio dei processi aziendali prettamente fiscali in precedenza non regolati.

La gestione del *Tax Control Framework*, rispetto al quale il Consiglio di Amministrazione di FS riveste un ruolo di governo ed indirizzo, è attribuita alla competenza del *TAX Director* coadiuvato dalla struttura di *Tax Compliance* collocata all'interno della S.O. Fiscale della Direzione Centrale Amministrazione, Bilancio, Fiscale e Controllo.

Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione

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

- la Direzione Centrale Strategie, Pianificazione, Innovazione e Sostenibilità (DCSPIS), in un'ottica di generazione di valore - economico, ambientale e sociale - per tutti gli *stakeholder*, assicura la definizione delle strategie di Gruppo e

il relativo processo di pianificazione, monitoraggio e controllo strategico, nonché il relativo processo di pianificazione e controllo investimenti e l'ottimizzazione e lo sviluppo del portafoglio dei *business* del Gruppo; in particolare, la DCSPIS assicura: l'elaborazione del Piano Industriale della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane attraverso il coordinamento e il supporto nel processo di sviluppo e consolidamento delle proposte/Piani delle singole strutture/società del Gruppo, per la successiva verifica e validazione da parte dell'Amministratore Delegato, e ne monitora l'attuazione;

- la Direzione Centrale Amministrazione, Bilancio, Fiscale e Controllo (di seguito DCABFC), assicura il sistema di Programmazione e Controllo di Gestione del Gruppo attraverso il processo di implementazione operativa delle strategie (processo di *budget*) e quello di consuntivazione e analisi dei risultati; in particolare, la DCABFC assicura: l'elaborazione del *budget* della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane definendo le linee guida inerenti lo svolgimento del processo di *budget* annuale e di controllo di gestione per il Gruppo e supportando le controllate nell'elaborazione dei relativi *budget*, e ne monitora l'attuazione;

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

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

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

Società di Revisione legale dei conti

La revisione legale dei conti, sia della Capogruppo che delle società da questa controllate[14], è stata affidata a partire dall'esercizio 2014 alla società KPMG SpA. In base alle disposizioni speciali applicabili, previste dal D.Lgs. 39/10 (artt. 16 e ss.), a seguito dell'acquisizione da parte di FS SpA dello *status* di Ente di Interesse Pubblico conseguente all'emissione nel 2013 del prestito obbligazionario quotato, l'incarico di revisione legale dei conti, prevede la durata di 9 esercizi (2014-2022).

Al fine di preservare l'indipendenza della società di revisione, con la DdG 246/AD del 19 febbraio 2018, in coerenza con quanto previsto dal Regolamento UE n. 537/14 e dal D.Lgs. n. 135/2016 in materia di revisione legale dei conti, è stata formalizzata un'apposita procedura che definisce i principi e modalità operative relative al conferimento di incarichi alla società di revisione e/o a società del *network*. Il Collegio Sindacale di FS SpA provvede a esprimere un preventivo parere vincolante circa l'affidamento da parte di società del Gruppo di incarichi aggiuntivi – diversi, quindi, dall'incarico principale di revisione – in favore del revisore ovvero di entità appartenenti al relativo *network*.

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

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

[14] Ad eccezione del gruppo Anas

Nell'adunanza del 17-18 dicembre 2019 la Corte dei Conti ha conferito le funzioni di Magistrato Delegato al controllo della gestione finanziaria della Società al Presidente di Sezione Dott. Giovanni Coppola. Nell'adunanza del 22-23 novembre 2016, la Corte dei Conti ha conferito le funzioni di Magistrato Delegato sostituto al controllo della gestione finanziaria della Società al consigliere Cristiana Rondoni. A decorrere dal 1° gennaio 2021, così come deliberato nell'adunanza del 3 novembre 2020, le funzioni di Magistrato Delegato sostituto al controllo sulla gestione finanziaria della Società sono assegnate al Consigliere Roberto D'Alessandro che sostituisce, pertanto, il Consigliere Cristiana Rondoni.

Ulteriori informazioni di Governo societario

Il Codice Etico

Il Codice Etico del Gruppo FS Italiane, aggiornato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 28 febbraio 2018, rappresenta la "carta dei diritti e dei doveri fondamentali" attraverso la quale il Gruppo enuncia e chiarisce le proprie responsabilità ed impegni etico/sociali verso gli *stakeholders* interni ed esterni. Il Codice Etico del Gruppo FS Italiane, che le società del Gruppo sono tenute ad adottare con delibera dei rispettivi Consigli di Amministrazione, impegna gli Organi sociali, il *management*, il personale e tutti coloro che, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente, instaurino con le società del Gruppo rapporti e relazioni. Nel Codice sono indicati i valori fondamentali del Gruppo (quali integrità e onestà, responsabilità e consapevolezza, passione, coraggio ecc.) e gli *standard* di comportamento declinati per categoria di *stakeholder*. In particolare, il Codice contiene una sezione sui conflitti di interesse, in cui è previsto che devono essere evitate situazioni in cui interessi personali, attività esterne, interessi finanziari o rapporti di conoscenza siano in conflitto con gli interessi del Gruppo e che bisogna astenersi dall'assunzione di decisioni o dallo svolgimento di attività in conflitto con gli interessi del Gruppo nonché incompatibili con i doveri d'ufficio. È, inoltre, previsto che situazioni di potenziale conflitto di interessi siano comunicate senza indugio ai propri Responsabili o al Comitato Etico della Società (vedi sezione "Altri Comitati") per le decisioni in ordine all'effettiva esistenza di tale conflitto e per indicazioni in merito.
Al Codice Etico è data ampia diffusione sui siti *intranet* ed *internet* del Gruppo FS Italiane. L'osservanza delle norme in esso previste è parte essenziale delle obbligazioni contrattuali del personale; e inoltre, i contratti stipulati dalle società del Gruppo prevedono l'adesione dei terzi ai principi in esso contenuti.

Trattamento delle informazioni societarie

Il trattamento delle informazioni societarie all'interno del Gruppo FS avviene in conformità a quanto disposto dal Regolamento UE 569 del 2014 (*Market Abuse Regulation*) volto al contrasto dei fenomeni di abusi di mercato.
Nel corso del 2020, in coerenza con le vigenti disposizioni aziendali, è proseguita l'attività inerente al trattamento delle informazioni societarie, iniziata nel 2016 con l'adozione da parte del Consiglio di Amministrazione di FS SpA nella seduta del 27 maggio 2016 del *"Regolamento per la gestione interna e la comunicazione all'esterno delle informazioni privilegiate e per il trattamento delle informazioni riservate"* (Regolamento *Insider*) e successivamente aggiornato e modificato nella seduta del 13 settembre 2017. Tale Regolamento è ad oggi recepito con Disposizione di Gruppo a firma dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale n. 261/AD del 21 gennaio 2019[15].
Il Regolamento *Insider* è finalizzato ad evitare che vengano diffusi dati e informazioni di natura privilegiata e/o riservata riguardanti il Gruppo in modo intempestivo o prematuro al fine di prevenire il rischio che sull'azienda ricadano responsabilità, in seguito a comportamenti adottati da soggetti interni o ad essa correlati, che possano rappresentare fattispecie di reato previste dalla normativa vigente. Il Regolamento *Insider* definisce, pertanto, i principi, gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità sul trattamento e la gestione delle informazioni privilegiate e riservate del

[15] In sostituzione della DdG 239/AD del 9 ottobre 2017.

Gruppo. I soggetti quali gli amministratori, i sindaci e i dipendenti di FS SpA e delle sue controllate, i consulenti, nonché tutti coloro che per ragioni di ufficio o professionali hanno accesso regolarmente oppure occasionalmente ad informazioni di natura privilegiata/riservata (c.d. *insider*) devono osservare gli obblighi comportamentali riportati nel Regolamento. In applicazione del Regolamento *Insider* ed in conformità con gli obblighi derivanti dal sopra menzionato *Market Abuse Regulation*, FS Italiane si è dotata anche di una "*Procedura per la gestione interna del registro delle persone che hanno accesso alle informazioni privilegiate*", contenuta all'interno della stessa DdG n. 261/AD del 21 gennaio 2019, ove vengono stabilite le modalità operative per la tenuta del c.d. Registro *Insider.*

Sempre nell'ottica del contrasto ai fenomeni di abusi di mercato, il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane ha approvato nella seduta del 17 aprile 2018 il *"Codice di comportamento per l'identificazione dei soggetti Internal Dealing e per la comunicazione delle operazioni da essi effettuate sugli strumenti finanziari di FS"* (Codice *Internal Dealing*). Il Codice *Internal Dealing* definisce in particolare i principi, gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità dei Soggetti Rilevanti ai fini dello stesso, ossia i membri del Consiglio di Amministrazione, i Sindaci Effettivi ed i Responsabili di Direzione Centrale di FS, nonché tutti gli altri soggetti che, previamente individuati dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS, abbiano regolare accesso ad informazioni privilegiate concernenti, direttamente o indirettamente, FS e detengano il potere di adottare decisioni di gestione che possano incidere sull'evoluzione futura e sulle prospettive della Società. Analoghi obblighi ricadono anche sulle c.d. Persone Strettamente Legate ai soggetti di cui sopra.

Il Codice *Internal Dealing* è stato infine recepito con Disposizione di Gruppo a firma dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale n. 264/AD del 19 marzo 2019[16].

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

La Disposizione di Gruppo n. 209/P del 9 giugno 2016, che ha sostituito le precedenti in materia a partire dal 2002, prevede che le società del Gruppo FS Italiane adottino Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo idonei a prevenire i comportamenti illeciti previsti dal D.Lgs. 231/2001 (Modelli 231) e istituiscano un Organismo con il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei Modelli e di proporne l'aggiornamento. La citata DdG prevede che gli Organismi di Vigilanza abbiano, di norma, forma collegiale[17] e siano composti da un Presidente esterno, dotato di alte e specifiche competenze nella materia, da un dirigente della funzione *internal audit* e da un soggetto esterno al Gruppo con competenze giuridiche, o, in alternativa, da un componente del Collegio Sindacale. Al fine di garantire l'indipendenza degli Organismi, i loro componenti non possono avere incarichi analoghi presso società controllate o controllanti né essere legati da interessi o rapporti economici rilevanti alla società o alle controllate o controllanti.

Il 26 maggio 2020 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato l'aggiornamento del Modello 231 di FS, al fine di rafforzare l'organizzazione del sistema dei controlli interni e dei programmi di *compliance* di Ferrovie dello Stato Italiane, in linea con i più alti *standard* e *best practice*.L'Organismo di Vigilanza di FS SpA, composto sino al 16 dicembre 2020 da due membri esterni, uno dei quali in qualità di Presidente, e da un membro interno, rappresentato dal responsabile della Direzione Centrale *Audit* di FS SpA, ha variato la sua composizione a partire dal CdA del 17 dicembre 2020, a seguito di modifica apportata dal CdA allo Statuto dell'Organismo di Vigilanza e alla relativa sezione della Parte Generale del Modello 231. La predetta modifica prevede che l'Organismo di Vigilanza sia composto da: (i) almeno due soggetti di provenienza esterna al Gruppo, uno dei quali - in possesso di specifiche competenze sul d. lgs. 231/2001 - viene altresì nominato Presidente, e (ii) un altro soggetto di provenienza esterna al Gruppo o come alternativa il responsabile della funzione aziendale *internal auditing* in carica. Un componente esterno al Gruppo che non ricopre l'incarico di Presidente può essere

[16] In sostituzione della DdG 254/AD del 17 maggio 2018.

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

individuato in un membro del Collegio Sindacale. Qualora l'OdV si componga esclusivamente di membri esterni, il medesimo Organismo di Vigilanza, al fine di favorire l'integrazione e la sinergia tra gli attori del sistema di controllo interno, con propria delibera stabilisce se (i) il responsabile della funzione aziendale *Internal Auditing* in carica partecipa stabilmente come uditore alle riunioni dello stesso con funzioni consultive e di supporto, ovvero se (ii) il predetto responsabile viene di volta in volta convocato dall'Organismo di Vigilanza per partecipare a singole riunioni o alla trattazione di specifici argomenti, sempre con funzioni consultive e di supporto.
L'Organismo di Vigilanza di FS è attualmente composto da tre membri esterni, uno dei quali nominato Presidente.
FS ha istituito,, con CO n. 536/AD del 28 febbraio 2018, un Comitato Guida dedicato ("Comitato Guida 231") con il compito indirizzare i lavori e valutare le proposte del "Team 231", istituito nel 2017 allo scopo di fornire in via permanente supporto tecnico specialistico alla Società per le attività di aggiornamento del Modello ex D.lgs. n. 231/2001 di FS SpA, e garantire un flusso informativo periodico verso l'Amministratore Delegato e Direttore Generale, l'Organismo di Vigilanza e altri Organi di Controllo.
Il Modello 231 di FS (Parte Generale) è pubblicato, nella versione aggiornata, nella pagina *web* "Etica, Compliance e Integrità", di nuova istituzione, ove sono previste sezioni dedicate al Codice Etico, al Modello 231, all'ABC *system*, al Programma di *Compliance Antitrust* e al sistema di gestione delle segnalazioni – *whistleblowing*.

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

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

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

L'ABC *system* riguarda un concetto di corruzione c.d. in senso "ampio" - che comprende, oltre alle fattispecie di reato di corruzione attiva e passiva, diretta e indiretta, nei rapporti con esponenti della P.A. e nei rapporti con privati, situazioni di *mala gestio* – e prevede un *set* di strumenti di prevenzione specifici sui seguenti processi, considerati dalla normativa e dalle *best practices* di riferimento come maggiormente esposti al rischio di corruzione: "Acquisti e Appalti", "Conferimento di Incarichi di Consulenza", "Iniziative di Sviluppo del *Business* nei Mercati Internazionali", "Quote Associative, Sponsorizzazioni, *Co-marketing*, Erogazioni Liberali e Omaggi" e "Risorse Umane".

In seguito all'analisi degli esiti dell'attività di *risk assessment* svoltasi nel 2019 ai fini dell'aggiornamento del Modello 231 è stato individuato un nuovo processo "Rapporti con Istituzioni Pubbliche/Autorità (Pubblica Amministrazione)" per il quale è in corso di predisposizione la previsione di strumenti di prevenzione specifici (*standard* di comportamento e indicatori possibili anomalie).
L'ABC *system* è infatti, un processo dinamico e si arricchisce progressivamente di ulteriori processi di rischio e strumenti di prevenzione alla luce, tra l'altro, dell'evoluzione della normativa e delle *best practice*, dei flussi informativi attivati con i

diversi attori e delle verifiche e monitoraggio interni nonchè dell'attività di *Risk Assessment Anti Bribery&Corruption* che, nel corso del 2020 ha visto avviare in FS SpA la sua prima campagna, che si concluderà nel 2021.
L'ABC system prevede, tra le principali linee di intervento, una continua attività di comunicazione e formazione. Nel 2020 si è conclusa l'erogazione del corso *e-learning* ABC destinato a tutto il personale di FS SpA; il corso continua ad essere somministrato per i neoassunti e riproposto periodicamente, tramite recall, a coloro che non l'hanno concluso nelle edizioni precedenti. Durante l'anno è stata lanciata la *survey* «ABC *system*: Scegli la tua formazione!» che ha coinvolto il personale di FS SpA nella individuazione dei contenuti delle pillole formative sui temi dell'ABC *system* da lanciare nel primo trimestre 2021. Si sono inoltre svolte iniziative formative specifiche in collaborazione con altre strutture di FS SpA su singoli processi.
Con riguardo alle attività di comunicazione, è stata creata sul sito internet di FS SpA la nuova pagina «Etica, *compliance* e integrità» e, all'interno di essa, una sottosezione dedicata all'ABC *system* in cui sono sintetizzati obiettivi, strumenti e principi del modello di FS SpA, anche con il fine di rendere all'esterno il *commitment* della società sui temi dell'etica, della legalità e della correttezza dell'agire. È stata infine razionalizzata la pagina intranet "ABC *system*" in cui sono pubblicati i modelli di FS SpA e delle altre società del Gruppo che se ne sono dotate. Le società controllate, direttamente e indirettamente, da FS SpA adottano[18] infatti il *Framework* adeguandolo alle specificità organizzative e di *business*, nel rispetto comunque degli obblighi normativi applicabili.

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

Tra i principali attori rientra l'Unità *Anti Bribery&Corruption* e *Continuous Auditing* che, tra le altre attività, monitora l'ABC *system* nell'ottica di promuoverne il miglioramento continuo, supporta i *Process Owners* nell'identificazione dei rischi e nella definizione dei relativi strumenti di prevenzione e monitora il recepimento e il rispetto delle misure previste dall'ABC *system*. Nel corso del 2020 l'Unità, collocata nella Direzione Centrale Audit, ha arricchito la propria *mission* con l'attività di *continuous auditing* che, attraverso il monitoraggio continuo di singoli processi/operazioni/transazioni, individua eventuali andamenti anomali, violazioni delle procedure e della regolamentazione, integrandosi con gli strumenti previsti nell'ABC system.

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

Nel 2019 FS SpA ha adottato una procedura per la gestione delle segnalazioni, finalizzata a dare attuazione alla L. n. 179/2017 (c.d. legge sul *whistleblowing*). La procedura disciplina il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni da chiunque inviate o trasmesse su fatti e comportamenti ritenuti illeciti o contrari alla legge, al Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001, all'*Anti Bribery&Corruption management system* e al Codice Etico del Gruppo FS Italiane.

Nel luglio 2020 FS SpA si è dotata di una piattaforma informatica per la gestione delle segnalazioni, che costituisce un canale di segnalazione idoneo a garantire, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del segnalante e

[18] Il percorso di recepimento del *Framework* Unico Anticorruzione è stato concluso dalle principali società direttamente controllate da FS SpA

adeguate misure di sicurezza delle informazioni. La piattaforma è accessibile tramite i siti *internet* ed *intranet* aziendali (nel sito internet nella sezione dedicata all'interno della pagina Etica, *Compliance* e Integrità).
Nella tabella sotto riportata vengono indicati i dati relativi alla formazione, complessivamente, erogata nel Gruppo in relazione alle procedure e politiche anticorruzione.

Formazione su politiche e procedure anticorruzione	**2020**	**2019**	**2018**
Giornate uomo	**1.309,14**	**10.367,08**	**1.475,95**
- Dirigenti	70,61	57,96	211,56
- Quadri	320,07	615,59	572,83
- Impiegati	746,64	4.506,71	648,87
- Operai	171,82	5.186,82	42,69

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

Programma di Compliance Antitrust

Anche a seguito della progressiva apertura alla concorrenza dei mercati che caratterizzano il settore dei trasporti (sia a livello europeo, che nazionale), le imprese del Gruppo FS Italiane si sono confrontate sempre più insistentemente con l'applicazione della normativa *antitrust*, il cui rispetto costituisce uno dei principi ispiratori del Codice Etico di Gruppo.
Il Gruppo FS Italiane si è impegnato nella analisi e sensibilizzazione del personale sulle tematiche *antitrust* ed ha inteso intensificare la promozione della cultura della prevenzione dei rischi *antitrust* e, più in generale, della concorrenza, sviluppando un Programma di *Compliance Antitrust* ("Programma") che tiene conto delle evoluzioni, sotto il profilo concorrenziale, intervenute nei settori di riferimento, nonché degli orientamenti espressi dalle autorità di concorrenza e delle best *practices* sviluppate in materia, come peraltro sintetizzate nelle Linee Guida sulla *Compliance Antitrust* adottate dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con delibera n. 27356 del 25 settembre 2018.
Il Programma di *Compliance Antitrust* del Gruppo si compone di una serie di regole, standard di comportamento e di attività ed è vincolante per tutte le Società del Gruppo, che sono tenute a declinarli nella rispettiva realtà aziendale e adottando proprie Comunicazioni Organizzative in materia.
Nell'ambito di tale Programma, è stata emanata la *Policy Antitrust* del Gruppo FS Italiane che, tra l'altro, istituisce l'Organismo Responsabile dell'esecuzione del Programma, composto dal responsabile della struttura *Compliance* e dal responsabile della struttura *Antitrust e Merger&Acquisition* della direzione centrale *General Counsel*, Affari Societari e *Compliance*, cui è demandato il compito di adottare, d'intesa con i Referenti *Antitrust* delle singole società del Gruppo, tutte le iniziative volte ad assicurare che il Programma sia correttamente attuato ed adattato nel tempo alle nuove circostanze.
Costituisce parte integrante del Programma il Manuale di *Compliance Antitrust* che, oltre a descrivere i limiti imposti dalla normativa antitrust nazionale ed europea, traccia le regole di condotta che ogni dipendente del Gruppo è tenuto ad osservare al fine di garantire il pieno rispetto della suddetta disciplina. Il Manuale è corredato da un Codice di Condotta *Antitrust*, che consiste in un vademecum operativo, in cui sono declinate in modo semplice e chiaro le principali regole di

comportamento da adottare in caso di iniziative rilevanti ai sensi della normativa *antitrust*, nel corso di ispezioni condotte da un'autorità di tutela della concorrenza e nella gestione di una procedura ad evidenza pubblica nel ruolo di stazione appaltante.

Parti Correlate

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

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

Comitati non Consiliari

Sotto il profilo organizzativo interno l'Amministratore Delegato e Direttore Generale (AD) di FS SpA si è dotato di altri Comitati con funzioni di indirizzo e di supporto al Vertice, i cui componenti sono nominati tra i titolari *pro tempore* di talune funzioni aziendali.

Il *Comitato Etico,* istituito con Disposizione di Gruppo n. 50/AD del 30 gennaio 2006 e aggiornato nella composizione con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 28/AD del 15 luglio 2019, è un organismo con ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme del Codice Etico del Gruppo FS Italiane cui sono affidati i seguenti compiti: chiarire mediante pareri consultivi il significato e l'applicazione del Codice Etico; esaminare le segnalazioni e le notizie ricevute, attraverso i canali di comunicazione definiti, promuovendo le verifiche più opportune in coerenza con quanto previsto dalle disposizioni aziendali in materia; garantire la massima riservatezza del segnalante, dei soggetti e dei fatti segnalati, utilizzando criteri e modalità di gestione delle informazioni e dei documenti idonei a tutelare l'identità e l'onorabilità dei soggetti sopra citati, fatti salvi gli obblighi di legge; supportare le competenti strutture aziendali nella definizione di iniziative comunicative e/o formative del personale, aventi ad oggetto il Codice Etico ed i suoi aggiornamenti; esaminare eventuali necessità di modifiche/integrazioni del Codice Etico di Gruppo proposte dai Comitati Etici delle Società del Gruppo; coordinarsi e mantenere flussi informativi con l'Organismo di Vigilanza della Società nominato ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 per gli aspetti di reciproco interesse; informare periodicamente il Consiglio di Amministrazione della società di appartenenza sulle attività svolte con particolare riferimento alla gestione delle segnalazioni ricevute.

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

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

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

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

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

Il *Comitato Iniziative Estero*, costituito con Disposizione di Gruppo n. 206/AD del 5 maggio 2016 e modificato con DdG n. 224 del 20 aprile 2017 e DdG n. 286/AD del 21 gennaio 2020, cui sono affidati i seguenti compiti: con riferimento agli indirizzi e alle linee guida strategiche rappresentate dagli *stakeholder*, veicolare al *Program Team* le linee guida di riferimento per le società del Gruppo ai fini dello sviluppo nei mercati internazionali; valutare le iniziative/progetti di sviluppo all'estero rilevanti per il Gruppo, individuati dal *Program Team* sulla base delle proposte/segnalazioni delle Società e/o dell'attività di scouting delle competenti funzioni aziendali; validare, per le iniziative/progetti rilevanti per il Gruppo, le modalità di partecipazione proposta dal *Program Team*; validare, per i progetti rilevanti per il Gruppo, la strategia di alleanza per la partecipazione alle gare e le eventuali partnership per il presidio locale, proposta dal *Program Team*; monitorare l'evoluzione dello stato di avanzamento dei progetti rilevanti di Gruppo posti in essere, sulla base degli aggiornamenti periodici ricevuti dal *Program Team* e valutare l'opportunità di eventuali azioni correttive.

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

Il *Comitato di Sostenibilità*, istituito con Disposizione di Gruppo n. 211/AD del 1° luglio 2016, e aggiornato nella composizione e nei compiti con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 25/AD del 22 marzo 2019 e con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n.47/AD del 15 aprile 2020, per garantire l'integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie economico-finanziarie del Gruppo nonché la promozione dei principi e dei valori dello sviluppo sostenibile, in

un'ottica di creazione di valore per tutti gli *stakeholder* cui sono affidati i seguenti compiti: svolgere il ruolo di *advisory board* nei confronti dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale, in qualità di Presidente del Comitato di Sostenibilità, in merito ai temi di integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie di Gruppo; identificare l'ambizione strategica desiderata di Gruppo, i valori aziendali e i principi di sostenibilità e predisporre la *vision* di Gruppo e i relativi *commitment* per ciascuna dimensione della sostenibilità per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione; identificare le modalità di dialogo, ascolto e coinvolgimento degli *stakeholder* nonché le modalità di condivisione dei risultati e le azioni da intraprendere; valutare, con le funzioni competenti, le ricadute in termini ambientali e sociali delle scelte strategiche di investimento e dei rischi connessi che possono influenzare le performance di Gruppo; garantire allineamento e sinergie con gli altri Comitati aziendali promuovendo i principi della sostenibilità; analizzare e valutare la matrice di materialità di Gruppo e la *gap analysis*, a livello di Gruppo, da sottoporre all'Amministratore Delegato e Direttore Generale per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione; predisporre e aggiornare la Politica di Sostenibilità di Gruppo da sottoporre all'Amministratore Delegato e Direttore Generale per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione; definire la proposta di obiettivi e target di sostenibilità di medio-lungo periodo del Gruppo da sottoporre all'Amministratore Delegato e Direttore Generale per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione; analizzare e valutare le eventuali iniziative di natura strategica a supporto delle Società; valutare le performance di sostenibilità del Gruppo, i contenuti del Rapporto di Sostenibilità di Gruppo e fornire indicazioni e principi per la pianificazione delle attività volte al loro miglioramento. Verso il Comitato di Sostenibilità il Responsabile *Risk Management* di FS SpA è il Referente del Piano di Transizione per le iniziative di adattamento a fronte dei rischi derivanti dal cambiamento climatico.

Il *Comitato Guida 231* istituito, come già in precedenza indicato, con CO n. 536/AD del 28 febbraio 2018 con il compito di indirizzare i lavori e valutare le proposte del Team 231 e garantire un flusso informativo periodico verso l'Amministratore Delegato e Direttore Generale, l'Organismo di Vigilanza e altri Organi di Controllo.

Il *Green Bond Working Committee*, istituito con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 2/DCRUO del 27 marzo 2018 e aggiornato nella composizione con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 24/DCRUO del 15 marzo 2019, con il compito di attuare, manutenere e aggiornare ove necessario il *Green Bond Framework*, con particolare riguardo alle attività di individuazione e valutazione dei c.d. *Eligible Green Project*, anche dialogando con le controparti coinvolte nell'analisi di *greenness* dei progetti e nell'implementazione delle procedure di *reporting* e gestione dei *proceeds* delle emissioni.

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

Il *Comitato Plesso di Villa Patrizi*, istituito con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 33/DCRUO-DCFIRAP del 10 settembre 2019 con il compito di: promuovere il confronto tra i soggetti Proprietario, Gestore Immobiliare e Società Locatarie per una più efficace ed efficiente gestione dei complessi temi immobiliari, in particolare per gli aspetti della logistica delle stanze, della modalità di attuazione delle misure previste dal Regolamento, di gestione della manutenzione e alle tematiche che si evidenziano a seguito del costante aggiornamento tecnologico del plesso e delle variazioni organizzative delle società; promuovere comitati di supervisione su tematiche specifiche che coinvolgono le Società interessate.

Il *Comitato per la gestione delle crisi estere*, istituito con Disposizione di Gruppo n.277/AD del 24 ottobre 2019 che, in caso di necessità, viene attivato dal *Travel Security Team* operante di FS Spa ed opera in collaborazione con il *provider* specializzato e con le Istituzioni competenti.

La *Commissione paritetica nazionale sulla formazione per il Gruppo FS/Comitato di pilotaggio*, istituita con DdG n.164/AD del 14 maggio 2013, che ha il compito di indirizzo, supporto e valutazione a consuntivo delle attività formative finanziate nel Gruppo, oltre che di raccordo con il livello interconfederale e di categoria. La Commissione ha anche la funzione di "Comitato di pilotaggio" con i compiti principali di: approvare per conto delle Parti i piani formativi intersocietari e/o monoaziendali da presentare a Fondimpresa; monitorare il loro svolgimento e verificare la riuscita delle iniziative già realizzate; redigere e sottoscrivere i verbali d'intesa per accedere ai finanziamenti.

Tutela dei Diritti Umani

Il Gruppo FS promuove la tutela dei diritti umani tra dipendenti, clienti, cittadini, fornitori e *business partner*, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile e operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e delle Convenzioni fondamentali dell'*International Labour Organization*.

Nella "Politica di Sostenibilità", emessa nel 2019, tra i principi alla base dell'operato del Gruppo risaltano il rispetto dei diritti umani e l'impegno a contribuire alla creazione di una filiera responsabile. Impegno ribadito anche nel Codice Etico (documento guida per i rapporti con gli *stakeholder*). A rafforzare gli impegni già assunti a livello di Gruppo, alcune tra le società controllate che hanno lavorato alla redazione della loro politica di sostenibilità nel corso del 2020 – es. Italferr e Busitalia – identificano il rispetto e la promozione dei diritti umani, sia in Italia che all'estero, come uno tra i principi chiave del proprio modello di impresa. Il Gruppo, inoltre, promuove ambienti di lavoro aperti e inclusivi, contrasta ogni comportamento discriminatorio o lesivo della persona, previene qualsiasi forma di lavoro irregolare, sostiene politiche rivolte al benessere psicofisico del personale.

Dal 2017, il Gruppo aderisce al *network del Global Compact* dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare *business* 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Tali principi integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nella Politica di Sostenibilità, nel Codice Etico, nel modello 231 e nelle "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione e *Anti Bribery&Corruption management system*". In particolare, il Gruppo, con l'adesione al *Global Compact*, si è formalmente impegnato a:

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

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

- l'utilizzo di clausole contrattuali *standard* e specifiche[19] sul rispetto dei diritti umani, tra cui la sottoscrizione del Codice Etico del Gruppo, inserite nei contratti stipulati con i fornitori, e l'introduzione di un criterio premiale relativo al profilo di sostenibilità del fornitore[20];
- la promozione di un percorso di miglioramento nella gestione della *supply chain* grazie alla partecipazione ai lavori nell'ambito di *Railsponsible*, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario e all'impegno del Gruppo nella redazione delle "Linee Guida per la gestione sostenibile degli approvvigionamenti" tese a integrare i più recenti *standard*, nazionali e internazionali, in tema di sostenibilità – inclusi i diritti umani - nelle fasi di acquisto di beni, servizi e lavori;

[19] Con particolare riguardo agli affidamenti di appalti e concessioni di lavori e servizi ad alta intensità di manodopera, il Gruppo FS Italiane applica le "clausole sociali", disposizioni che impongono il rispetto di determinati standard di protezione sociale e del lavoro, al fine di promuovere la stabilità occupazionale del personale impiegato.

[20] RFI SpA, a partire dal secondo semestre 2017, ha avviato l'introduzione nelle gare di un criterio premiale che include, tra gli elementi di valutazione, il rispetto dei diritti umani (lotta contro lavoro minorile e lavoro forzato, lotta contro discriminazione, sostegno dei diritti fondamentali dell'uomo); prendendo spunto da questa iniziativa di RFI, è stato avviato il progetto "*Supply Chain Sustainable Management*" per il miglioramento del profilo di sostenibilità dei fornitori del Gruppo FS. Per approfondimenti si veda paragrafo "Impegno per uno sviluppo sostenibile – catena di fornitura sostenibile".

- la tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità o con ridotta mobilità. Il Gruppo dispone in 332 stazioni di un servizio di assistenza per assicurare ai viaggiatori con disabilità fisiche, sensoriali o motorie che ne compromettano la mobilità in modo temporaneo o permanente, il diritto a spostarsi in modo agevole. Punto di riferimento per l'organizzazione del servizio è costituito dal network delle Sale Blu che nel corso del 2020 si è ulteriormente ampliato con la nuova Sala Blu nazionale, nata durante l'emergenza sanitaria, in affiancamento alle 14 Sale Blu territoriali presenti nelle più importanti stazioni italiane. Nel 2020 sono stati condotti specifici *focus group* per intercettare nuove esigenze dei passeggeri e sviluppare servizi sempre più funzionali;
- la tutela dei diritti delle persone disagiate che trovano riparo nelle stazioni ferroviarie. Da anni è attivo un progetto di solidarietà realizzato in collaborazione con enti locali e terzo settore attraverso la concessione in comodato d'uso gratuito di locali, all'interno o nei pressi delle stazioni ferroviarie, ad associazioni ed enti che si occupano di marginalità ed emergenza sociale[21].

[21] Per approfondimenti si veda paragrafo "Impegno per uno sviluppo sostenibile - Impegno per la comunità".

Performance economiche e finanziarie del Gruppo

Premessa

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari del Gruppo sono stati predisposti schemi riclassificati di stato patrimoniale e conto economico, come rappresentati nelle pagine seguenti, che integrano quelli specificamente previsti dai principi contabili IFRS-UE adottati dal Gruppo FS Italiane. Tali schemi riclassificati contengono infatti indicatori di *performance* che il *management*, in considerazione della estrema significatività degli impatti che l'emergenza COVID-19 ha prodotto sulla gestione 2020 del Gruppo, ha considerato utili nel corso dell'anno ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo stesso, nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dai *business*. I metodi utilizzati per la costruzione di tali indicatori, che sono riproposti quindi anche nell'analisi sottostante ai fini di rendere intellegibile il commento dell'andamento economico e finanziario 2020 del Gruppo, sono riportati nella precedente sezione, "Legenda e Glossario".

Ciò premesso, l'andamento economico e gestionale del periodo, di seguito commentato, così come quello patrimoniale e finanziario più avanti descritto, inglobano al loro interno gli effetti COVID-19 che, come accennato e meglio dettagliato nella apposita Nota di bilancio consolidato (la n. 31 "Emergenza COVID-19"), hanno pesantemente impattato sulle *performance* gestionali 2020 del Gruppo, come chiaramente evidente dall'analisi sottostante.

Conto Economico Consolidato

	2020	2019	Variazione (A)	%	di cui effetti COVID-19 (B)	incidenza COVID-19 %* (B)/(A)
RICAVI OPERATIVI	**10.837**	**12.423**	**(1.586)**	**(12,8)**	**(1.695)**	**(106,9)**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	10.482	12.011	(1.529)	(12,7)	(1.668)	(109,1)
Altri proventi	355	412	(57)	(13,8)	(27)	(47,4)
COSTI OPERATIVI	**(9.204)**	**(9.814)**	**610**	**6,2**	**652**	**106,9**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**1.633**	**2.609**	**(976)**	**(37,4)**	**(1.043)**	**(106,9)**
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.911)	(1.780)	(131)	(7,4)	44	33,6
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**(278)**	**829**	**(1.107)**	**(133,5)**	**(999)**	**(90,3)**
Saldo della gestione finanziaria	(283)	(176)	(107)	(60,8)	(15)	(14,0)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**(561)**	**653**	**(1.214)**	**(185,9)**	**(1.014)**	**(83,5)**
Imposte sul reddito	(1)	(60)	59	98,3	28	47,5
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**(562)**	**593**	**(1.155)**	**(194,8)**	**(986)**	**(85,4)**
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		(9)	9	100,0		
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**(562)**	**584**	**(1.146)**	**(196,2)**	**(986)**	**(86,0)**
RISULTATO NETTO DI GRUPPO	(570)	573	(1.143)	(199,5)		
RISULTATO NETTO DI TERZI	8	11	(3)	(27,3)		

*: Rapporto % "Variazione (A)"/"di cui effetti COVID-19 (B)

L'anno 2020, fortemente caratterizzato dagli impatti stravolgenti dovuti all'emergenza sanitaria da COVID-19, chiude con un **Risultato Netto** di esercizio in perdita pari a -562 milioni di euro, a fronte dell'utile di 584 milioni di euro registrato nel medesimo periodo dell'esercizio precedente, con una variazione negativa in termini percentuali pari al 196,2%. Al netto degli effetti COVID-19, il Risultato Netto risulterebbe pari a 424 milioni di euro.

Di seguito, l'analisi delle principali voci che compongono il risultato netto di Gruppo.
I **Ricavi operativi**, complessivamente, fanno registrare un decremento pari a 1.586 milioni di euro (-12,8%) attribuibile totalmente agli effetti legati alla pandemia da COVID-19, pari a 1.695 milioni di euro, come più dettagliatamente riportato nella già citata Nota 31 al Bilancio consolidato "Emergenza COVID-19" a cui si rimanda per maggiori dettagli, in parte compensati da effetti di carattere industriale (+109 milioni di euro) di seguito declinati.

Al netto degli effetti COVID, pari a 2.349 milioni di euro, i **Ricavi da servizi di trasporto** mostrano un decremento rispetto al dato 2019 di soli 178 milioni di euro (-2,4%), imputabile principalmente alla decrescita dei ricavi del servizio di trasporto passeggeri su ferro per un importo pari a 206 milioni di euro, al quale si contrappone una crescita del *business* merci, che evidenzia un incremento del fatturato pari a 21 milioni di euro e, per la restante parte, al *business* del trasporto su gomma, che rileva una variazione positiva pari a 7 milioni di euro.

In dettaglio, la riduzione dei ricavi del servizio di trasporto passeggeri su ferro è attribuibile alle seguenti componenti:

- i ricavi derivanti dal servizio di trasporto passeggeri su ferro *Long Haul* aumentano complessivamente di 5 milioni di euro. Il segmento *Long Haul* - mercato rileva una diminuzione totale pari a 1 milione di euro, laddove alle consistenti perdite di fatturato connesse con l'incidente ferroviario di Livraga (Lodi) del febbraio scorso (-12 milioni di euro) si contrappongono maggiori ricavi in ambito estero, per lo più legati all'assenza, nel 2020, di eventi esterni che avevano pesantemente inciso sull'esercizio precedente (scioperi ed interruzioni di linea come accaduto, fra altri, a causa della frana di Modane e delle manifestazioni dei Gilet Gialli). I ricavi *Long Haul* - Servizio Universale rilevano un incremento pari a 6 milioni di euro;
- i ricavi da servizio di trasporto passeggeri su ferro *Short Haul* registrano complessivamente una riduzione di fatturato pari a 211 milioni di euro, dei quali 233 milioni di euro in ambito nazionale, per effetto anche del conferimento del ramo d'azienda "Emilia-Romagna" a favore della società collegata Trenitalia Tper con efficacia 1° gennaio 2020, e +22 milioni di euro, invece, sul mercato internazionale, prevalentemente per la sottoscrizione di nuovi contratti di servizio sul mercato tedesco (+26 milioni di euro), in parte compensati dalla decrescita sul mercato inglese (-4 milioni di euro);
- i ricavi per servizi di trasporto merci e logistica migliorano per un importo pari a circa 21 milioni di euro sia sul mercato nazionale ad opera dei nuovi traffici merci avviati nel corso del 2020 (+15 milioni di euro), sia sul mercato internazionale (+6 milioni di euro);
- in aumento, infine, i ricavi derivanti dal servizio di trasporto su gomma per un importo pari a 7 milioni di euro.

I **Ricavi da servizi di infrastruttura,** depurati dell'impatto negativo legato alla pandemia (-357 milioni di euro), mostrano un incremento pari a 272 milioni di euro riconducibile principalmente ai maggiori lavori effettuati nell'esercizio sulla rete stradale e autostradale in concessione (+262 milioni di euro), ai maggiori ricavi per servizi in concessione relativi alla fatturazione verso la Regione Umbria a seguito dell'operazione di fusione della società UMFERRO (+7 milioni di euro), nonché ad un aumento degli altri ricavi per servizi stradali e autostradali (+5 milioni di euro).

Nell'ambito degli **Altri ricavi da servizi con la clientela,** che aumentano per un importo pari a 20 milioni di euro per motivi industriali, si segnalano, prevalentemente, i maggiori ricavi consuntivati per la prosecuzione delle attività operative

relative alla commessa Metro *Riyadh* (+25 milioni di euro), sebbene gli stessi risentano di uno slittamento del *Trial Run* di un anno e di maggiori costi precedentemente non considerati, i maggiori ricavi per lavori conto terzi dovuti alla ripresa dei lavori per la costruzione della Metroferrovia di Palermo (+14 milioni di euro), i minori ricavi per lavori in corso su ordinazione per 29 milioni di euro, di cui 21 milioni di euro legati al rallentamento degli investimenti in beni reversibili relativi al gruppo Sitaf, nonché, per il residuo, i maggiori altri ricavi per servizi diversi.

La variazione in aumento degli **Altri ricavi** (+22 milioni di euro) - essenzialmente qui esplicitata al netto dei contributi iscritti a ristoro degli operatori del trasporto e dei gestori dell'infrastruttura stradale, autostradale e ferroviaria (1.105 milioni di euro) a fronte degli impatti COVID-19 – è generata principalmente da maggiori noli e indennizzi di materiale rotabile (+52 milioni di euro), in parte compensati da movimentazioni nette inerenti la voce accantonamenti e rilasci.

Il decremento della voce **Altri proventi,** pari a -30 milioni di euro al netto dell'impatto COVID-19, è riconducibile prevalentemente alle minori plusvalenze registrate per effetto delle variazioni dell'area di consolidamento (-28 milioni di euro imputabili alla plusvalenza registrata nel 2019 relativa alla vendita della società Centostazioni Retail, e +13 milioni di euro imputabili alla plusvalenza registrata nel 2020 per la cessione del gruppo Sitaf), alle minori plusvalenze generate dalla vendita di beni mobili ed immobili e alle minori penali contrattuali verso fornitori.

I **Costi operativi** si attestano a 9.204 milioni di euro, in diminuzione di 610 milioni di euro complessivi (-6,2%) rispetto all'esercizio precedente (9.814 milioni di euro). Tale riduzione è riconducibile (652 milioni di euro) agli interventi manageriali straordinari attuati dal *management* per reagire e controbattere l'impatto della pandemia; di seguito, invece, le principali variazioni di carattere industriale:

- decremento dei costi riferiti al personale per +345 milioni di euro, le cui variazioni principali sono riconducibili alla riduzione media dell'organico dovuta all'utilizzo dello strumento reso disponibile in materia pensionistica cosiddetto "Quota 100" e alle adesioni al Fondo di Sostegno al reddito per prestazioni straordinarie, solidaristiche e agevolazioni all'esodo, a cui si aggiunge l'utilizzo delle ferie anni precedenti; agli effetti delle intese sottoscritte il 18 febbraio 2021 da Agens ed il Gruppo FS con le Organizzazioni Sindacali, per la sigla dell'Accordo relativo al CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 16 dicembre 2016; al conferimento del ramo d'azienda "Emilia-Romagna" a favore della società collegata Trenitalia Tper;
- incremento complessivo degli altri costi per -386 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato di:
  - incremento dei costi per servizi (-497 milioni di euro) dovuto principalmente a:
    - incremento dei costi per servizi amministrativi ed informatici, connesso alla costituzione *in house* della società FSTechnology SpA, che ha centralizzato per le maggiori società del Gruppo FS la conduzione applicativa, sistemica ed infrastrutturale di progetti informatici e la manutenzione *hardware* e *software* (-95 milioni di euro); tale incremento va letto congiuntamente all'incremento della voce "Capitalizzazione costi per lavori interni" (+60 milioni di euro, relativi ai servizi informatici). L'incremento netto di -35 milioni di euro è riconducibile ai maggiori costi di manutenzione *hardware* e *software* in diverse aree aziendali, sostenuti nel periodo;
    - incremento dei costi relativi alla gestione dell'infrastruttura stradale e autostradale per -295 milioni di euro. La voce beneficia altresì dei mancati accantonamenti al fondo rischi contenziosi lavori che nel 2019 era stato pari a 133 milioni di euro;
    - l'accantonamento legato alla potenziale onerosità del contratto sottoscritto da C2C con il Dft inglese per 108 milioni di euro;
  - riduzione degli altri costi operativi (+35 milioni di euro) imputabile principalmente ai minori accantonamenti effettuati rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, nonché al provento straordinario registrato a

seguito del positivo esito del ricorso proposto avverso l'Agenzia delle Entrate volto ad ottenere il rimborso dell'imposta di registro e relativi interessi pagati precedentemente per la cessione della rete elettrica al gestore nazionale di riferimento, Terna SpA (+13 milioni di euro);

- incremento dei costi per lavori interni capitalizzati (+62 milioni di euro) riferiti ai costi di materiali e personale, servizi informatici e trasporto capitalizzati nel corso del 2020 a fronte dei lavori effettuati sull'infrastruttura, degli interventi di manutenzione incrementativa sui rotabili presso le officine, nonché alle maggiori capitalizzazioni relative ai servizi informatici per effetto della costituzione della società FSTechnology SpA come già precedentemente esposto (+60 milioni di euro).

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)**, pari a 1.633 milioni di euro, diminuisce di 976 milioni di euro, pari a -37,4%, con un valore stimato che, al netto degli effetti COVID-19, si attesterebbe intorno ai 2.676 milioni di euro, con una variazione percentuale pari al 2,6%.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a -278 milioni di euro (era +829 milioni di euro al 31 dicembre 2019) in riduzione per un importo pari a 1.107 milioni di euro (-133,5%). La variazione complessiva è riconducibile agli effetti legati alla pandemia da COVID-19 per 999 milioni di euro, al netto dei quali risulterebbe pari a -108 milioni di euro, -13,0% rispetto al 2019.
I minori ammortamenti operati nel periodo, al netto di quanto legato alle misure di *lockdown*, sono dovuti alla normale dinamica di gestione degli *asset.*
La voce svalutazioni e perdite di valore si incrementa per un importo pari a 90 milioni di euro, di cui 76 milioni di euro legati alla gestione industriale, accogliendo maggiori svalutazioni su immobili, impianti e macchinari dell'infrastruttura ferroviaria e il materiale rotabile a seguito della prosecuzione del processo di dismissione di rotabili obsoleti, nonché le maggiori svalutazioni su attività finanziarie compresi i diritti finanziari concessori, compensati dalla minore svalutazione operata sull'avviamento di C2C rispetto allo scorso anno (-33 milioni di euro).
La voce accantonamenti, pari a 127 milioni di euro, rispetto ai 22 milioni di euro di segno inverso rilevati lo scorso anno, si incrementa essenzialmente per l'adeguamento del Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, a fronte delle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni.

Il **Saldo della gestione finanziaria**, che mostra un onere netto di 283 milioni di euro, peggiora di 107 milioni di euro (60,8%), ridotti a 92 milioni di euro escludendo gli impatti COVID-19, rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente. I proventi finanziari diminuiscono di 7 milioni di euro, mentre l'aumento degli oneri finanziari accoglie l'effetto netto tra l'incremento generato dall'adeguamento del fondo svalutazione crediti verso la società Strada dei Parchi (167 milioni di euro), determinato per un importo pari alle perdite attese lungo tutta la vita del credito, e il decremento connesso all'attualizzazione del credito sempre verso la società Strada dei Parchi registrato nello scorso esercizio a seguito dell'emendamento che ha stabilito il differimento temporale del rimborso delle rate 2017 e 2018 al 2030 (35 milioni di euro). La quota di utili da partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto rimane sostanzialmente allineata allo scorso esercizio (23 milioni di euro verso i 22 milioni di euro del 2019).

Le **Imposte sul reddito** passano dai 60 milioni di euro dello scorso esercizio ad 1 milione di euro nell'esercizio corrente per effetto, prevalentemente, del minor imponibile fiscale registrato nel 2020, nonché delle norme contenute nel DL 34/2020 (Decreto Rilancio) che ha previsto, per le imprese con ricavi fino a 250 milioni di euro, l'esonero del versamento

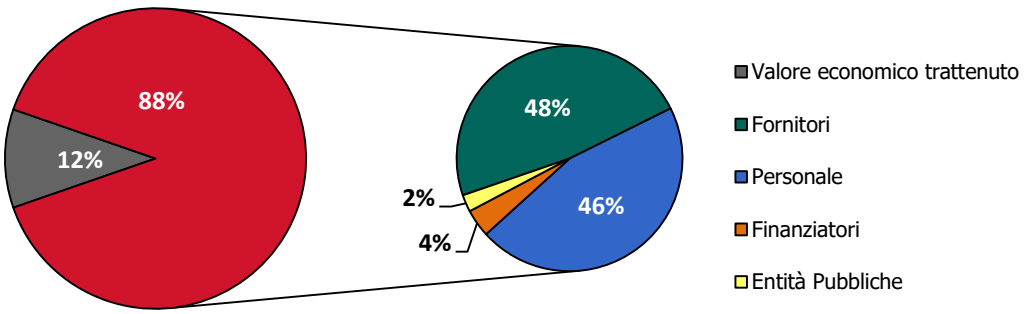
del saldo IRAP relativo all'esercizio fiscale 2019, nonché del primo acconto 2020, quest'ultimo considerato un effetto COVID-19.

DNF

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

valori in milioni di euro

Tabella del valore economico direttamente generato e di quello distribuito	**2020**		**2019**		**2018**	
Valore economico direttamente generato	**10.941**	**100%**	**12.524**	**100%**	**12.196**	**100%**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	10.482		12.011		11.560	
Proventi diversi	459		513		636	
Valore economico distribuito	**9.621**	**88%**	**10.190**	**81%**	**9.877**	**81%**
Costi operativi per materie e servizi	4.661		4.801		4.679	
Costo del personale	4.432		4.945		4.853	
Pagamenti ai finanziatori	387		286		221	
Pagamenti ad entità pubbliche	141		158		124	
Valore economico trattenuto	**1.320**	**12%**	**2.334**	**19%**	**2.319**	**19%**
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	1.911		1.780		1.762	
Altri costi diversi e imposte	(29)		(30)		(2)	
Risultato netto di esercizio	**(562)**		**584**		**559**	



Il valore non direttamente distribuito dal Gruppo (pari a poco più di 1 miliardo di euro nel 2020) si riduce al 12% del totale generato, quando nel 2019 era pari invece al 19% (2,3 miliardi di euro, in linea con il dato 2018). Lo stesso è sostanzialmente rappresentato dagli investimenti in autofinanziamento attraverso i quali indirettamente il Gruppo concorre comunque a incrementare i benefici alla collettività e agli *stakeholder* in generale.

Infatti il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, anche grazie al potente impulso dallo stesso costantemente garantito negli anni al "Sistema Paese" attraverso crescenti volumi di investimenti tecnici, da sempre contribuisce in modo significativo all'economia generale con un apporto al PIL nazionale pari a circa il 2,4% e con un impatto occupazionale equivalente pari a circa 260 mila unità[22].

[22] La metodologia utilizzata per calcolare il contributo al PIL del Paese e l'impatto occupazionale equivalente si basa su quella esposta nello studio CER «*The Economic Foot print of Railway Transport in Europe*», rielaborata con l'adozione dei moltiplicatori, specifici per il contesto nazionale italiano, pubblicati dall'Ufficio Parlamentare di Bilancio a dicembre 2018 nello studio «*Fiscal Multipliers in Abnormal Times: the Case of a Model of the Italian Economy*».

Stato patrimoniale consolidato riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	107	(262)	369
Altre attività nette	2.505	2.928	(423)
Capitale circolante	**2.612**	**2.666**	**(54)**
Capitale immobilizzato netto	51.698	51.132	566
Altri fondi	(3.994)	(4.303)	309
Attività nette possedute per la vendita		482	(482)
CAPITALE INVESTITO NETTO	**50.316**	**49.977**	**339**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	1.106	677	429
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	7.787	6.982	805
Posizione finanziaria netta	**8.893**	**7.659**	**1.234**
Mezzi propri	**41.423**	**42.318**	**(895)**
COPERTURE	**50.316**	**49.977**	**339**

Il **Capitale investito netto** di Gruppo, pari a 50.316 milioni di euro, nonostante l'anno difficile caratterizzato dalla pandemia, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2019 di 339 milioni di euro grazie alla crescita del **Capitale immobilizzato netto** (+566 milioni di euro) e alla diminuzione degli **Altri fondi** (+309 milioni di euro), cui si è contrapposta la riduzione del **Capitale circolante** (-54 milioni di euro) e delle **Attività nette possedute per la vendita** (-482 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a un valore positivo di 107 milioni di euro, presenta una variazione in aumento di 369 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente ed è il risultato di variazioni contrapposte principalmente riferite a:

- maggiori crediti legati ai *partner* commerciali (clienti e fornitori) pari a +220 milioni di euro relativi principalmente: all'incremento degli acconti a fornitori (+320 milioni di euro) prevalentemente per gli anticipi a fornitori garanti per effetto dell'art. 207 comma 2 DL 34/2020 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 - Disposizioni urgenti per la liquidità delle imprese appaltatrici) - parzialmente compensati dalla regolarizzazione degli anticipi a fornitori del servizio elettrico; ad un decremento dei crediti per il trasporto su ferro (-45 milioni di euro) in particolare per le Ferrovie in concessione ed estere; ad un decremento dei crediti relativi all'infrastruttura ferroviaria e stradale (-52 milioni di euro) dovuto sia alla contrazione del pedaggio ferroviario che alla riduzione della circolazione autostradale a seguito della pandemia da COVID-19;
- minori debiti commerciali (+212 milioni di euro) riferibili principalmente:
  - ai minori debiti verso fornitori (+542 milioni di euro) connessi in particolare ai pagamenti effettuati nel corso dell'anno principalmente per gli investimenti effettuati sulla rete ferroviaria;
  - ai maggiori stanziamenti per lavori effettuati sulla rete autostradale (-196 milioni di euro);
  - agli investimenti realizzati nel corso dell'esercizio per l'acquisto di nuovo materiale rotabile (-77 milioni di euro) in particolare per la società spagnola ILSA;

- all'incremento dei volumi di attività realizzati nel corso dell'esercizio (-21 milioni di euro);
- maggiori rimanenze e attività da contratto per lavori in corso su ordinazione (+47 milioni di euro), principalmente riferibili a:
  - all'incremento delle attività da contratto per lavori in corso su ordinazione (+30 milioni di euro) prevalentemente dovuto ai lavori sostenuti nell'esercizio su strade non in concessione;
  - maggiori rimanenze (+25 milioni di euro) quale risultato di minori consumi di materie prime dovuti principalmente al lungo periodo di *lockdown* causato dall'emergenza sanitaria compensati da maggiori accantonamenti al fondo svalutazione a fronte dell'analisi effettuata sui materiali a scarsa utilizzazione e/o obsoleti;
  - decremento degli immobili e terreni *trading* (-8 milioni di euro) attribuibile essenzialmente alle vendite effettuate nell'esercizio;
- minori crediti relativi al Contratto di Servizio (CdS) verso le Regioni (-133 milioni di euro) parzialmente compensati da maggiori crediti relativi al Contratto di Servizio verso il MEF (+28 milioni di euro). Tale variazione è dovuta sostanzialmente alla regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'anno con le Regioni e a corrispettivi maturati nell'esercizio e non ancora incassati verso il MEF.

Le **Altre attività nette**, che si attestano a un valore di 2.505 milioni di euro, registrano, invece, un decremento pari a 423 milioni di euro che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato:

- di minori crediti netti iscritti verso il MEF, il MIT e altri Enti/Amministrazioni dello Stato (-502 milioni di euro), quale effetto della rilevazione per competenza dei nuovi contributi, soprattutto legati agli interventi di ristoro da parte dello Stato per l'emergenza COVID-19, e degli incassi dell'esercizio, al netto della variazione degli acconti allocati ai progetti avviati;
- del decremento dei crediti netti IVA (-23 milioni di euro), principalmente per effetto dei rimborsi avvenuti nel corso dell'esercizio, e dell'incremento delle attività per imposte anticipate (+3 milioni di euro);
- di minori altri debiti e crediti netti (+97 milioni di euro), in particolare per minori altri debiti per il personale e per l'adeguamento del fondo delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione.

Il **Capitale immobilizzato netto**, che si attesta a un valore di 51.698 milioni di euro, presenta un incremento di 566 milioni di euro, la cui movimentazione è sostanzialmente legata:

- all'incremento degli investimenti di periodo, pari a 6.693 milioni di euro, compensato dai contributi in conto impianti rilevati per competenza pari a 4.352 milioni di euro, dagli ammortamenti del periodo per 1.604 milioni di euro e dalle alienazioni 238 milioni di euro e perdite di valore per 114 milioni di euro relative in particolare ai fabbricati civili e industriali;
- alla variazione dell'area di consolidamento, dovuta alle acquisizioni dell'esercizio ed alle operazioni straordinarie, con un effetto in diminuzione sul capitale immobilizzato pari a 24 milioni di euro, riferita essenzialmente al conferimento del ramo d'azienda a favore della società consortile Trenitalia Tper Scarl;

Si segnala che, a seguito degli effetti economici conseguenti all'emergenza pandemica mondiale da COVID-19, sono stati effettuati test di *impairment* su alcune CGUs del Gruppo in ottemperanza al principio contabile IAS 36 – "*Impairment of assets*" in presenza di *triggering event* quale è l'emergenza stessa. Dalle risultanze di tali test è emersa la necessità di una svalutazione degli *asset* delle società controllate Trenitalia C2C Limited, Ataf Gestioni Srl, Busitalia - Sita Nord Srl – CGU Umbria e Qbuzz BV con un impatto negativo complessivo sull'avviamento pari a 21 milioni di euro.

Si rileva inoltre un incremento del valore delle partecipazioni pari a 191 milioni di euro per effetto dell'iscrizione della partecipazione di minoranza nella ex controllata Sitaf (+161 milioni di euro), dell'iscrizione della partecipazione in Trenitalia Tper Scarl (+8 milioni di euro), quale conseguenza del conferimento di ramo d'azienda, dell'acquisizione del controllo della società Mercitalia Maintenance Srl (-3 milioni di euro) e della sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore al netto dei contributi pari a 10 milioni di euro. Sulla variazione incidono anche i risultati conseguiti nell'esercizio dalle società partecipate valutate a patrimonio netto, pari a 23 milioni di euro.

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in diminuzione pari a 309 milioni di euro, ascrivibile alla movimentazione del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti (+148 milioni di euro)principalmente dovuto alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio e alle anticipazioni corrisposte, parzialmente compensate dalla rideterminazione dei benefici ai dipendenti di C2C legata alla modifica dei termini contrattuali con il il Dft inglese, nonché alla variazione positiva del fondo imposte (+45 milioni di euro) e degli altri fondi rischi (+117 milioni di euro). Complessivamente i fondi rischi sono stati adeguati nel corso dell'esercizio per un importo pari a 584 milioni di euro e sono stati utilizzati, a seguito della risoluzione di diverse cause, per 252 milioni di euro. Si rileva infine il rilascio dei fondi rischi per 474 milioni di euro prevalentemente per contenziosi verso lo Stato della società Anas SpA con impatto solo patrimoniale a diminuzione dei crediti relativi.

Le **Attività nette possedute per la vendita** erano pari a 482 milioni di euro al 31 dicembre 2019 ed accoglievano i valori del gruppo Sitaf qui riclassificati a seguito delle sentenze del 28 ottobre 2019 n. 7392/2019 e n. 7393/2019 del Consiglio di Stato, che aveva dichiarato l'inefficacia del contratto di cessione azionaria stipulato a suo tempo tra Comune di Torino, Provincia di Torino e Anas SpA. Il 27 ottobre 2020, Anas SpA ha poi trasferito a FCT Holding SpA ed alla Città Metropolitana di Torino le relative quote delle azioni della società Sitaf SpA, a fronte della restituzione in suo favore del prezzo a suo tempo corrisposto per l'acquisto.

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento netto di 8.893 milioni di euro e registra un incremento di 1.234 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019. Tale variazione è essenzialmente correlata all'effetto netto:

- della diminuzione del conto corrente di tesoreria (+289 milioni di euro), nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal MEF per il Contratto di Programma per l'infrastruttura ferroviaria;
- del decremento del credito finanziario verso MEF (+592 milioni di euro) per effetto degli incassi dell'anno;
- dell'incremento dei finanziamenti da banche (+427 milioni di euro), riconducibile principalmente all'incremento della provvista a breve e alla sottoscrizione di nuovi finanziamenti con Unicredit e Intesa Sanpaolo, cui si contrappongono i rimborsi per prestiti destinati all'acquisto di materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale, e il decremento della stessa provvista a breve per il pagamento dei debiti privilegiati del concordato preventivo di Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici Srl;
- dell'incremento dei prestiti obbligazionari (+210 milioni di euro), riferibile sostanzialmente alla sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* per un ammontare di valore nominale complessivo di 480 milioni di euro a copertura dei fabbisogni del Gruppo, alle nuove emissioni obbligazionarie in *private placement* finalizzata con Eurofima SA di valore nominale pari a 640 milioni di euro, cui si contrappongono, per un valore complessivo di 902 milioni di euro, i rimborsi del prestito obbligazionario Eurofima SA e i rimborsi della prima emissione obbligazionaria a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes*;

- del decremento dei debiti verso altri finanziatori (-375 milioni di euro) per effetto del rimborso dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e Alta Velocità);
- dell'incremento degli acconti per opere da realizzare (+306 milioni di euro) in relazione alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi alla società Anas SpA;
- dell'incremento delle attività finanziarie per accordi per servizi in concessione (-58 milioni di euro) determinata dall'effetto netto tra l'incremento dei crediti esigibili connesso alla produzione di periodo, che si riferiscono all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, e il decremento generato dagli incassi dell'esercizio per i rimborsi dai Ministeri o Enti di riferimento;
- del decremento delle passività finanziarie per i *leasing* (-171 milioni di euro) quale effetto netto della registrazione di contratti, dei rimborsi e delle valutazioni del debito dell'esercizio;
- del decremento netto delle altre attività e passività finanziarie (+14 milioni di euro) dovuto principalmente alla revisione della stima delle potenziali perdite di valore in particolare riferite al credito verso Strada dei Parchi per effetto sostanzialmente della valutazione effettuata da Anas SpA in merito all'innalzamento del rischio creditizio associato alla controparte, a seguito del mancato pagamento della rata concessoria del 2019 (scaduta a fine marzo 2020).

I **Mezzi propri** passano da 42.318 milioni di euro a 41.423 milioni di euro, con una variazione negativa per 895 milioni di euro, per effetto principalmente:

- del decremento per il risultato dell'esercizio pari a -562 milioni di euro;
- della variazione negativa relativa all'area di consolidamento (-310 milioni di euro) dovuta essenzialmente all'acquisizione del controllo totalitario di Netinera Deutschland GmbH (pari a -119 milioni di euro di cui -110 milioni di euro relativi al patrimonio netto di terzi e -9 milioni di euro al patrimonio netto di Gruppo) e alla perdita del controllo del gruppo Sitaf (pari a -189 milioni di euro di cui -203 milioni di euro relativi al patrimonio netto dei terzi e +14 milioni di euro per il rilascio di riserve IAS del gruppo Sitaf);
- dell'aumento del capitale sociale della società Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni SpA e Busitalia Veneto SpA (13 milioni di euro);
- della variazione delle riserve di valutazione (27 milioni di euro) e della riserva da conversione bilanci in valuta estera (5 milioni di euro)
- della variazione netta dei debiti e crediti per derivati per complessivi -14 milioni di euro.

Prospetto di raccordo al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019

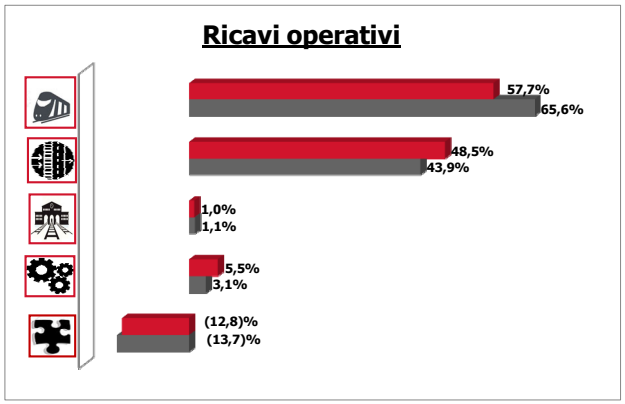
Prospetto di raccordo al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019 tra il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed il bilancio consolidato relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto.

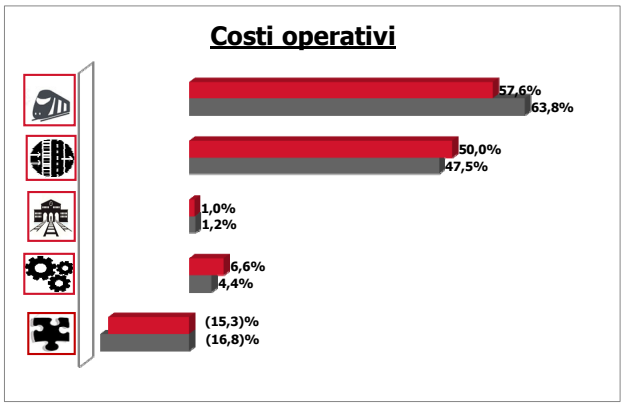
valori in milioni di euro

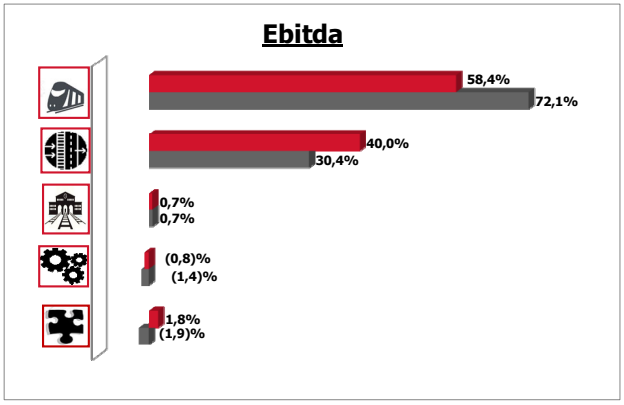
	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
	Patrimonio Netto	**Risultato di esercizio**	**Patrimonio Netto**	**Risultato di esercizio**
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane SpA	39.900	41	39.859	227
Utili (perdite) di esercizio delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) di esercizio e di quelli precedenti	2.032	(739)	2.828	598
- elisione svalutazione partecipazioni	305	131	237	116
- storno dividendi	(4)	(140)	(4)	(156)
Totale	**2.333**	**(748)**	**3.061**	**558**
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	97	19	79	18
- storno utili infragruppo	(667)	(67)	(600)	(66)
- storno imposte da consolidato fiscale	(71)	(18)	(52)	(85)
- altre	63	203	(105)	(79)
Totale	**(578)**	**137**	**(678)**	**(212)**
- Riserve da valutazione	(413)		(400)	
- Riserva per differenze di traduzione	5			
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**41.247**	**(570)**	**41.842**	**573**
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	154		437	
- Utile di competenza dei terzi	8	8	11	11
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	**162**	**8**	**448**	**11**
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**41.409**	**(562)**	**42.290**	**584**

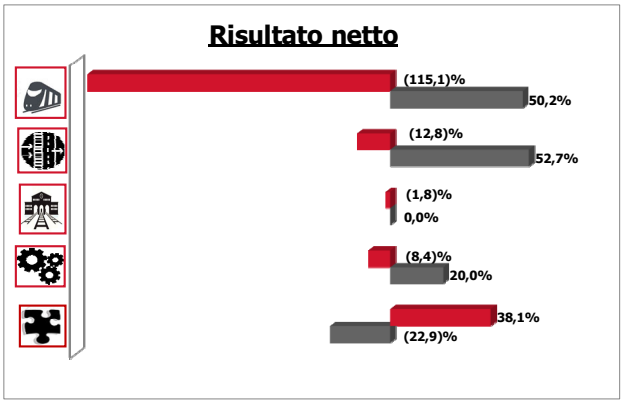
Performance economiche e finanziarie dei settori operativi

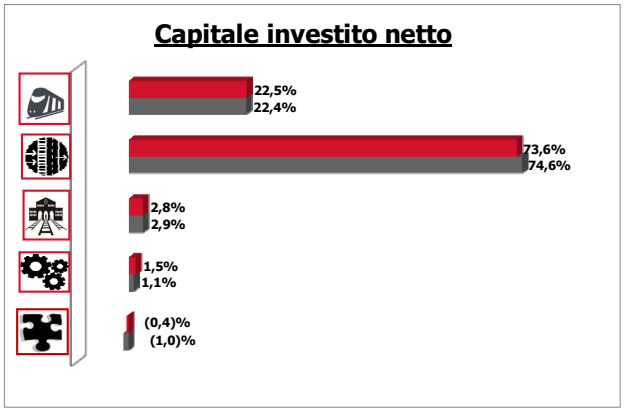
Di seguito, l'analisi dell'andamento gestionale del Gruppo FS Italiane viene commentata con riferimento alle *performance* dei quattro settori operativi che caratterizzano il suo *business* (Trasporto, Infrastruttura, Servizi Immobiliari e Altri Servizi) che, nella rappresentazione grafica sottostante, sono sintetizzate con riguardo alle rispettive quote percentuali, 2020 e 2019, di Ricavi e Costi operativi, EBITDA, Risultato netto e Capitale investito netto.











Trasporto
Infrastruttura
Servizi immobiliari
Altri servizi
Rettifiche ed elisioni
2020 2019

Settore Trasporto

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

Più in particolare, nel trasporto su rotaia opera principalmente Trenitalia SpA, che si occupa dei servizi per la mobilità di viaggiatori sia in ambito nazionale che internazionale, gestendo sia le tratte regionali che quelle nazionali. Contribuiscono ai risultati del Settore anche il gruppo tedesco Netinera Deutschland, che svolge attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco attraverso circa 40 società partecipate; TrainOSE SA che opera in Grecia tra Atene e Salonicco; Trenitalia C2C Ltd che effettua il trasporto passeggeri nel mercato inglese e la Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE) come concessionaria dei servizi ferroviari ed automobilistici in Puglia.

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

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

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.089	7.934	(1.845)	(23,3)
Altri proventi	169	210	(41)	(19,5)
Ricavi operativi	**6.258**	**8.144**	**(1.886)**	**(23,2)**
Costi operativi	**(5.306)**	**(6.262)**	**956**	**15,3**
EBITDA	**952**	**1.882**	**(930)**	**(49,4)**
Risultato Operativo (EBIT)	**(418)**	**467**	**(885)**	**(189,5)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(647)**	**293**	**(940)**	**>200**

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Capitale investito netto	**11.304**	**11.195**	**109**

Il settore Trasporto chiude il 2020 con un **Risultato netto** del periodo in perdita, pari a 647 milioni di euro, in riduzione di 940 milioni di euro rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente. La difficile situazione sanitaria e socio-ambientale dovuta all'emergenza pandemica determinata dal virus COVID-19, di cui si è ampiamente data illustrazione nelle Note esplicative, e, in particolare, le misure di *lockdown* e di *soft-lockdown* imposte sia a livello nazionale che internazionale nel corso del 2020, hanno notevolmente influenzato l'andamento dell'intero anno, facendo registrare una generale sofferenza nella domanda di tutte le componenti del settore, in particolar modo nel segmento trasporto passeggeri su ferro. Le società del settore hanno di conseguenza modulato la propria offerta garantendo comunque, per numero di treni e cadenzamento orario, un livello di servizi sempre rispondente alle esigenze di mobilità del Paese.

I **Ricavi operativi** del settore ammontano a 6.258 milioni di euro e registrano un decremento di 1.886 milioni di euro rispetto al 2019, principalmente attribuibile alla componente dei ricavi da traffico (per l'impatto dell'epidemia COVID-19 e, in piccola parte, per l'incidente ferroviario del 6 febbraio avvenuto nei pressi di Lodi). In particolare il decremento dei ricavi operativi è riconducibile:

- al segmento *Long Haul* ferro, con una riduzione pari a 1.105 milioni di euro (-43% rispetto al 2019), dovuta sia al decremento della componente a mercato (-939 milioni di euro) che della componente universale (-166 milioni di euro). Si precisa che nel corso dell'esercizio sono state attivate con grande determinazione azioni di recupero basate su una rimodulazione dell'offerta dei treni per rispondere efficacemente alla domanda, e focalizzate sulla revisione dell'esperienza di bordo a garanzia di un viaggio sicuro, sia dei clienti che del personale, mediante prenotazione a "scacchiera", distribuzione di dispositivi di protezione individuale e revisione dei protocolli di contatto con il cliente negli ambienti di vendita ed assistenza. Il segmento *Long Haul* Mercato, in accordo alla normativa, ha beneficiato dei contributi a sostegno per complessivi 323 milioni di euro;
- al segmento *Short Haul* del trasporto su ferro (Regionale) per 523 milioni di euro (-18% rispetto al 2019), riconducibile, in parte, anche alla configurazione dell'operazione Tper (il 2019 includeva nel perimetro anche la Direzione Emilia Romagna). Durante l'anno sono state attivate azioni a sostegno di tale segmento, focalizzate sulla tutela della salute e sul recupero di fiducia dei pendolari, sulle iniziative per stimolare il turismo di prossimità, specialmente nel periodo estivo, e sulla «*digital innovation*» per ridurre i contatti con il personale di *front line*. Questo segmento, in accordo alla normativa, ha beneficiato dei contributi a sostegno per complessivi 192,6 milioni di euro;
- al segmento del trasporto passeggeri su gomma per 41 milioni di euro (-6% rispetto al 2019). Tale segmento, in accordo alla normativa, ha beneficiato dei contributi a sostegno per complessivi 16 milioni di euro in ambito nazionale; in Olanda, i minori corrispettivi da Contratti di Servizio sono stati in larga parte compensati dal riconoscimento di somme straordinarie da parte del governo olandese per 48,5 milioni di euro;
- al trasporto merci per 90 milioni di euro (-9% rispetto al 2019).

L'**EBITDA** del settore Trasporto si attesta, nel 2020, ad un valore positivo di 952 milioni di euro, registrando un decremento di 930 milioni di euro rispetto al 2019. Tale decremento è generato dalla già commentata diminuzione dei ricavi da traffico delle società del settore dovuto sostanzialmente agli effetti COVID-19, a cui si è potuto, solo parzialmente, contrapporre una riduzione dei costi operativi, generata dall'attivazione di tutte le necessarie azioni industriali tese a fronteggiare la suddetta emergenza, e l'impatto derivante dalle norme che hanno reso possibile l'iscrizione di alcuni contributi a sostegno dei servizi di trasporto del Gruppo.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta ad un valore negativo di 418 milioni di euro, in riduzione di 885 milioni di euro rispetto al precedente esercizio. Il risultato, ancora positivo a livello di EBITDA, è sostanzialmente ridotto, oltre che dagli ammortamenti, dal peso delle svalutazioni riconducibili al materiale rotabile di Trenitalia (ETR 1000, incidentato a febbraio 2020 nei pressi di Lodi, e carrozze regionali risultate obsolete sia tecnicamente che commercialmente) ed a Netinera (svalutazioni delle immobilizzazioni materiali ed immateriali), nonché ai risultati degli *impairment* test del settore (Trenitalia C2C Ltd, Busitalia Sita Nord Srl -CGU Umbria, Ataf Gestioni Srl, QBuzz BV).

I **Proventi e oneri finanziari**, negativi per 282 milioni di euro, presentano un peggioramento di 174 milioni di euro rispetto al 2019, principalmente riconducibile all'accantonamento a fondo rischi di Trenitalia SpA, pari a 161 milioni di euro, per

fronteggiare il valore ritenuto non rimborsabile della linea di credito PCS (*Parent Company Support*), originariamente erogata da FS a favore della controllata indiretta Trenitalia C2C e contro-garantita da Trenitalia.

Le **Imposte sul reddito** del settore evidenziano un miglioramento di 110 milioni di euro rispetto al 2019, principalmente riconducibile a Trenitalia, dovuto all'effetto dell'iscrizione di imposte differite attive nel 2020 correlate all'incremento significativo di fondi rischi, a cui si aggiunge la riduzione delle imposte correnti rispetto al 2019 per effetto della perdita di periodo.

Finanziamenti e contratti correlati del Settore Trasporto

Linea di credito *revolving* Busitalia Campania SpA

In data 22 gennaio 2020 FS SpA ha concesso a Busitalia Campania SpA (sua controllata indiretta) una linea di credito *revolving* di importo massimo pari a 5 milioni di euro, per finanziare esigenze di liquidità sul breve termine. La linea di credito è garantita dalla *sub-holding* Busitalia - Sita Nord Srl.

Linea di credito *revolving* Busitalia Rail Service Srl

In data 12 febbraio 2020 FS SpA ha concesso a Busitalia Rail Service Srl (sua controllata indiretta) una linea di credito *revolving* di importo massimo pari a 5 milioni di euro, per finanziare esigenze di liquidità sul breve termine. La linea di credito è garantita dalla *sub-holding* Busitalia - Sita Nord Srl.

Finanziamento ponte *intercompany* Bluferries Srl

In data 26 marzo 2020 FS SpA ha concesso a Bluferries Srl (sua controllata indiretta) un finanziamento ponte *intercompany* di importo massimo pari a 12 milioni di euro e scadenza 30 giugno 2021, per finanziare il 70% dei costi connessi al completamento della costruzione della nave "Trinacria II". Il finanziamento è garantito dalla *sub-holding* RFI SpA.

Operazioni di copertura dal rischio di tasso d'interesse

Tra il 2 aprile e il 29 maggio 2020 Trenitalia SpA ha concluso ulteriori coperture dal rischio tasso di interesse sull'indebitamento di medio-lungo termine per un valore nozionale di circa 2,2 miliardi di euro attraverso 18 *Interest Rate Swap* e 11 *Interest Rate Cap* conclusi con 10 controparti bancarie di tipo "*investment grade*". Gli *hedging*, che in larga misura estendono le coperture già esistenti a fine 2019, hanno una data di partenza compresa tra luglio 2020 e novembre 2021 e scadenza massima al 2023. Tali operazioni permetteranno alla società di gestire il costo medio *all-in* (compreso di *credit spread*) dei 2,2 miliardi di euro di debito sottostante, che non potrà mai assumere valori superiori allo 0,50% durante il periodo di efficacia delle coperture.

Linea di credito *revolving* ATAF Gestioni Srl

In data 14 maggio 2020 FS SpA ha concesso ad ATAF Gestioni Srl (sua controllata indiretta) una linea di credito *revolving* di importo massimo pari a 5 milioni di euro, per finanziare esigenze di liquidità sul breve termine. La linea di credito è garantita dalla *sub-holding* Busitalia - Sita Nord Srl.

Linea di credito *revolving* Busitalia Veneto SpA

In data 14 maggio 2020 FS SpA ha concesso a Busitalia Veneto SpA (sua controllata indiretta) una linea di credito *revolving* di importo massimo pari a 5 milioni di euro, per finanziare esigenze di liquidità sul breve termine. La linea di credito è garantita dalla *sub-holding* Busitalia - Sita Nord Srl.

Finanziamento *intercompany* Busitalia - Sita Nord Srl

In data 23 giugno 2020 FS SpA ha concesso alla controllata Busitalia - Sita Nord Srl un finanziamento *intercompany* di importo massimo pari a 14 milioni di euro e scadenza 28 giugno 2027, per finanziare l'aumento di capitale di Busitalia Veneto SpA necessario alla sottoscrizione del Contratto di Servizio per i servizi di TPL automobilistico e tranviario urbano ed extraurbano del bacino, di competenza del Comune e della Provincia di Padova.

Linea di credito *revolving* Savit Srl

In data 25 giugno 2020 FS SpA ha concesso a Savit Srl (sua controllata indiretta) un incremento di 1 milione di euro della linea di credito *revolving* portando l'importo massimo da 1 milione di euro a 2 milioni di euro, per finanziare esigenze di liquidità sul breve termine. La linea di credito è garantita dalla *sub-holding* Busitalia - Sita Nord Srl.

Linea di credito *revolving* Busitalia Sita Nord Srl

In data 29 giugno 2020 FS SpA ha concesso a Busitalia Sita Nord (sua controllata) un incremento di 10 milioni di euro della linea di credito *revolving* portando l'importo massimo da 40 milioni di euro a 50 milioni di euro, per finanziare esigenze di liquidità sul breve termine.

Linea di credito *revolving* Trenitalia Tper Scarl

In data 7 luglio 2020 FS Italiane SpA ha concesso a Trenitalia Tper Scarl (partecipata al 70% da Trenitalia SpA) una linea di credito *revolving* di importo massimo pari a 28 milioni di euro, per finanziare il 70% dei fabbisogni di capitale circolante e *gap* di liquidità temporanei emersi dal budget 2020 di Trenitalia Tper Scarl. La linea di credito è garantita dalla *sub-holding* Trenitalia SpA.

Linea di credito *revolving* Mercitalia Rail Srl

In data 6 agosto 2020 FS SpA ha concesso a Mercitalia Rail Srl (sua controllata indiretta) un incremento di 35 milioni di euro della linea di credito *revolving* portando l'importo massimo da 85 milioni di euro a 120 milioni di euro, per finanziare esigenze di liquidità sul breve termine. La linea di credito è garantita dalla *sub-holding* Mercitalia Logistics SpA.

Linea di credito *back-up facility* Trenitalia SpA

In data 28 ottobre 2020 FS SpA ha contrattualizzato con Trenitalia SpA (sua controllata) un incremento della *Back-Up Facility* di 300 milioni di euro portando l'importo massimo da 800 milioni di euro a 1.100 milioni di euro, per finanziare esigenze di liquidità sul breve termine.

Linea di credito *revolving* Trenitalia SpA a valere sulla cassa FS SpA

In data 2 novembre 2020 FS SpA ha contrattualizzato con Trenitalia SpA (sua controllata) una linea di credito *revolving* a valere sulla cassa di FS SpA di importo massimo pari a 100 milioni di euro, per finanziare esigenze di liquidità sul breve termine.

Linea di credito *revolving* Trenitalia a valere su *uncommitted* bancarie di FS SpA

In data 2 novembre 2020 FS SpA ha contrattualizzato con Trenitalia SpA (sua controllata) una linea di credito *revolving* a valere sulle linee *uncommitted* bancarie di FS SpA di importo massimo pari a 800 milioni di euro, per finanziare esigenze di liquidità sul breve termine.

Linea di credito *revolving* Qbuzz BV

In data 2 dicembre 2020 FS SpA ha concesso a Qbuzz BV (sua controllata indiretta) un incremento di 15 milioni di euro della linea di credito *revolving* portando l'importo massimo da 30 milioni di euro a 45 milioni di euro, per finanziare esigenze di liquidità sul breve termine. La linea di credito è garantita dalla *sub-holding* Busitalia - Sita Nord Srl.

Finanziamento *intercompany* TX Logistik AG

In data 21 dicembre 2020 FS SpA ha concesso a TX Logistik AG (sua controllata indiretta) un finanziamento *intercompany* di importo massimo pari a 38 milioni di euro e scadenza 31 dicembre 2031, per finanziare l'acquisto di nuovi carri intermodali. La prima erogazione ha avuto un importo pari a circa 7 milioni di euro. Il finanziamento è garantito dalla *sub-holding* Mercitalia Logistics SpA.

Finanziamento *intercompany* TrainOSE SA

In data 22 dicembre 2020 FS SpA ha concesso a TrainOSE SA (sua controllata indiretta) un finanziamento *intercompany* di importo massimo pari a 18 milioni di euro e scadenza 7 gennaio 2031, per finanziare i lavori di ammodernamento dell'impianto manutentivo di Salonicco. La prima erogazione ha avuto un importo pari a 5 milioni di euro. Il finanziamento è garantito dalla *sub-holding* Trenitalia SpA.

***Amendment funding deed franchise* inglesi**

In data 7 dicembre 2020 FS SpA, in qualità di *Guarantor* nell'ambito dei *franchise* inglesi in essere Essex-Thameside e West Coast Partnership operati rispettivamente dalle società del gruppo Trenitalia C2C Limited e First Trenitalia West Coast Limited (i *Franchisee)*, ha sottoscritto gli atti di modifica ai rispettivi *Funding Deed* originari. La modifica si è resa necessaria al fine di riflettere le variazioni apportate dall'ERMA (*Emergency Recovery Management Agreements*), sottoscritto a settembre 2020 tra il DfT (*Department for Transport*) e i *Franchisee*, al *Franchise Agreement*. L'*amendment* non comporta impegni finanziari aggiuntivi in capo a FS SpA che restano vincolati entro gli importi massimi finanziabili previsti dagli accordi originali. È stato tuttavia confermato il ruolo di FS SpA come garante dei *Franchisee*, in particolare con riferimento a Trenitalia C2C Limited come garante del pagamento della *Termination Sum* in favore del DfT prevista dall'ERMA.

Settore Infrastruttura

Nel Settore Infrastruttura opera sia Rete Ferroviaria Italiana SpA, la cui *mission* prevede il ruolo principale di Gestore nazionale della infrastruttura ferroviaria curando la manutenzione, l'utilizzo e lo sviluppo della rete stessa e dei relativi sistemi di sicurezza, oltre la gestione delle attività di ricerca e sviluppo in ambito ferroviario, nonché l'erogazione dei servizi di collegamento via mare con le isole maggiori, sia la società Anas SpA che, con le sue controllate, gestisce la rete stradale e, in parte, autostradale italiana di interesse nazionale. In minore quota, legata ad aspetti dimensionali, contribuisce ai risultati del Settore Italferr SpA, la società di ingegneria del Gruppo. Le altre società che si occupano di infrastruttura all'interno del Gruppo, in via esclusiva o accessoria, sono: FSE Srl; Brenner Basis Tunnel SE; Tunnel Ferroviario del Brennero SpA (TFB); Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT); Grandi Stazioni Rail SpA e Metropark SpA.

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.041	5.193	(152)	(2,9)
Altri proventi	215	258	(43)	(16,7)
Ricavi operativi	**5.256**	**5.451**	**(195)**	**(3,6)**
Costi operativi	**(4.603)**	**(4.658)**	**55**	**1,2**
EBITDA	**653**	**793**	**(140)**	**(17,7)**
Risultato Operativo (EBIT)	**160**	**455**	**(295)**	**(64,8)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(72)**	**308**	**(380)**	**(123,4)**

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Capitale investito netto	**37.050**	**37.292**	**(242)**

Il settore Infrastruttura chiude il 2020 con un **Risultato netto** negativo per 72 milioni di euro, in decremento di 380 milioni di euro rispetto alll'esercizio precedente. Anche le *performance* di tale settore sono state influenzate dagli impatti derivanti dal *lockdown,* in conseguenza del COVID-19.

I **Ricavi operativi** ammontano a 5.256 milioni di euro, in riduzione rispetto ai valori del 2019 di 195 milioni di euro. La riduzione dei ricavi è principalmente attribuibile ai minori ricavi da:

- pedaggio ferroviario di RFI SpA per 470 milioni di euro, in quanto l'evoluzione dello scenario emergenziale ha spinto le imprese ferroviarie a effettuare la cancellazione dei servizi, con conseguente riduzione dei volumi di traffico in termini di treni/Km;
- vendita trazione elettrica di RFI SpA per 40 milioni di euro, a seguito sostanzialmente della discesa dei prezzi dell'energia avvenuta nel 2019 e della riduzione della richiesta di energia a causa del calo della circolazione dei treni per il *lockdown* conseguente la diffusione del COVID-19, che ha causato un decremento del fatturato (si ricorda che tale partita trova corrispondente riduzione nei costi);

- pedaggi autostradali di Anas SpA per circa 160 milioni di euro, derivanti dalle società concessionarie (*royalties*, proventi da servizi connessi alla mobilità o alla gestione di rete);
- fatturato del gruppo Sitaf per circa 67 milioni di euro, conseguente alle misure di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19;
- servizi accessori alla circolazione e partite non ricorrenti (in particolare, si ricorda che sul 2019 impattavano la plusvalenza realizzata a seguito della vendita della società Centostazioni Retail SpA e diverse penali applicate a fornitori),

parzialmente compensati da:

- maggiori contributi pubblici per circa 421 milioni di euro, relativi sia al D.Lgs. n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. "Decreto Rilancio", a copertura delle perdite per mancato pedaggio causate dal COVID-19 (270 milioni di euro), che alla Legge n. 77 del 17 luglio 2020, per i minori incassi da pedaggi autostradali Anas SpA (151 milioni di euro);
- maggiori ricavi da accordi per servizi in concessione (investimenti tecnici Anas SpA +151 milioni di euro).

L'**EBITDA** del settore Infrastruttura si attesta nel 2020 ad un valore positivo di 653 milioni di euro e registra un decremento di 140 milioni di euro rispetto al 2019, sostanzialmente per effetto del COVID-19 e della correlata forte contrazione della mobilità nel Paese.

L'**EBIT** del settore Infrastruttura si attesta nel periodo in esame a un valore positivo di 159 milioni di euro, in arretramento di 296 milioni di euro rispetto al 2019, dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori svalutazioni (-51 milioni di euro), principalmente in relazione all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9 (accantonamento al fondo svalutazione crediti per diritti finanziari concessori di Anas SpA) e per maggiori svalutazioni degli immobili, impianti e macchinari di RFI SpA;
- maggiori accantonamenti netti di RFI SpA (-139 milioni di euro), riguardanti la parte straordinaria del Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione;
- minori ammortamenti di RFI SpA per effetto della riduzione dei treni-km consuntivati dell'esercizio 2020 a causa del *lockdown*, che ha comportato una riduzione delle aliquote di ammortamento (+29 milioni di euro).

I **Proventi e Oneri finanziari**, negativi per 212 milioni di euro, presentano un peggioramento rispetto ai valori dell'esercizio precedente (-105 milioni di euro). Tale partita accoglie sia l'effetto negativo della svalutazione del credito verso Strada dei Parchi (167 milioni di euro) che la riduzione di oneri finanziari su debiti di Anas SpA (42 milioni di euro).

Le **Imposte sul reddito** del settore ammontano nel 2020 ad un valore negativo di 20 milioni di euro e registrano un miglioramento rispetto al 2019 di 20 milioni di euro, sostanzialmente per la presenza nel 2019 di una partita non ricorrente (oneri relativi alla chiusura di un contenzioso fiscale di RFI SpA per 14 milioni di euro).

Finanziamenti e contratti correlati del Settore Infrastruttura

Linea di credito *revolving* Crew

In data 21 aprile 2020 FS SpA ha concesso a Crew - Cremonesi Workshop (sua controllata indiretta) una linea di credito *revolving* di importo massimo pari a 1 milione di euro, per finanziare esigenze di liquidità sul breve termine. La linea di credito è garantita dalla *sub-holding* Italferr SpA.

Revisione tasso d'interesse su finanziamenti BEI per 197,9 milioni di euro

In data 22 aprile 2020 RFI SpA ha finalizzato la procedura di *fixing* del nuovo tasso d'interesse fisso applicabile a partire dal 15 giugno 2020 al 15 giugno 2025 ai finanziamenti BEI 4 – *Tranches* 1, 2 e 3 per complessivi 197,9 milioni di euro. Nel periodo di applicazione del nuovo tasso RFI SpA non sosterrà alcun onere finanziario su tale porzione di debito, in luogo del tasso d'interesse precedentemente applicato superiore al 6%.

Linea di credito *back-up facility* RFI SpA

In data 27 ottobre 2020 FS SpA ha contrattualizzato con Rete Ferroviaria Italiana SpA (sua controllata) una riduzione della *Back-Up Facility* di 100 milioni di euro portando l'importo massimo da 600 milioni di euro a 500 milioni di euro.

Linea di credito *revolving* RFI SpA a valere sulla cassa FS SpA

In data 21 dicembre 2020 FS SpA ha contrattualizzato con Rete Ferroviaria Italiana SpA (sua controllata) una riduzione della una linea di credito *revolving* a valere sulla cassa FS SpA di 100 milioni di euro portando l'importo massimo da 200 milioni di euro a 100 milioni di euro.

Settore Servizi Immobiliari

Nel Settore servizi immobiliari opera principalmente la società FS Sistemi Urbani Srl che si occupa dei servizi di *asset management*, commercializzazione e valorizzazione del patrimonio non funzionale del Gruppo.
Contribuisce ai risultati del Settore, solo per la sua attività di gestione immobiliare, anche la Capogruppo che, oltre a fornire gli indirizzi strategici in materia immobiliare e di *asset allocation* (ad es. scissioni, fusioni, conferimenti in società veicolo, ecc.) alle società del Gruppo, si occupa della vendita degli immobili e dei terreni di *trading* facenti parte degli *asset* immobiliari di sua proprietà.

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	106	138	(32)	(23,2)
Ricavi operativi	**106**	**138**	**(32)**	**(23,2)**
Costi operativi	**(95)**	**(119)**	**24**	**20,2**
EBITDA	**11**	**19**	**(8)**	**(42,1)**
Risultato Operativo (EBIT)	**(6)**	**6**	**(12)**	**>200**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(10)**		**(10)**	**>200**

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Capitale investito netto	**1.423**	**1.425**	**(2)**

Il Settore Servizi Immobiliari chiude il 2020 con un **Risultato netto** del periodo negativo per 10 milioni di euro circa, in peggioramento di 10 milioni di euro rispetto al 2019, riconducibile principalmente sia alla presenza nel 2019 di maggiori vendite, che agli impatti del COVID-19 nel 2020, in termini di minor fatturato e di maggiori svalutazioni dei crediti.

Finanziamenti e contratti correlati del Settore Servizi Immobiliari

Linea di credito Grandi Stazioni Immobiliare SpA

In data 15 dicembre 2020 FS SpA ha concesso a Grandi Stazioni Immobiliare SpA (sua controllata al 60%) un incremento di 2 milioni di euro della linea di credito concessa il 15 giugno 2020, portando l'importo massimo da 2,5 milioni di euro a 4,5 milioni di euro, per far fronte agli impegni derivanti dal finanziamento esistente con Intesa Sanpaolo.

Settore Altri Servizi

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

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	589	367	222	60,5
Altri proventi	10	24	(14)	(58,3)
Ricavi operativi	**599**	**391**	**208**	**53,2**
Costi operativi	**(612)**	**(427)**	**(185)**	**(43,3)**
EBITDA	**(13)**	**(36)**	**23**	**(63,9)**
Risultato Operativo (EBIT)	**(62)**	**(65)**	**3**	**(4,6)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(47)**	**117**	**(164)**	**(140,2)**

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Capitale investito netto	**739**	**548**	**191**

Il settore Altri Servizi ha realizzato, nel 2020, un **Risultato netto** del periodo negativo per 47 milioni di euro con un decremento rispetto al precedente esercizio di 164 milioni di euro.

I **Ricavi operativi**, pari a 599 milioni di euro, registrano una crescita di 208 milioni di euro rispetto al 2019, principalmente attribuibile alle attività della Società FSTechnology SpA, operativa da agosto 2019, ed all'aumento del fatturato derivante dall'operatività della commessa estera Metro *Riyadh*.

L'**EBITDA** si attesta nel 2020 ad un valore negativo di 13 milioni di euro, in miglioramento di 23 milioni di euro rispetto al precedente esercizio, principalmente in relazione ai minori costi operativi della Capogruppo, nonché al provento straordinario registrato a seguito del positivo esito del ricorso proposto avverso l'Agenzia delle Entrate, volto ad ottenere il rimborso dell'imposta di registro e relativi interessi pagati precedentemente per la cessione della rete elettrica al gestore nazionale di riferimento, Terna SpA (pari a 13 milioni di euro).

L'**EBIT** del settore si attesta, nel 2020, ad un valore negativo di 62 milioni di euro, sostanzialmente allineato all'esercizio precedente. Tale risultato è l'effetto derivante dal miglioramento a livello di EBITDA che viene però più che neutralizzato sia

dai maggiori ammortamenti della società FSTechnology, sia dalla presenza nel 2019 del rilevante rilascio della voce "Accantonamenti per rischi e oneri" (principalmente per rimodulazione degli oneri previsti da Ferservizi per garantire il ricambio generazionale).

Il **Saldo della gestione finanziaria** a dicembre 2020 è positivo per 8 milioni di euro e risulta in peggioramento di 29 milioni di euro rispetto al 2019, principalmente per svalutazioni effettuate a valle dei test di *impairment* svolti su alcune controllate.

Le **Imposte sul reddito** del settore ammontano nel 2020 ad un valore positivo di 7 milioni di euro in arretramento di 138 milioni di euro rispetto allo scorso anno, principalmente per la riduzione dei proventi da consolidato fiscale. Si ricorda che tale posta accoglie, nell'ambito delle attività tipiche della Capogruppo, gli effetti positivi derivanti dalla gestione del consolidato fiscale.

Finanziamenti e contratti correlati del Settore Altri servizi

Delibera nuovi *bond* e finanziamenti

In data 31 marzo 2020 il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane SpA ha deliberato l'emissione di nuovi prestiti obbligazionari (riservati agli investitori istituzionali a valere sul Programma EMTN quotato presso la Borsa valori di Dublino) e il ricorso ad altri strumenti finanziari, per un importo complessivo massimo di 1.780 milioni di euro.
I proventi raccolti sul mercato dei capitali di debito saranno destinati all'acquisto di nuovi convogli per il trasporto regionale e per quello a media e lunga percorrenza e al completamento dell'infrastruttura ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità.

Emissione obbligazionaria in *private placement* con Eurofima

In data 2 aprile 2020 FS Italiane SpA ha finalizzato con Eurofima, l'istituto sovranazionale che finanzia il materiale rotabile delle società ferroviarie europee, una nuova emissione obbligazionaria in *private placement*. Sono stati sottoscritti titoli obbligazionari di FS SpA per 200 milioni di euro a tasso variabile e scadenza ottobre 2034. Eurofima finanzia l'emissione di FS SpA attraverso il proprio programma di *green bond*, dedicato a investimenti sostenibili nel settore del trasporto ferroviario di passeggeri, promuovendo in Europa il *modal shift to rail*.
Gli incassi del *bond,* come già citato in precedenza, sono oggetto di *intercompany loan* in favore di Trenitalia SpA per finanziare il materiale rotabile impiegato nel pubblico servizio.

***Downgrading* Fitch**

L'agenzia di *rating* Fitch, come diretta conseguenza del *downgrade* della Repubblica Italiana, in data 8 maggio 2020 ha ridotto da 'BBB' a 'BBB-' il *Long-Term Issuer Default Rating* di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (con un *outlook* variato da negativo a stabile).
L'agenzia ha invece confermato lo *stand alone credit profile* (SCP) di FS SpA al livello "BBB".

Emissione obbligazionaria in *private placement* con Eurofima

In data 27 maggio 2020 FS Italiane SpA ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in *private placement*. Sono stati sottoscritti titoli obbligazionari di FS SpA per 200 milioni di euro a tasso variabile e scadenza maggio

2030. Eurofima finanzia l'emissione di FS SpA attraverso il proprio programma di *green bond*, dedicato a investimenti sostenibili nel settore del trasporto ferroviario di passeggeri, promuovendo in Europa il *modal shift to rail*.
Gli incassi del *bond,* come già citato in precedenza, sono oggetto di *intercompany loan* in favore di Trenitalia SpA per finanziare il materiale rotabile impiegato nel pubblico servizio.

Prestito con Unicredit

In data 29 maggio 2020 FS Italiane SpA ha firmato un contratto di prestito con UniCredit, della durata di 3 anni e importo pari a 300 milioni di euro, che finanzierà progetti di Trenitalia SpA e RFI SpA. In particolare il contratto prevede una "*Tranche ESG*" pari a 200 milioni di euro, dedicata a finanziare spese prevalentemente connesse a nuovo materiale rotabile elettrico di Trenitalia SpA, le cui caratteristiche sono allineate agli *standard* della Tassonomia Europea per il finanziamento di progetti ecosostenibili.
Tale prestito si inserisce nell'ambito della più ampia operazione, per complessivi 600 milioni di euro, appositamente costruita da FS SpA in modo da cogliere le opportunità create dalle importanti manovre di stimolo all'economia e al sistema bancario promosse dalla BCE.

Prestito con Intesa Sanpaolo

In data 29 maggio 2020 FS Italiane SpA ha firmato un contratto di prestito con Intesa Sanpaolo, della durata di 2 anni e importo pari a 300 milioni di euro, che finanzierà progetti di Trenitalia SpA.
Tale prestito si inserisce nell'ambito della più ampia operazione, per complessivi 600 milioni di euro, appositamente costruita da FS SpA in modo da cogliere le opportunità create dalle importanti manovre di stimolo all'economia e al sistema bancario promosse dalla BCE.

Conferma *rating* Standard and Poor's

In data 21 luglio 2020 l'agenzia Standard and Poor's ha confermato sia l'*Issuer Credit Rating* a "BBB" che lo *Stand Alone Credit Profile* (SACP) a "BBB+", quest'ultimo dunque un *notch* sopra al *rating* complessivo di FS e della Repubblica Italiana. L'*outlook* rimane negativo riflettendo quello sull'Italia.
Al fine di valutare gli effetti della crisi causata dalla pandemia di COVID-19 sui *financials* del Gruppo FS, S&P ne ha anticipato la valutazione del profilo di credito, confermando il *rating* dell'ultima valutazione avvenuta nel settembre 2019, attestando la resilienza e robustezza dei fondamentali del Gruppo, nonostante gli effetti della pandemia sul traffico passeggeri.

Emissione obbligazionaria in *private placement* a valere su EMTN con BEI

In data 23 luglio 2020 FS Italiane SpA ha finalizzato un *corporate bond* a valere sul Programma EMTN di 150 milioni di euro, a tasso variabile e scadenza 2032, su base *private placement* e interamente sottoscritto dalla Banca Europea degli Investimenti.
L'operazione è ispirata ai principi ESG della finanza sostenibile e finanzierà, attraverso la stipula di un contratto *intercompany* tra FS Italiane SpA e Trenitalia SpA, l'acquisto dei primi 43 convogli c.d. bimodali, treni innovativi, a ridotto impatto ambientale e destinati al trasporto regionale.

Emissione obbligazionaria in *private placement* con Eurofima

In data 27 luglio 2020 FS Italiane SpA ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in *private placement*, per 240 milioni di euro, a tasso variabile e scadenza 2034. I treni oggetto del finanziamento sono allineati ai criteri di Tassonomia Europea, e contribuiscono positivamente alla sostenibilità ambientale e sociale promuovendo il *modal shift to rail.*

A valere sui fondi di tale emissione e rispecchiandone sostanzialmente le condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti, FS SpA concede a Trenitalia SpA un prestito *intercompany* per finanziare il materiale rotabile di Trenitalia SpA impiegato nel pubblico servizio.

Linea di credito *uncommitted* Intesa Sanpaolo

In data 22 ottobre 2020 Intesa Sanpaolo ha concesso a FS Spa un incremento della linea di credito *uncommitted* di 50 milioni di euro portando l'importo massimo da 450 milioni di euro a 500 milioni di euro.

Linea di credito *uncommitted* Finnat

In data 13 ottobre 2020 Finnat ha concesso a FS Spa una linea di credito *uncommitted* di 20 milioni di euro.

Linea di credito *uncommitted* Bpop Sondrio

In data 20 ottobre 2020 Spa Bpop Sondrio ha concesso a FS SpA un incremento della linea di credito *uncommitted* di 50 milioni di euro, portando l'importo massimo da 100 milioni di euro a 150 milioni di euro.

Linea di credito *uncommitted* Banca Passadore

In data 3 novembre 2020 Banca Passadore ha concesso a FS SpA un incremento della linea di credito *uncommitted* di 10 milioni di euro, portando l'importo massimo da 35 milioni di euro a 45 milioni di euro.

Emissione obbligazionaria – serie 15 EMTN

In data 27 novembre 2020 FS Italiane SpA ha collocato, tramite *private placement*, un titolo obbligazionario con cedola fissata allo 0,641%, dell'ammontare di 250 milioni di euro e durata pari a 10 anni, a valere sul suo Programma EMTN quotato presso l'*Irish Stock Exchange*.

Cassa Depositi e Prestiti ha sottoscritto il titolo interamente per il tramite di Credit Agricole CIB che ha agito in qualità di *Sole Bookrunner*.

I proventi del *bond* sono oggetto di *intercompany loan* in favore di RFI SpA, per la copertura degli investimenti in infrastrutture.

Conferma *rating* Fitch

In data 7 dicembre 2020 l'agenzia Fitch Ratings ha confermato l'*Issuer Default Rating* a "BBB-" e *l'outlook* stabile che riflette quello della Repubblica Italiana.

Fitch ha inoltre rivisto lo *Standalone Credit Profile* di FS Italiane SpA a 'BBB-' da 'BBB', anche a seguito del nuovo approccio adottato dall'agenzia sui gruppi ferroviari integrati, che di fatto, per il Gruppo FS, limita anche lo *Standalone Credit Profile* al *rating* della Repubblica Italiana.

Si sottolinea, tuttavia, come nelle valutazioni dell'agenzia il Gruppo FS mantiene un moderato livello di debito, rispetto all'EBITDA disponibile al suo servizio, commisurato ad uno *Standalone Credit Profile* pari a 'BBB+', dunque un *notch* sopra allo *Standalone Credit Profile* finale e due *notch* al di sopra del *rating* complessivo.

Emissione obbligazionaria – serie 16 EMTN

In data 9 dicembre 2020 FS Italiane SpA ha collocato, tramite *private placement*, un titolo obbligazionario sopra la pari con cedola fissata a 0,00% e dunque con rendimento negativo, pari al -0,114%, per un importo di 80 milioni di euro e durata pari a 3 anni, a valere sul suo Programma EMTN quotato presso l'*Irish Stock Exchange*.

UniCredit Bank AG ha agito in qualità di *Sole Bookrunner*.

I proventi del collocamento sono destinati alla copertura degli investimenti del Gruppo, tra cui Qbuzz BV, via *intercompany loan*, per un importo di circa 47 milioni di euro per investimenti in autobus elettrici.

Il CdA approva il rinnovo del *revolving credit facility*

In data 17 dicembre 2020 il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane SpA ha autorizzato l'avvio delle attività propedeutiche all'ottenimento di una nuova *Backup Facility*, in vista della scadenza nel luglio del 2021 dell'attuale linea *committed*.

Il nuovo *Facility Agreement* sarà ancora di tipo *revolving*, con durata triennale e utilizzabile per scopi generali del Gruppo: la *size* finale potrà raggiungere un massimo di 2,5 miliardi di euro.

Performance economiche e finanziarie di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Conto economico

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione	%
Ricavi operativi	**197**	**183**	**14**	**8**
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	189	174	15	9
- Altri ricavi	8	9	(1)	(11)
Costi operativi	**(256)**	**(259)**	**3**	**(1)**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**(59)**	**(76)**	**17**	**(22)**
Ammortamenti	(23)	(25)	2	(8)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(5)	(1)	(4)	NA
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**(87)**	**(102)**	**15**	**(15)**
Proventi e oneri finanziari	115	176	(61)	(35)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**28**	**74**	**(46)**	**(62)**
Imposte sul reddito	13	153	(140)	(92)
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	**41**	**227**	**(186)**	**(82)**

Il **Risultato netto** dell'esercizio 2020 si attesta ad un valore positivo di 41 milioni di euro, con un decremento rispetto all'esercizio precedente di 186 milioni di euro, attribuibile principalmente alla componente finanziaria (-61 milioni di euro) e alla componente fiscale (-140 milioni di euro), in parte compensate dall'andamento della componente operativa (+15 milioni di euro).

L'incremento del **Margine operativo lordo** (EBITDA), pari a 17 milioni di euro, è il risultato di un aumento dei Ricavi operativi (+14 milioni di euro) al quale è seguito un decremento dei Costi operativi (-3 milioni di euro), legati a quanto più chiaramente indicato nel seguito.

L'incremento dei **Ricavi operativi** è determinato prevalentemente dalla riduzione dei ricavi da "gestione immobiliare" (canoni di locazione, sfruttamento commerciale delle stazioni, *facilities* sulle grandi stazioni e vendita immobili e terreni di *trading*), per circa 12 milioni di euro, compensata dall'aumento dei ricavi da contratto con i clienti. In particolare per questi ultimi si è verificato un effetto combinato generato della riduzione dei canoni di utilizzo brevetti, delle vendite di immobili e terreni di *trading* e dall'aumento di ricavi da commesse estere e dei servizi resi dalla capogruppo, complessivamente per circa 26 milioni di euro. Il decremento dei **Costi operativi** è dovuto principalmente ai maggiori servizi connessi a commesse estere (-30 milioni di euro) che si contrappongono alle minori variazioni registrate nelle rimanenze di immobili e terreni di *trading* (+6 milioni di euro), alla risoluzione favorevole di un contenzioso tributario promosso da Ferrovie dello Stato SpA e da Terna SpA (+13 milioni di euro) e a minori oneri sostenuti principalmente per contenziosi, indennizzi assicurativi e rimborsi (+13 milioni di euro) ed alla riduzione del costo del personale (+1 milione di euro).

L'aumento a livello di **Risultato operativo** (EBIT) verso il dato 2019, pari a 15 milioni di euro, deriva da quanto descritto in precedenza a livello di EBITDA, ma è leggermente attenuato dalle maggiori svalutazioni complessive registrate sui crediti e sulle disponibilità liquide (considerando anche gli effetti derivanti dell'applicazione del principio IFRS 9), parzialmente compensati dai maggiori ammortamenti di periodo.

Il peggioramento del **Saldo dei proventi e oneri finanziari** è imputabile principalmente alle maggiori svalutazioni di partecipazioni in società del gruppo per 48 milioni di euro, all'incremento netto delle perdite su cambi di periodo pari a 12 milioni di euro, alle minori plusvalenze conseguite da alienazione di partecipazioni per 13 milioni di euro e al decremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi per complessivi 7 milioni di euro cui si contrappone l'incremento netto dei proventi finanziari relativi a derivati *Cross Currency Swap* di copertura in *Cash Flow Hedge* ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di cambio per 7 milioni di euro e il miglioramento del saldo netto dei proventi su debiti per 12 milioni di euro.

Le **Imposte sul reddito** presentano un decremento complessivo di 140 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente ai minori proventi da consolidato fiscale (+137 milioni di euro), iscritti a fronte di minori imposte IRES trasferite dalle società del Gruppo, alle maggiori rettifiche registrate sulle imposte di esercizi precedenti (+2 milioni di euro) ed alla variazione positiva registrata nelle imposte anticipate e differite (+1 milione di euro).

Stato patrimoniale riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	442	377	65
Altre attività nette	287	219	68
Capitale circolante	**729**	**596**	**133**
Immobilizzazioni tecniche	543	536	7
Partecipazioni	38.062	38.099	(37)
Capitale immobilizzato netto	**38.605**	**38.635**	**(30)**
TFR	(8)	(8)	
Altri fondi	(312)	(310)	(2)
TFR e Altri fondi	**(320)**	**(318)**	**(2)**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**39.014**	**38.913**	**101**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(579)	(476)	(103)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(301)	(472)	171
Posizione finanziaria netta	**(880)**	**(948)**	**68**
Mezzi propri	**39.894**	**39.861**	**33**
COPERTURE	**39.014**	**38.913**	**101**

Il **Capitale investito netto,** pari a 39.014 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2020 di 101 milioni di euro per l'effetto combinato dell'incremento del **Capitale circolante** (133 milioni di euro), degli **altri fondi** (-2 milioni di euro) e del decremento del **Capitale immobilizzato netto** (-30 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, pari a 442 milioni di euro, subisce un incremento nel corso dell'esercizio di 65 milioni di euro attribuibile essenzialmente al decremento delle rimanenze per immobili e terreni di *trading* (-5 milioni di euro), all'incremento complessivo di crediti commerciali verso società del Gruppo e decremento dei debiti commerciali verso fornitori (+72 milioni di euro) e al decremento degli acconti a fornitori (-2 milioni di euro).

Le **Altre attività nette** subiscono un incremento di 68 milioni di euro, derivante principalmente dall'aumento dei crediti correnti (+88 milioni di euro), attribuibili per la maggior parte ai crediti verso le società del Gruppo per i dividendi di Rete Ferroviaria Italiana SpA e Ferrovie Nord Milano SpA, all'aumento dei debiti correnti (-14 milioni di euro), dovuti soprattutto ai debiti per consolidato fiscale, ed al decremento delle attività per imposte anticipate (-7 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 38.605 milioni di euro e registra una variazione negativa di 30 milioni di euro rispetto all'esercizio 2019 riconducibile al decremento netto delle partecipazioni (-37 milioni di euro), per la svalutazione della partecipazione nella società Busitalia Sita Nord SpA e l'azzeramento del valore della partecipazione in

NUGO SpA, solo parzialmente compensati dagli aumenti di capitale dedicati alle società del *business* internazionale, a fronte di un incremento delle attività immateriali e materiali (+13 milioni di euro) e di un decremento degli investimenti immobiliari (-5 milioni di euro).

La **Posizione finanziaria netta** registra una variazione negativa di 68 milioni di euro principalmente legata al maggior indebitamento per esigenze di liquidità di Gruppo a breve termine per 71 milioni di euro.

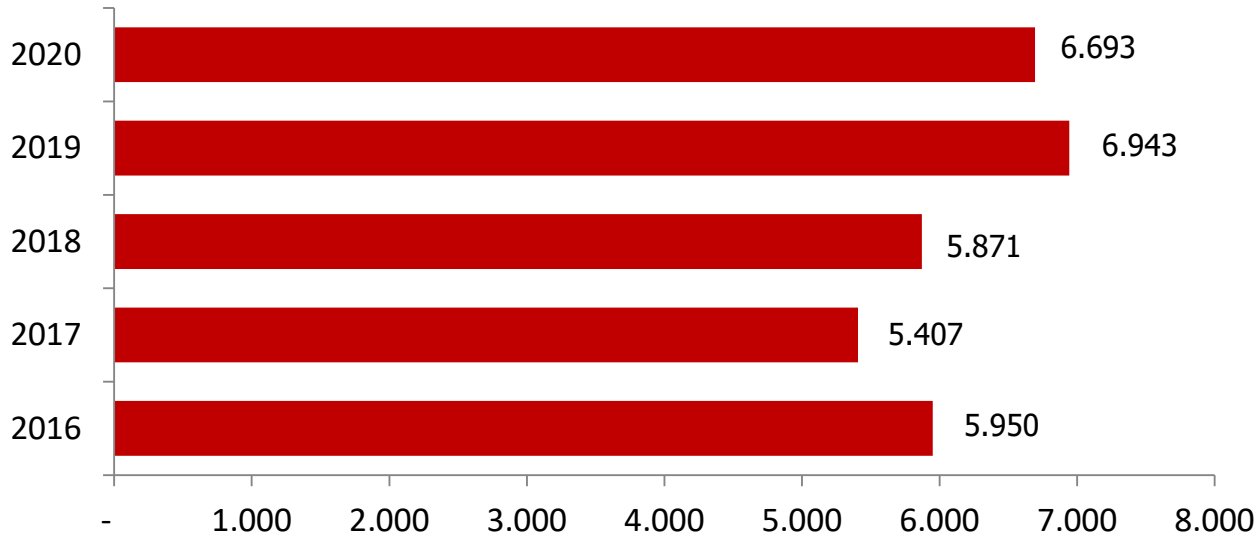
I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 33 milioni di euro dovuto essenzialmente all'utile complessivo registrato nell'esercizio (41 milioni di euro), parzialmente compensato dai derivati attivi registrati nel 2020 (6 milioni di euro) rispetto ai derivati passivi registrati nell'esercizio precedente (2 milioni di euro).

Investimenti

L'anno 2020, come già più volte commentato, è stato pesantemente condizionato, a livello globale, dalla pandemia relativa al COVID-19. Gli investimenti sono stati, insieme ai consumi, uno degli elementi di traino della ripresa registratasi in Italia nel terzo trimestre (Investimenti fissi lordi +31,3% rispetto al trimestre precedente), in grado di consentire il recupero dei livelli pre-crisi. In particolare, gli investimenti al netto delle costruzioni, hanno registrato in Italia una ripresa nel terzo trimestre pari a circa +20% verso il precedente trimestre. Tuttavia, il calo previsto per il quarto trimestre, legato sostanzialmente alla cosiddetta "seconda ondata" pandemica, dovrebbe far attestare la contrazione annuale degli investimenti al netto delle costruzioni al -8,9%.

Nonostante il contesto appena descritto, il Gruppo FS Italiane è riuscito a dare continuità alle azioni di sviluppo degli investimenti e ha mantenuto anche nel 2020, in coerenza con il *trend* avviato fin dal 2012, un livello dell'indice Investimenti/Ammortamenti sempre superiore a 1, garantendo, quindi, non solo la sostituzione del capitale che di anno in anno diventa obsoleto, ma anche una costante crescita. Infatti, nel 2020 ha confermato volumi di spesa per investimenti in crescita, nonostante lo scenario pandemico, attestandosi ancora come il principale investitore in Italia, continuando a sostenere lo sviluppo e il rinnovo del settore dei trasporti, dell'infrastruttura e della logistica.

In sintesi, la spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2020, nonostante le grandi difficoltà di scenario dovute alla pandemia, ha superato i 6,5 miliardi di euro. L'importo infatti è pari a 6.693 milioni di euro, di cui 2.341 milioni di euro in autofinanziamento e 4.352 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche, con un decremento di appena il 3,6% rispetto all'analogo dato di fine 2019.



Guardando poi ai c.d. "Investimenti Tecnici", il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha sviluppato e gestito nel 2020 volumi per circa 9 miliardi di euro[23], di cui il 98% in Italia (+5% rispetto alla fine del 2019, quando il dato era pari a 8,5 miliardi di euro[24]).

[23] Gli Investimenti Tecnici, la cui definizione è contenuta nel paragrafo "Legenda e glossario", ricomprendono, rispetto al dato degli Investimenti contabili consolidati, precedentemente citato, anche gli investimenti contabilizzati secondo l'IFRIC 12 di Anas SpA e FSE SpA (per circa 2 miliardi di euro) e per la differenza gli investimenti delle società di scopo non consolidate con il metodo integrale (es.: TELT, BBT etc,)

[24] Gli investimenti tecnici relativi al 2019 sono stati modificati rispetto a quanto pubblicato lo scorso anno, in quanto è stato incluso per omogeneità con il dato 2020, il valore degli anticipi contrattuali concessi nel periodo di riferimento (pari a 381 milioni di euro); tale modifica si è resa necessaria appunto per una corretta comparazione con il dato 2020, che vede un incremento significativo degli anticipi (per complessivi 633 milioni di euro) per effetto anche della Legge n. 77 del 17 luglio 2020 cd *ex* Decreto Rilancio.

Circa l'80% degli Investimenti Tecnici ha riguardato il settore operativo Infrastruttura, nel cui ambito i progetti di RFI SpA hanno inciso per 4.917 milioni di euro (di cui 4.258 milioni di euro per la Rete Convenzionale/AC, 110 milioni di euro per la rete AV/AC Torino-Milano-Napoli e 549 milioni di euro per anticipi contrattuali alle imprese fornitrici) e quelli del gruppo Anas per 2.015 milioni di euro (di cui 465 milioni di euro per anticipi contrattuali alle imprese fornitrici).
Circa il 19% degli investimenti è invece relativo al settore operativo Trasporto, per interventi dedicati al comparto passeggeri su ferro e su gomma, sia in Italia che all'estero, e al comparto merci. In particolare Trenitalia SpA registra investimenti per 1.417 milioni di euro (inclusivi della manutenzione ciclica), il gruppo Mercitalia per 77 milioni di euro, il gruppo Busitalia per 152 milioni di euro e le rimanenti società operanti all'estero per 76 milioni di euro (Netinera, C2C, Trenitalia UK, Thellò e TrainOSE).
Nel settore Immobiliare ed Altri servizi si concentra quindi il restante ammontare degli investimenti del Gruppo, realizzati principalmente da FS Sistemi Urbani e da Ferrovie dello Stato Italiane per la manutenzione e valorizzazione dei rispettivi *asset* immobiliari e per i progetti ICT.

Investimenti sull'infrastruttura

In dettaglio, RFI SpA ha realizzato sulla rete ferroviaria nazionale investimenti per 4.917 milioni di euro comprensivi di anticipi contrattuali alle imprese fornitrici per 549 milioni, realizzando pertanto opere per un valore pari a 4.368 milioni di euro, di cui:

- il 51% per la sicurezza, tecnologie e mantenimento in efficienza. Da segnalare che 240 milioni di euro sono dedicati a interventi in tecnologie d'avanguardia;
- il 49% per la realizzazione di interventi sulle direttrici di interesse nazionale, progetti di sviluppo infrastrutturale della rete Convenzionale/AC, completamento della linea AV Torino-Milano-Napoli (110 milioni di euro) e grandi opere realizzate per lotti costruttivi.

Nel corso del 2020 le attività negoziali sono state riorganizzate per fronteggiare le restrizioni imposte dalla pandemia e sono stati pubblicati Bandi di Gara per un valore di 13,9 miliardi di euro di cui 8,1 miliardi di euro per interventi di Manutenzione straordinaria, forniture e servizi e 5,8 miliardi di euro per Investimenti di sviluppo, tra cui:

- Napoli-Bari: raddoppio tratte Hirpinia-Orsara e Orsara-Bovino;
- Brennero: Fortezza-Ponte Gardena;
- Messina-Catania: raddoppio Letoianni-Giampilieri e Fiume Freddo-Letoianni;
- Connettività Porti (Livorno e Taranto);
- Interventi vari di *upgrading* Tecnologie circolazione.

Nel corso del 2020 le attività progettuali (intese come Progettazioni Definitive) hanno interessato:

- il Raddoppio S. Pietro - Bergamo-Montello;
- il collegamento ferroviario della Stazione di Bergamo con l'aeroporto di Orio al Serio;
- il sistema ACCM/SCCM sulla tratta Mantova- Piadena;
- gli impianti di telecomunicazione (TLC), segnalamento (IS), Trazione Elettrica (TE) e luce e forza motrice (LFM) per l'impianto del porto di Trieste;
- le opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750 metri a San Donà, nell'ambito del progetto di Potenziamento Linea Venezia-Trieste;
- l'ACCM della tratta Ronco (e) - Tortona (e) nell'ambito del progetto di *upgrading* tecnologico della tratta Tortona (esclusa) - Bivio Fegino;
- il PRG di Bressanone;
- il sistema ACCM/SCCM sulle linee dei Castelli Romani;

- la prima fase del PRG di Ciampino – radice Castelli;
- l'estensione ACCM sulla tratta Formia(e)-Villa Literno(e);
- il Nodo Complesso di Salerno Centrale;
- la velocizzazione ed ammodernamento della linea Salerno-Mercato San Severino;
- il prolungamento del sottopasso del Nodo di Salerno e del prolungamento della metro di Salerno, tratta Arechi-Pontecagnano aeroporto;
- l'adeguamento tecnologico della tratta Sibari-Melito di Porto Salvo;
- il Nodo intermodale di Brindisi;
- l'estensione ACCM sulla tratta Bari TM –Brindisi;
- il Nuovo collegamento Palermo-Catania e l'interramento della linea fronte pista Aeroporto di Catania;
- la chiusura dell'anello di Palermo- tratta Politeama-Notarbartolo.

Le principali attivazioni infrastrutturali hanno riguardato:

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

Con riferimento all'ampia strategia di trasformazione e rinnovamento tecnologico che l'azienda ha in corso merita un richiamo lo sviluppo del Programma di accelerazione per implementazione del sistema ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), proposto al MIT nel 2018 e presentato ai principali *stakeholders* nell'ambito di uno specifico *workshop* a fine 2018. A marzo 2020, a seguito di specifiche interlocuzioni con il MIT, è stata redatta una nuova versione del Piano ERTMS, che prevede alcune modifiche, soprattutto in relazione ai primi tre anni di implementazione 2022-2024. La nuova revisione è stata ufficializzata a luglio (cosiddetta rev. 0) e a ottobre è stata integrata con alcune precisazioni richieste dal MIT. L'avvio del Piano richiede, ad oggi, l'approvazione formale da parte del MIT e l'invio del nuovo NIP (*National Implementation Plan*) ai sensi del Regolamento N. 919/2016 da parte dello Stato Membro alla Commissione Europea.

Si segnalano inoltre alcuni principali avanzamenti di *iter* autorizzativo dei progetti relativi a grandi opere infrastrutturali, rinviando allo specifico paragrafo quelli relativi alle opere oggetto di presidio commissariale:

- con Delibera n. 68/2019, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 63 del 10 marzo 2020, il CIPE ha autorizzato la realizzazione delle opere del 2° lotto costruttivo del «Lotto funzionale Brescia Est-Verona (Escluso nodo di Verona)», della Tratta Brescia-Verona, il cui valore ammonta a 607 milioni di euro;
- con Delibera n. 69/2019, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 88 del 2 aprile 2020, il CIPE ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare della «Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, Tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest», il cui limite di spesa è pari a 375,8 milioni di euro;
- con Delibera n. 11/2020, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 263 del 23 ottobre 2020, il CIPE ha autorizzato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare della «Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC)

Milano-Venezia. Tratta Verona-Padova. Nodo AV/AC di Verona Est», il cui limite di spesa è pari a 379,9 milioni di euro;

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

L'obiettivo strategico – assunto nell'ambito del più ampio «Piano stazioni» - è di rendere la stazione protagonista di un progetto che privilegi la modalità pubblica, condivisa ed attiva per favorire lo *shift* modale e contribuire al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità di medio/lungo periodo. In tale ambito l'esercizio 2020 ha visto, oltre al consolidamento di numerose iniziative di *stakeholder engagement*, avviate nei confronti del MIT, Regioni e Comuni dal 2018, e volte alla promozione della centralità delle stazioni ferroviarie ed alla loro integrazione con le città che le ospitano, il proseguimento degli interventi di sviluppo, in continuità con il precedente anno, con i due macro progetti di investimento per le stazioni strettamente integrati tra loro:

- il progetto "*Easy Station*", orientato alla qualità degli spazi fisici e dei servizi d'informazione al pubblico attraverso il miglioramento della fruibilità, accessibilità, sicurezza, funzionalità e decoro e dell'integrazione con altri mezzi di trasporto;
- il nuovo progetto "*Smart station*", orientato all'evoluzione dei terminal viaggiatori in nodi centrali del nuovo paradigma di sviluppo del territorio costituito dalle *smart cities*, che vuole sviluppare un'infrastruttura digitale all'interno della stazione attraverso:
  - il servizio "*Wi-life station*", un Portale Virtuale di Stazione per informazioni di viaggio e altre utilità;
  - il progetto "Tornelli 2.0" per la validazione di *e-ticket* e il controllo automatizzato degli accessi ai binari anche a fini di *security*.

Nel corso del 2020 sono, inoltre, proseguiti i lavori nelle stazioni di Roma Termini, Milano Centrale e Napoli piazza Garibaldi per la realizzazione della chiusura delle stazioni e l'inserimento dei tornelli.

Con riferimento agli interventi sulla rete stradale gestita dal gruppo Anas, sono stati realizzati investimenti nell'anno pari a 2.015 milioni di euro (comprensivi di anticipi contrattuali alle imprese fornitrici per 465 milioni). In particolare, il valore delle opere realizzate è pari a 1.550 milioni di euro, di cui il 46% circa è stato dedicato alle nuove opere, il 52% al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura stradale esistente e la rimanente parte principalmente ad altri interventi sulle dotazioni tecnologiche e informatiche.

Nel corso del 2020 sono stati pubblicati Bandi di Gara per un valore di 6,4 miliardi di euro. Tra le 12 gare pubblicate per l'affidamento di Nuove Opere si segnalano:

- la SS 16 "Adriatica"- Variante di Ancona - ampliamento a 4 corsie Falconara-Baraccola - 1° Lotto: tratto Falconara-Torrette (svincoli inclusi);
- la SS 64 "Porrettana" - Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno Stralcio Nord;
- la SS 38 "dello Stelvio" - Accessibilità Valtellina - Lotto 4: Nodo di Tirano - Tratta "A" (svincolo di Bianzone - svincolo La Ganda) e tratta "B" (svincolo La Ganda - Campone in Tirano) - c.d. Variante di Tirano.

Nel corso dell'anno inoltre sono state aggiudicate Gare per un valore netto di 4,4 miliardi di euro. Tra le 10 gare aggiudicate per Nuove Opere si segnalano:

- la SS 340 "Regina" - Variante alla Tremezzina;
- l'Itinerario Caianello A1 - Benevento. Adeguamento a 4 corsie della SS 372 "Telesina" dal Km 0+000 al km 60+900. Lotto 1: dal Km 37+000 (Svincolo di San Salvatore Telesino) al Km 60+900 (Svincolo di Benevento);

- la SS 9 Via Emilia variante di Casalpusterlengo ed eliminazione passaggio a livello sulla SS 234 1° stralcio.

Le principali attivazioni in ambito infrastruttura stradale hanno riguardato le seguenti opere:

- lavori di costruzione della Nuova SS 195 "Sulcitana", tratto Cagliari- Pula lotti 1 e 3 ed opera connessa Sud - Apertura Lotto 3;
- lavori di adeguamento al tipo B (4 Corsie) dell'Itinerario Sassari - Olbia, Lotto 2 dal km 11+800 al km 24+200 - Apertura parziale di 2 km;
- SS 117 Centrale Sicula: ammodernamento e sistemazione del tratto compreso tra i km 32+000 e km 38+700 lotto B4b;
- ML2 - Sub. 1.1.B SS 76 "Della Val D'Esino" tratto Albacina - Serra San Quirico - Quadrilatero Marche Umbria.

Attività del Commissario Straordinario

Per quanto attiene alle attività del Commissario Straordinario, sono state emesse:

- l'ordinanza n. 47 del 18 giugno 2020, con la quale è stato approvato in linea tecnica con prescrizioni il Progetto Definitivo del 2° lotto funzionale della Hirpinia - Orsara. L'approvazione in linea economica, per un costo complessivo pari a 1.535 milioni di euro, resta subordinata alla positiva conclusione dell'*iter* autorizzativo in corso di perfezionamento dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021, Parte Investimenti, nel quale trova copertura finanziaria la fase realizzativa del 2° lotto;
- l'ordinanza n. 48 del 18 settembre 2020, con la quale è stato approvato il Progetto Definitivo del Progetto "Itinerario Napoli-Bari - Raddoppio Orsara - Bovino". Il 5 ottobre 2020 è stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione delle opere. In data 28 settembre 2020 si è proceduto alla consegna dei lavori dell'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione del 1° lotto Apice–Hirpinia del raddoppio tratta Apice-Orsara;
- l'ordinanza n. 49 del 18 settembre 2020, con la quale è stato approvato il Progetto Definitivo del 1° lotto funzionale Fiumefreddo-Taormina/Letojanni e 2° lotto funzionale Taormina-Giampilieri del Progetto "Linea Messina–Catania - Raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo". In data 5 ottobre 2020, inoltre, sono stati pubblicati i relativi bandi di gara;
- l'ordinanza n. 50 del 30 ottobre 2020, con la quale è stato approvato in linea economica il Progetto Definitivo del 2° lotto funzionale della Hirpinia – Orsara essendosi concluso con esito positivo l'*iter* autorizzativo dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021, Parte Investimenti, nel quale trova copertura finanziaria la fase realizzativa del 2° lotto.

Investimenti nel trasporto ferroviario

Nell'ambito del trasporto ferroviario, come già accennato, Trenitalia SpA ha investito nel 2020 circa 1.417 milioni di euro, destinandone il 56% all'acquisto di materiale rotabile, il 6% alla riqualificazione del materiale in esercizio, l'11% all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi, al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione, il 23% alla manutenzione ciclica e il restante alla sottoscrizione di nuovi contratti di *leasing* relativi a materiale rotabile.

I principali progetti di investimento, distinti per area di *business,* riguardano:

- Trasporto Passeggeri *Long Haul* su ferro - Mercato (248 milioni di euro). Nel corso dell'anno sono stati consegnati 6 ETR 700 e sono stati corrisposti anticipi per l'acquisto di nuovi ETR 1000. Le attività di *revamping* hanno riguardato prevalentemente gli interventi di adeguamento del sistema antincendio degli ETR500. Gli interventi sugli Impianti hanno previsto la definizione del nuovo piano di lavoro, che include il potenziamento e l'attrezzaggio nel nuovo IMC Torino smistamento, la riorganizzazione e l'ampliamento dell'IMC di Milano Martesana e di Napoli per la manutenzione e il ricovero degli ETR 1000 e ETR 500 e l'aumento della capacità manutentiva a Roma San Lorenzo. Sono continuati, inoltre, i lavori di efficientamento energetico sugli impianti verdi di Roma San Lorenzo, Napoli e Milano Martesana. In ambito ICT le attività hanno riguardato principalmente i sistemi di vendita per circa 5,5 milioni di euro. In particolare vanno evidenziati il progetto di investimento *Seamless Experience* e *Wi-Fi* con l'obiettivo di migliorare la *Customer Experience*, garantendo flussi di accesso snelli ed efficienti e migliorando la connettività *internet*, e i progetti relativi all'adeguamento ed evoluzione dei sistemi di vendita. Nell'anno, 120 milioni di euro sono stati dedicati alla manutenzione ciclica del materiale rotabile;
- Trasporto Passeggeri *Long Haul* su ferro - Servizio Universale (107 milioni di euro). Gli interventi hanno riguardato l'adeguamento del sistema antincendio sulle carrozze IC per il servizio *Freccia*bianca (9 milioni di euro e 104 carrozze adeguate) e l'*upgrade* di 3 carrozze *intercity* attraverso la riqualificazione degli impianti tecnologici e del *layout* interno (1 milione di euro circa). Si segnala l'avvio del progetto di climatizzazione del parco carrozze IC per il quale sono stati corrisposti anticipi per 8 milioni di euro. Sono in corso gli interventi di *upgrade* dei sistemi tecnologici di bordo con l'installazione dell'ERTMS sulle locomotive E401, E402, E403 e sulle semipilota per effettuare i servizi commerciali sulla linea DD Firenze-Roma (per circa 14 milioni di euro). Proseguono interventi di manutenzione ciclica per circa 69 milioni di euro;
- Trasporto Passeggeri *Short Haul* su ferro - Regionale (822 milioni di euro). Nell'ambito del rinnovo della flotta per il trasporto regionale sono stati consegnati 44 treni *Pop* (258 milioni di euro), 32 treni *Rock* (301 milioni di euro), 10 treni *Swing* (35 milioni di euro) e sono stati corrisposti anticipi sul progetto di acquisto di treni Bimodali (8 milioni di euro). Sono stati restituiti all'esercizio 12 treni *TAF* (8 milioni di euro) dopo interventi di *face-lift* finalizzati all'incremento del *comfort*. Sono in corso gli interventi di adeguamento del sistema antincendio sui treni Minuetto e sulle carrozze Vivalto e Media Distanza (31 milioni di euro). Proseguono le attività di *revamping* e *restyling* inerenti le flotte Minuetto e Vivalto al fine di garantire sia un miglior *comfort* di viaggio sia il pieno rispetto delle norme ambientali e di sicurezza (4 milioni di euro circa). Per quanto riguarda le tecnologie proseguono gli interventi di installazione dell'ERTMS sulle Loco E464 e sulle carrozze semipilota per la circolazione sulla DD Firenze - Roma (8 milioni di euro). Nell'anno, circa 131 milioni di euro sono stati destinati alla manutenzione ciclica del materiale rotabile.
- Investimenti trasversali ai *Business* (26 milioni di euro). Nell'ambito di tale categoria proseguono gli investimenti di tipologia informatica tra cui i principali sono:
  - le iniziative afferenti le aree Infrastruttura, *Compliance*, IT *Governance* e Sicurezza e *Reporting* che consentiranno di predisporre strumenti di IT *Governance* in grado di tracciare la struttura dell'organizzazione Trenitalia, i suoi processi operativi e di controllo per consentire il monitoraggio e il governo dei rischi operativi e

della qualità di dati, la direzione dell'evoluzione strategica del parco applicativo (supporto alle decisioni) e l'efficientamento dei processi (per circa 17 milioni di euro);

- investimenti trasversali a supporto dei sistemi di vendita, anche inerenti ai mercati esteri (per circa 5 milioni di euro).

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

NUOVO MATERIALE	n. mezzi
Locomotive	
Passeggeri *Long Haul*	
Regionale	
Carrozze/carri	
Passeggeri *Long Haul*	
Convogli	**92**
Passeggeri *Long Haul*	6
ETR 700	*6*
Regionale	86
Treni *Rock*	*32*
Treni *Pop*	*44*
Treni *Swing*	*10*

MATERIALE RISTRUTTURATO	n. mezzi
Locomotive	
Passeggeri *Long Haul* SUP	
Regionale	
Carrozze/Carri	**526**
Passeggeri *Long Haul*	107
InterCity IC	*3*
InterCity IC Servizio *Freccia*bianca	*104*
Regionale	419
Carrozze Media Distanza	*289*
Carrozze Vivalto	*130*
Convogli	**150**
Passeggeri *Long Haul*	16
ETR 500	*13*
ETR 460/470/485/600/610	*3*
Regionale	134
Treni *TAF*	*12*
Treni *Minuetto*	*122*

Investimenti nel trasporto su gomma

Nell'ambito del Trasporto su gomma, di seguito le principali consegne completate:

- 75 autobus in Campania (di cui 15 usati);
- 22 autobus in Toscana e 6 in Umbria;
- 1 autobus usato in Veneto;
- 219 autobus per i servizi in Olanda realizzati da QBuzz.

Investimenti nel trasporto merci e logistica

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

- Mercitalia Shunting & Terminal: 1 loco *diesel*;
- TX Logistik: 51 carri T3000E;
- Mercitalia Intermodal: 52 carri T3000E.

Finanziamento degli investimenti

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

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

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

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

Il 2020 ha visto il completamento dell'*iter* approvativo dell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021. In data 21 gennaio 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso all'Ufficio di Gabinetto del Ministro l'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma 2017-2021 per il successivo esame da parte delle competenti Commissioni Parlamentari, finalizzato all'acquisizione del relativo parere prima di procedere alla sottoscrizione dell'Atto. Rispettivamente in data 7 e 6 maggio 2020 la IX^ Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l'VIII^ Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato hanno espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma. In data 26 maggio 2020 il suddetto aggiornamento contrattuale è stato sottoscritto tra RFI e MIT. In data 26 ottobre il Decreto Interministeriale MIT/MEF di approvazione dell'aggiornamento è stato ammesso alla registrazione dalla Corte dei Conti e pertanto ha completato il suo *iter* approvativo.

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

Il Decreto Ministeriale n. 206 del 14 maggio 2020, ammesso alla registrazione dall'Ufficio Centrale di Bilancio con il n. 2207 in data 4 giugno 2020 e dalla Corte dei Conti al n. 2917 in data 16 giugno 2020, ha approvato il primo Atto integrativo al Contratto di Programma 2016-2021 - parte Servizi. Con tale Atto sono state recepite nella disciplina contrattuale le variazioni nel frattempo intervenute, rispetto al quadro finanziario originariamente contrattualizzato nel CdP-S 2016-2021.

Il Contratto di Programma di Anas

Il 27 gennaio 2020 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la Delibera Cipe n. 36/2019 del 24 luglio 2019 di approvazione dell'aggiornamento del Contratto di Programma 2016-2020 fra MIT e Anas, relativo al 2018-2019. Il MIT, con nota n. 548115 del 23 ottobre 2020, ha comunicato ad Anas che l'*iter* di approvazione dell'Aggiornamento del Contratto di Programma 2016 - 2020 si è positivamente concluso mediante la registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto Interministeriale n. 399 del 17 settembre 2020 repertoriato al n. 3401 in data 18 ottobre 2020.

In considerazione di quanto sopra, l'Aggiornamento del Contratto di Programma 2016-2020 ha acquisito piena efficacia.

Interventi/trasferimenti per il gruppo di risorse pubbliche

Valori in milioni di euro

	RFI	Ferrovie dello Stato	Trenitalia	Anas	Grandi Stazioni Rail	Ferrovie del Sud-Est	Gruppo Netinera	TrainOSE	Mercitalia Logistics	Mercitalia Rail	Mercitalia Inter-modal	Mercitalia Shunting & Terminal	Gruppo TX Logistik	Gruppo Busitalia	Totale
Conto esercizio															
Contratto di Programma	1.015,6														**1.015,6**
Contributi COVID-19*	270,0		89,7				99,5							51,6	**510,8**
Altri contributi dallo Stato	108,1					1,4		46,5	1,3	7,0	3,4	0,1			**167,8**
Contributi Unione Europea													9,5		**9,5**
Da Enti pubblici territoriali											2,6			13,1	**15,7**
Contributi diversi da altri			0,1	0,8					0,3		4,1		0,1		**5,4**
Conto investimento															
Da Stato	4.957,1	63,5		1.522,8	22,4					0,7					**6.566,5**
Da Enti pubblici territoriali	213,2		114,7	122,5		47,6	4,0							23,7	**525,7**
Da Unione Europea	181,4			18,6		51,8					0,1		0,1		**252,0**
Contributi diversi da altri				1,1											**1,1**
Totale	**6.745,4**	**63,5**	**204,5**	**1.665,8**	**22,4**	**100,8**	**103,5**	**46,5**	**1,6**	**7,7**	**10,2**	**0,1**	**9,7**	**88,4**	**9.070,1**

** I valori rappresentati nella presente tabella si riferiscono alla quota incassata dei contributi straordinari stanziati in favore del Gruppo FS per fronteggiare l'emergenza epidemiologica per il cui dettaglio si rinvia alle Note esplicative al Bilancio Consolidato (nota 16).*

Attività di ricerca, sviluppo e innovazione

Attività di sviluppo

Le attività di sviluppo condotte dal Gruppo hanno generato investimenti per circa 20 milioni di euro, prevalentemente a carico di RFI SpA. Il 72% è stato destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, il 27% a studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi, mentre il restante 1% è stato riservato alla difesa di ambiente e territorio.

In particolare, nel corso del 2020, la società RFI SpA ha avviato la procedura di gara aperta per la sperimentazione, in due siti pilota, di uno strumento per la valutazione della quota del fondo alveo in condizioni di piena, basato sulla tecnologia della fibra ottica.

Sono inoltre proseguiti gli interventi di realizzazione di progetti di sviluppo avviati negli anni precedenti, tra cui si segnalano:

- la realizzazione di un polo di eccellenza "Dimostratori tecnologici di Ricerca e Sviluppo" dove si concentrano le competenze di RFI SpA su tutti gli ambiti tecnologici inerenti il segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni;
- la realizzazione di un anello ferroviario "Circuito San Donato" sul quale effettuare la sperimentazione dei rotabili che dovranno essere ammessi all'esercizio ed effettuare *test* e misure su sistemi ed apparati dell'infrastruttura. Nel corso del 2020 è stata definita l'attività con la realizzazione delle opere civili, l'armamento, gli Impianti a trazione elettrica (TE), le tecnologie ed i fabbricati per le attività di esercizio a mercato;
- lo sviluppo di un sistema informativo, denominato RAMSES, per la previsione degli eventi meteorologici di breve e forte durata, localizzati su aree ristrette di infrastruttura: nel 2020 è stato sviluppato un modulo specifico che dà indicazioni su possibili condizioni ambientali che favoriscono i fenomeni di ossidazione della rotaia;
- la progettazione e realizzazione del prototipo di rampe da marciapiede per l'incarrozzamento di persone a mobilità ridotta sui treni: nel 2020 è stato consegnato il progetto alle Officine di Carini per l'avvio della produzione;
- i sistemi di monitoraggio strutturale su ponti e viadotti ferroviari con la relativa implementazione di modelli numerici ad elementi finiti ed algoritmi di intelligenza artificiale calibrati e validati che ne descrivano il comportamento statico e dinamico: è stata avviata nel 2020 l'integrazione dei sistemi di monitoraggio installati sui ponti con il sistema "IOT" di RFI SpA;
- la customizzazione per RFI SpA 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;
- l'attività per l'esecuzione di prove e simulazioni sul comportamento statico e dinamico delle staffe fermacarri in uso: è stato elaborato un modello numerico ed un prototipo di staffa sul quale sono state svolte, nel mese di giugno, prove statiche e dinamiche integrative, effettuate su un sito prova localizzato presso l'Impianto di Bologna San Donato. Gli esiti di tale sperimentazione sul campo porteranno alla conferma del prototipo utilizzato, al fine di sviluppare un sistema antisvio in grado di esercitare il vincolo solo su veicoli in stazionamento;
- l'attività di monitoraggio, presso il sito di Petacciato, della sede ferroviaria, mediante applicazione di sensori in fibra ottica alla rotaia (applicazione del progetto di ricerca di monitoraggio della sovrastruttura ferroviaria con sensori in fibra ottica con l'Università di Pisa).

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

Si segnalano inoltre le seguenti principali attività svolte da Anas SpA:

- l'esecuzione di *crash test* su manichini antropomorfi strumentati del tipo *hybrid* III finalizzati alla verifica delle accelerazioni cui sono sottoposti i motociclisti durante l'impatto contro la barriera Anas Spartitraffico H4STDSM;
- la progettazione di n. 3 nuovi prototipi di Barriere di Sicurezza Stradale e calcolazione specializzata per il dimensionamento esecutivo finalizzata al superamento delle prove di *crash test* secondo la UNI EN 1317 parte 1 e 2 (Progetto B.s.d.Anas - Sistemi di Sicurezza Passiva);
- la fornitura di dati satellitari sulla mobilità veicolare nell'area della provincia di Catania (Progetto RAFAEL per la realizzazione di un sistema esperto di analisi e previsione del rischio di calamità naturali e dei possibili impatti sui servizi e sulla popolazione);
- la valutazione dell'efficacia ed efficienza dei sistemi di trattamento delle acque di dilavamento stradale e l'acquisizione di attrezzature sperimentali e di servizi di monitoraggio degli inquinanti delle acque di *runoff*, al fine di valutare efficacia ed efficienza delle attrezzature stesse e delle procedure di controllo in diversi contesti ambientali ed urbanistici (Progetto AcquediStrada);
- l'individuazione, standardizzazione e personalizzazione di barriere antirumore dotate di una propria identità visiva riconducibile all'impronta Anas.

Attività di ricerca

Nel corso dell'anno 2020, pur nelle condizioni particolari dettate dall'emergenza sanitaria, il Gruppo FS e, in particolare, RFI SpA ha continuato un'azione di consolidamento delle principali attività intraprese negli anni precedenti attraverso l'esecuzione di contratti applicativi di Accordi Quadro di Ricerca stipulati nel 2018.

Tali Accordi Quadro sono relativi alla ricerca nel campo dei Sistemi *Embedded*, dell'Ingegneria del *software* per applicazioni ferroviarie, delle Soluzioni Meccaniche e Diagnostiche e di Trazione elettrica, ed infine sui temi dell'Informatica e dell'Elettronica ed hanno coinvolto i Dipartimenti dei più importanti atenei italiani e centri di ricerca nazionali.

Attraverso le attività di ricerca prodotte dagli Accordi Quadro potranno essere individuate e trasferite ai *partners* tecnologici ed ai fornitori le esigenze di innovazione ed ammodernamento dell'infrastruttura dal punto di vista *safety* e potranno prendere corpo processi di *upgrade* tecnologico, con risultati positivi in termini di acquisizione di competenze da parte delle risorse umane e la possibilità di futuri brevetti di apparati e dispositivi tecnologici, con la conseguente generazione di valore, oltre ad una crescita del *know-how* interno.

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

- Progetto Piattaforma RFI SpA: tale progetto nasce nel 2018 per l'esigenza di standardizzare gli apparati di controllo di stazione (Apparati Centrali a Calcolatore, ACC). Nel 2020 sono state aggiudicate le gare per la prototipazione e la fornitura di una serie di schede ed armadi per la realizzazione del primo impianto ACC con piattaforma di proprietà intellettuale RFI SpA ed è stato avviato un programma di certificazione di *Hardware* e *Software* e dei *Safety Case* della piattaforma;
- Drone Leggero: tale sistema consiste nella realizzazione di un carrello ferroviario leggero, intelligente a guida automatica, con velocità massima di 100 km/h ad alta autonomia, dotato di una tecnologia integrata di sistemi *laser*, intelligenza artificiale e visione artificiale e sarà in grado di rilevare la presenza di ostacoli che possono essere stati lasciati erroneamente durante le lavorazioni eseguite in un cantiere ferroviario. Nel 2020 si è conclusa la fase di progettazione propedeutica alla sperimentazione;
- Progetto *Unmanned Railway Vehicle* (URV): ha come obiettivo la realizzazione di un veicolo ferroviario, a guida autonoma, con velocità massima di 200 Km/h ed autonomia di 2 ore, in grado di rilevare sulle linee AV anomalie di potenziale impatto sulla sicurezza dell'infrastruttura. Nel 2020 il mezzo è stato pressoché ultimato nell'allestimento e si prevede di iniziare a metà 2021 le prove dinamiche di trazione e la successiva sperimentazione;

- *Automatic Train Operation* (ATO) *over* ETCS: tale progetto nasce nell'ambito del progetto URV, ma è finalizzato a realizzare un sistema di controllo automatico della marcia dei treni conforme alle specifiche *Shift2Rail* applicabile alla circolazione dei treni nella rete. I principali benefici attesi dall'introduzione del ATO sono il rispetto dell'orario, la riduzione dell'energia assorbita dalla rete, il *comfort* dei passeggeri, la precisione dell'arresto. Il progetto si avvale della collaborazione di 3 enti di ricerca ed ha una portata europea. Nel corso del 2020 sono stati completati gli sviluppi di tutti i moduli di cui si compone il sistema, ed entro la fine del 2021 saranno realizzate le prove nel circuito di prova di San Donato;
- Sistema di Diagnostica Magneto-induttivo: tale progetto è legato all'esigenza di dotare i sistemi Diagnostici di RFI SpA di sensoristica in grado di rilevare difetti iniziali della rotaia non ancora visibili da ispezioni visive, in modo da poter anticipare l'eventuale degrado della rotaia lungo la linea ferroviaria. Nel 2020 è iniziata la fase di sperimentazione in campo del dimostratore tecnologico, presso il Circuito di Test di Bologna San Donato;
- Sensoristica IOT per l'infrastruttura Ferroviaria: tale progetto è nato al fine di sviluppare sensoristica intelligente, a basso consumo e facilmente integrabile nella rete in modo affidabile e non intrusivo. Tale sensoristica è sviluppata applicando tecnologia all'avanguardia nel campo dei materiali intelligenti e tecnologia ottica. Nel 2020 è iniziata la fase di progettazione.

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

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

Attività di innovazione

Di fronte ad uno scenario altamente incerto, dominato dall'evento pandemico globale presentatosi nei primi mesi del 2020, nel Gruppo FS si è rafforzata ulteriormente l'esigenza di ripensare e rimodulare i servizi e l'uso delle infrastrutture, accelerando così le attività di innovazione.

Il Gruppo ha avviato l'*iter* di costruzione del suo primo Piano di Innovazione, basato su un *framework* composto dai 4 *cluster* strategici (Infrastrutture e Territorio, Aerospazio, Alternative Energetiche, MAaS e nuovi modelli di *business*) e da alcune azioni trasversali che rappresentano altrettanti ambiti di attività coordinate centralmente dalla struttura di Capogruppo, tra cui l'adozione di un modello di *procurement* agile dedicato a *startup* e PMI innovative e la definizione di un modello di *knowledge transfer* per la valorizzazione della proprietà intellettuale. Il Piano di Innovazione contempla, al 31 dicembre 2020, oltre 200 progetti innovativi afferenti a tutte le società del Gruppo.

Tra questi progetti, particolarmente rilevante in termini di importi e impatti risulta il progetto *Smart Road* di Anas. Il progetto contempla oltre 3000 km di infrastrutture intelligenti, attrezzate con tecnologie all'avanguardia e un investimento complessivo di un miliardo di euro e rappresenta la prima esperienza in Europa di strada connessa, propedeutica ad abilitare la guida autonoma. Nell'ambito delle attività per il potenziamento della viabilità per i Campionati del mondo di sci alpino di Cortina 2021, Anas ha già realizzato una tratta sperimentale della *Smart Road*. La SS51 "di Alemagna" è infatti

un tratto di circa 80km dotato di tecnologie avanzate, di dispositivi IoT per il controllo e la segnalazione di cantieri e monitoraggio delle infrastrutture.

Coerentemente con l'impegno nazionale di decarbonizzazione, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è da tempo impegnato in un percorso volto all'integrazione dei principi di sostenibilità – economica, ambientale e sociale – nelle proprie attività di *business*. Per quanto riguarda l'ambiente, il Gruppo si è prefissato l'ambizioso obiettivo "*carbon neutral*" entro il 2050, con riferimento sia all'energia acquistata sia a quella autoprodotta dalle società del Gruppo.

In tale contesto si segnala l'avvio di una serie di attività del Gruppo volte allo studio e all'implementazione di un piano di adozione su larga scala dell'idrogeno. Il Gruppo Busitalia, ad esempio, è impegnato con ATC & Partners Mobilità, la società consortile partecipata a maggioranza nel progetto Hydra. Il progetto, fortemente voluto dal Comune di Terni ha coinvolto l'acciaieria e l'Università di Perugia e mira a costruire un sistema di economia circolare che preveda l'utilizzo di autobus alimentati ad Idrogeno nella città di Terni, grazie all'eccesso di idrogeno prodotto dall'Acciaieria. Nel corso del 2020 sono state svolte una serie di analisi di fattibilità tecnica ed economica, anche con riferimento al finanziamento del progetto nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile sulla linea di finanziamento dedicata alle città "ad alto inquinamento".

La crescente importanza, per il Gruppo, della dimensione internazionale, si riflette anche nell'intensa attività svolta con le Associazioni di settore e le Istituzioni Europee per la definizione del futuro della ricerca europea nella digitalizzazione, nella mobilità e nella logistica integrate. Il Gruppo è stato impegnato insieme alle Associazioni e alle Organizzazioni Internazionali nell'identificazione dei contenuti per la *R&I* (*Research&Innovation*) nel programma quadro per la ricerca europea "*Horizon Europe*" e nella definizione dei contenuti del partenariato *Europe's Rail* attraverso la stesura, di concerto con le società ferroviarie europee, dei documenti strategici di riferimento: *Strategic Research Innovation Agenda, System Pillar e Innovation Pillar*. Tali attività hanno permesso al Gruppo FS di entrare a far parte del nuovo partenariato di *Europe's Rail* in qualità di membro Fondatore anche per sostenere gli obiettivi del *New Green Deal* per il raggiungimento di forme di trasporto decarbonizzate, sostenibili e inclusive, attraverso lo *scouting* di *call* per la partecipazione diretta in progetti dedicati. I progetti del programma europeo *Horizon 2020* partecipati dal Gruppo FS hanno ricevuto un totale complessivo di oltre 78,4 milioni di euro di finanziamenti dalla Comunità Europea dei quali circa 3,4 milioni di euro destinati al Gruppo FS.

Il Gruppo ha anche coordinato, attraverso il finanziamento di alcuni progetti nella *partnership* "*Space4Rail*", la collaborazione con l'Agenzia Aerospaziale Europea (ESA) per il potenziamento dell'infrastruttura attraverso l'utilizzo degli *space assets.*

Nel corso dell'anno si è altresì svolta la seconda edizione del progetto "*Innovate*", il programma di *Corporate Entrepreneurship* del Gruppo, incentrato sul tema della sostenibilità. Il programma, che ha visto la partecipazione attiva di oltre 3.500 dipendenti, ha portato alla proposizione di 5 progetti innovativi gestiti da altrettanti *team* inter-societari attraverso un percorso di accelerazione eseguito in modalità agile. Nonostante i vincoli indotti dalla pandemia COVID-19 e a seguito di una profonda riprogettazione, il percorso è stato svolto con strumenti digitali e si concluderà con la premiazione ufficiale nel 2021.

Il Gruppo FS ha interagito con oltre 500 *startup* e PMI innovative, raddoppiando in questo modo il totale delle aziende innovative rispetto al triennio precedente (2017 – 2019): la "*startup base*" del Gruppo FS conta, a fine 2020, 1.000 potenziali *partner* di soluzioni innovative. Nel corso dell'anno sono state avviate 13 collaborazioni significative con principali *player* in materia di innovazione che valorizzano, oltre alle *startup* e PMI innovative, l'ecosistema di innovazione presidiato dal Gruppo FS. Le modalità di lavoro da remoto indotte dalla situazione pandemica non hanno bloccato l'esecuzione di soluzioni di *Open Innovation*; nel corso dell'anno, infatti, il Gruppo FS ha sviluppato: 4 *Call4Ideas*, 3

Hackathon, 7 *Proof of concept* e 7 *scouting* verticali su *business need* specifici; ha ricevuto 2 Premi Innovazione e preso parte "virtualmente" a più di 20 eventi in materia di innovazione.
Infine, nel dicembre 2020 il Gruppo ha dato il via ad un altro grande progetto inaugurando i primi due "*Innovation hub*" della rete di innovazione del Gruppo, pensati per far incontrare e collaborare istituzioni, investitori, imprese e *start up* su alcuni temi strategici, con l'obiettivo di intercettare nuove opportunità di *business* e ricercare soluzioni innovative in grado di rispondere alle nuove sfide tecnologiche imposte dal mercato. Il primo *Innovation Hub*, allestito presso la stazione Termini a Roma, verterà sul tema *smart cities* e funzionerà da cabina di regia con il ruolo di dirigere e coordinare l'attività degli altri *hub* da realizzare nei prossimi anni, in maniera diffusa, in tutta Italia. Il secondo, dedicato al mondo del turismo, si trova a Napoli nel *Campus* di San Giovanni a Teduccio dell'Università Federico II e sarà gestito insieme a Campania *NewSteel*, incubatore promosso e partecipato da Città della Scienza e dall'ateneo federiciano.

Per FS Italiane innovazione, tecnologia e digitalizzazione offrono una enorme possibilità di cambiamento e discontinuità e sono fattori fondamentali per promuovere lo sviluppo sostenibile e aumentare il benessere delle persone.

Scenario di riferimento e *focus* sul Gruppo Ferrovie

Quadro macroeconomico

Già segnata da un marcato rallentamento sul finire del 2019, l'economia mondiale ha sperimentato nel 2020, innescata dalla pandemia, una crisi di dimensioni stravolgenti senza precedenti, senz'altro la più drammatica dalla Grande Depressione.

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

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

Fonte dati: Prometeia dicembre 2020

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

Tuttavia i recenti sviluppi di vaccini anti COVID-19 promettono barlumi di speranza per l'economia mondiale che, probabilmente, riprenderà slancio dalla primavera del 2021. Il PIL mondiale, secondo le proiezioni di crescita, dovrebbe segnare un aumento intorno al 5% concentrato in pochi paesi, mentre per la maggior parte delle economie mondiali il 2021 non sarà sufficiente a recuperare completamente la caduta generata dalla pandemia.

L'economia americana, dopo il brusco calo delle attività e il drammatico aumento del tasso di disoccupazione nella prima parte dell'anno, ha recuperato significativamente nel secondo semestre grazie alle massicce risposte monetarie e fiscali a protezione di imprese e famiglie. La banca centrale statunitense ha fissato i tassi di interesse in un intervallo compreso tra lo 0 e lo 0,25% fino a quando l'economia non avrà raggiunto la piena occupazione e il tasso di inflazione non si stabilizzerà al 2% nel lungo termine. A fine anno la contrazione del PIL è stata del 3,6%.

In Giappone, le ripercussioni della pandemia da *coronavirus* hanno colpito l'economia in una fase in cui già mostrava segni di debolezza. Le misure governative per contenere la diffusione del virus hanno avuto un forte impatto sui consumi delle famiglie, sui salari e sull'aumento della disoccupazione. La Banca del Giappone, per contrastare lo *shock* negativo della pandemia, ha introdotto una serie di misure per fornire liquidità e sostenere i flussi di credito. Complessivamente il decremento del PIL nei dodici mesi si è attestato al 6,0%.

La Cina è stato il primo paese dove si è sviluppato il *coronavirus* ma anche uno tra i primi a contenerlo grazie alle drastiche misure adottate dalle autorità governative. Dopo il violento tracollo del PIL nel primo trimestre (-6,8%), il governo cinese ha approvato misure di sostegno con l'obiettivo di diminuire le imposte alle imprese e accelerare gli investimenti infrastrutturali favorendo la ripresa economica nei mesi successivi. La ripresa economica ha generato, inoltre, un aumento delle importazioni, ma anche le esportazioni hanno ripreso a crescere soprattutto per la domanda di prodotti nel campo sanitario e di strumenti tecnologici. Su base annua la crescita del PIL cinese è stata, unica tra le maggiori economie, del 2,0% confermandosi come protagonista del ciclo economico mondiale.

Dati economici Area Euro	**2020**	**2019**
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	**(7,2)**	**1,3**
Germania	(5,5)	0,6
Francia	(9,2)	1,5
Italia	(9,1)	0,3
Spagna	(11,6)	2,0
Inflazione (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	**0,2**	**1,2**
Germania	0,4	1,4
Francia	0,4	1,3
Italia	(0,1)	0,6
Spagna	(0,3)	0,8

Fonte dati: Prometeia dicembre 2020

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

	2020			
Dati economici Italia	**I trim.**	**II trim.**	**III trim.**	**IV trim.**
PIL (variazioni % su trimestre precedente)	**(5,5)**	**(13,0)**	**15,9**	**(3,2)**
Domanda interna	**(4,7)**	**(11,0)**	**12,0**	**(2,7)**
Spesa delle famiglie e ISP*	**(6,8)**	**(11,5)**	**12,4**	**(2,8)**
Spesa delle AP **	**(1,1)**	**0,3**	**0,7**	**0,8**
Investimenti fissi lordi	**(7,6)**	**(17,0)**	**31,3**	**(3,0)**
Costruzioni	*(6,7)*	*(22,2)*	*45,1*	*(2,4)*
Altri beni di investimento	*(8,2)*	*(12,6)*	*21,1*	*(3,5)*
Importazioni di beni e servizi	**(5,3)**	**(17,8)**	**15,9**	**(1,0)**
Esportazioni di beni e servizi	**(7,9)**	**(23,9)**	**30,7**	**(3,1)**

Fonte dati : Prometeia dicembre 2020
* ISP: Istituzioni Sociali Private
** AP: Amministrazioni Pubbliche

In Italia, a partire dalla fine di febbraio, il progressivo diffondersi dell'epidemia ha determinato un peggioramento del quadro congiunturale già comunque complessivamente caratterizzato da una bassa crescita nel 2019. Il blocco delle attività in numerosi settori dell'industria e dei servizi e le limitazioni alla mobilità delle persone, al fine di contenere la diffusione del virus, ha prodotto effetti dirompenti sull'economia italiana, con conseguenze immediate sulla produzione.

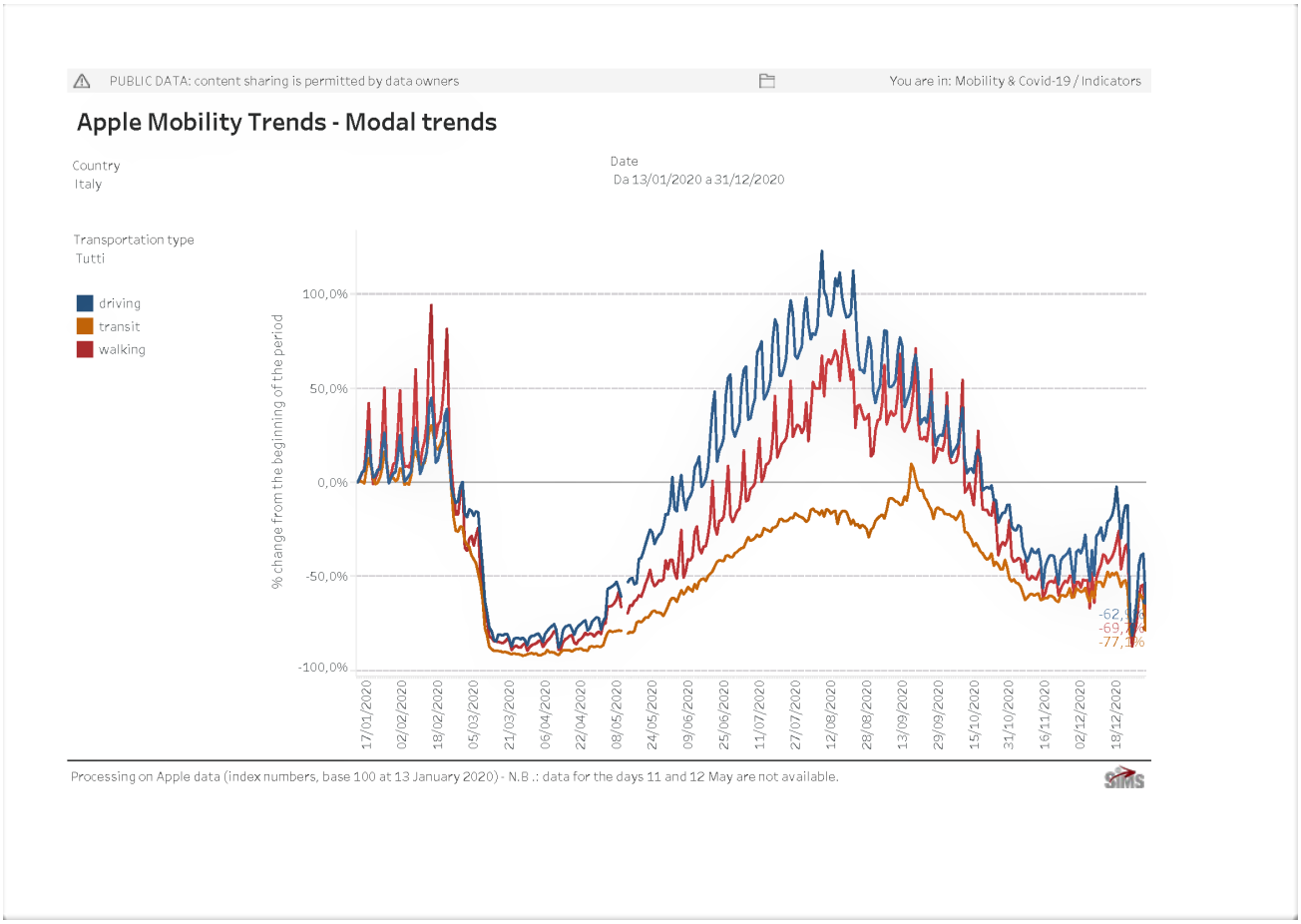
Secondo i dati di contabilità nazionale, nel primo trimestre dell'anno il PIL ha registrato una contrazione del 5,5% segnando arretramenti del valore aggiunto in tutti i principali comparti produttivi. Dopo una flessione ulteriore nel secondo trimestre (-13,0%), nei mesi estivi si sono avuti segnali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

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

Andamento del mercato dei trasporti

L'elevato livello di incertezza che ha caratterizzato l'andamento congiunturale dell'economia, il crollo della produzione industriale estesa a tutti i principali raggruppamenti industriali (-11,4% rispetto all'anno precedente) e le restrizioni alla mobilità per contrastare la diffusione del COVID-19 hanno comportato una riduzione delle attività di trasporto di proporzioni impensabili.

L'andamento della mobilità complessiva ha fatto registrare un crollo nei mesi dell'emergenza sanitaria, con una lenta ripresa nei mesi estivi, per poi diminuire nuovamente nella seconda ondata della pandemia di fine anno, così come riportato nel grafico dell'"*Apple Mobility Trends*".



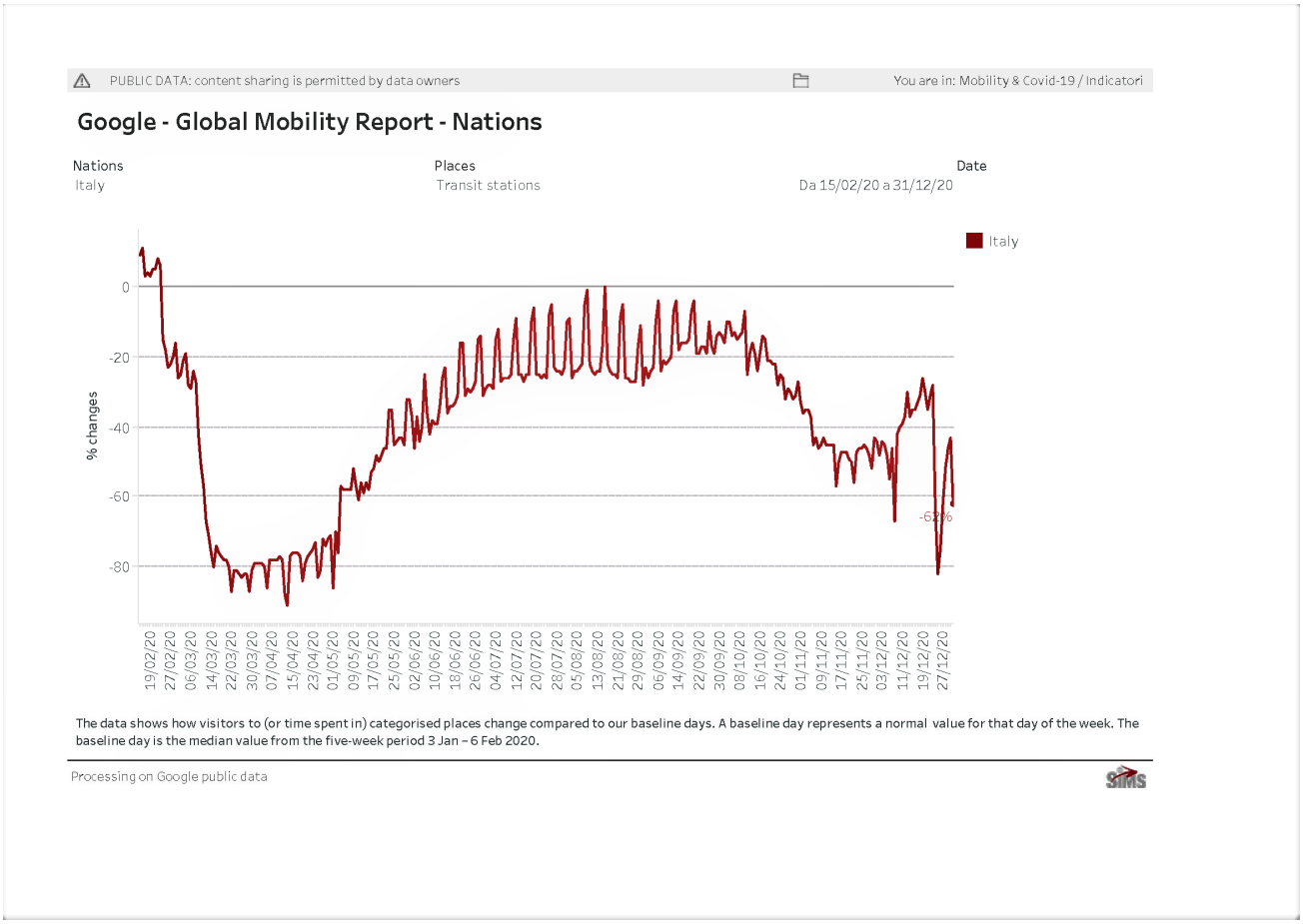
Secondo gli ultimi dati disponibili, il traffico autostradale di veicoli leggeri ha subito una riduzione dell'80% circa nei mesi di marzo-aprile, in parte recuperata nei mesi estivi; nella seconda ondata autunnale l'impatto della pandemia è stato meno marcato. A fine anno la riduzione annuale della componente veicolare leggera si è attestata al 30,5%.

Il trasporto collettivo, di cui il TPL è la componente prevalente, ha subito una flessione più marcata rispetto al trasporto individuale, con riduzioni anche superiori al 90% nei mesi di marzo-aprile, recuperate soltanto in parte nei mesi estivi. La seconda ondata della pandemia, con le conseguenti restrizioni alla mobilità, ha avuto sul TPL effetti meno marcati di quelli del primo *lockdown*.

Il calo della domanda complessiva di mobilità si lega anche all'affermazione in Italia, come nel resto del mondo, di nuovi modelli organizzativi di lavoro che, prediligendo autonomia e flessibilità spazio-temporale, non richiedono necessariamente attività in presenza (*smart-working*). Molte aziende hanno investito massicciamente nelle nuove

tecnologie che utilizzano il remoto (sistemi di videoconferenza), riducendo, di conseguenza, gli spostamenti di lavoro del proprio personale.

Il grafico seguente mostra la tendenza degli spostamenti da e per gli *hub* del trasporto collettivo, quali stazioni ferroviarie, metropolitane e autobus, evidenziando una diminuzione degli spostamenti al 31 dicembre pari al 62% rispetto alla situazione pre-COVID-19.



La riduzione degli spostamenti del trasporto collettivo, più che proporzionale rispetto a quelli individuali su strada, evidenzia una possibile e non sostenibile diversione modale verso modalità di trasporto individuali, dovuta alla riluttanza per gli spostamenti che non riescono a garantire pienamente il distanziamento sociale.

I provvedimenti governativi di restrizione alla mobilità sul territorio nazionale e tra Stati hanno avuto un impatto pesantissimo sull'andamento del traffico aereo. Nel 2020 si è verificato un drastico calo della connettività aerea, vale a dire il numero di rotte disponibili e la frequenza dei collegamenti di un Paese con il resto del mondo. Secondo i dati disponibili di Assaeroporti, le destinazioni internazionali extra-UE hanno segnato una riduzione dei passeggeri trasportati dell'81,2%, le destinazioni UE una riduzione del 77,5%, mentre più contenuta, ma comunque significativa, è stata la riduzione delle rotte nazionali, con un calo dei passeggeri trasportati del 61,3%. Nel complesso i passeggeri trasportati sono stati circa 53 milioni rispetto ai circa 193 milioni del 2019.

Negativo anche l'andamento del trasporto marittimo crocieristico che ha movimentato nell'anno, secondo le statistiche di Assoporti, poco più di 640 mila passeggeri nei porti italiani tra imbarchi, sbarchi e transiti, con una forte contrazione del 94,5% rispetto al 2019. Il traffico del settore traghetti ha registrato circa 9,6 milioni di passeggeri movimentati (-46%

rispetto all'anno precedente), mentre i passeggeri "locali", che viaggiano sulle linee di corto cabotaggio, sono stati circa 22 milioni (-41% rispetto al 2019).

Nel comparto merci si sono avute contrazioni più contenute, a conferma del ruolo decisivo svolto dalla logistica per la tenuta sociale ed economica del Paese durante la chiusura delle attività.

Il traffico stradale di veicoli pesanti ha subito una flessione di circa il 40% nel periodo marzo-aprile, recuperando nei mesi successivi e risentendo meno nella seconda ondata autunnale dei contagi. Nel complesso la riduzione delle percorrenze dei veicoli pesanti nelle autostrade, sia quelle gestite da Aiscat sia quelle non più presenti nell'associazione stessa, si è attestata a -15,2%.

Più marcata la flessione nel trasporto cargo aereo (-24,9% rispetto all'anno precedente), nonostante il ruolo chiave durante la pandemia per la distribuzione di dispositivi e apparecchiature mediche in tutte le aree geografiche del Paese.

Contrariamente alle altre modalità, i servizi marittimi merci, nonostante la crisi economica innescata dalla pandemia, hanno mostrato una buona capacità di tenuta, realizzando nei porti italiani un volume di merce containerizzata di circa 10,7 milioni di teu, con un calo dello 0,9% rispetto all'anno precedente. Di questi, circa 6,7 milioni hanno riguardato il traffico *hinterland* di *import-export* (-0,8%) e circa 4 milioni il traffico *transhipment* (+1,4%). La crescita del *transhipment* è dovuta principalmente alla ripresa dell'attività nel porto di Gioia Tauro che ha movimentato circa 3,2 milioni di Teu (+26,6% rispetto al 2019), confermandosi il primo porto italiano in questa tipologia di traffico. In calo il sistema portuale di Genova e di Trieste rispettivamente del 6,4% e di circa il 2%. In lieve flessione anche il traffico *ro-ro*[25] con circa 5,3 milioni di unità (camion o semirimorchi imbarcati e sbarcati).

[25] Abbreviazione della modalità di trasporto *roll-on, roll-off*, con cui si indica un tipo di nave traghetto per trasporto di autoveicoli, nella quale i veicoli stessi entrano ed escono con i propri mezzi senza l'ausilio di gru o elevatori.

***Focus* sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale**

Il Gruppo FS Italiane dispone, in Italia, di una rete infrastrutturale, ferroviaria e stradale, di oltre 46 mila km distribuita capillarmente su tutto il territorio nazionale assicurando, attraverso il potenziamento degli *standard* di qualità e sicurezza, la connettività e l'integrazione del Paese.

Al 31 dicembre 2020 l'infrastruttura ferroviaria nazionale amministrata dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA) del Gruppo FS Italiane, secondo il D.M. n. 138T del 31 ottobre 2000, ammontava a 16.782 km. La consistenza delle linee, in base alla classificazione utilizzata ai fini del calcolo del canone di utilizzo della rete ferroviaria coerentemente con il D.M. n.43/T del 21 marzo 2000, è stata la seguente:

• linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico, per un'estensione di 6.468 km;

• linee complementari, che costituiscono una fitta rete di collegamento nell'ambito di bacini regionali e di interconnessioni con le direttrici principali, per una lunghezza totale di 9.364 km;

• linee di nodo, situate all'interno di grandi aree metropolitane, per un'estensione totale di 950 km.

Considerando la tipologia, le linee a doppio binario erano distribuite per 7.732 km, pari al 46% del totale, mentre riguardo l'alimentazione la linea era elettrificata per 12.065 km (71,9% del totale).

La lunghezza complessiva dei binari ammontava a 24.514,5 km, di cui 1.466,7 km di binari di rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Tutte le linee sono dotate di un sistema di manutenzione completo e preventivo ed attrezzate con tecnologie innovative di uno o più sistemi di protezione della marcia del treno, il che rende l'infrastruttura ferroviaria di RFI SpA tra le più sicure d'Europa. In particolare, 12.653 km sono attrezzati con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT), che tiene conto degli spazi di frenata e delle prestazioni dei treni per determinare la distanza di sicurezza, mentre le linee ad Alta Velocità sono dotate di un sofisticato sistema di segnalamento europeo per una gestione del traffico più accurata, ERTMS/ETCS (*European Rail Traffic Management System/European Train Control System*), che consente con un unico sistema radio di viaggiare in modalità interoperabile a 300km/h.

LUNGHEZZA DELLA RETE FERROVIARIA GESTITA DA RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (KM)

2020	2019
16.782	16.779

LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI GESTITI DA RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (KM)

2020	2019
24.514	24.500

Le imprese ferroviarie "operative", legittimate ad effettuare attività di trasporto su ferrovia a seguito di licenza rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili secondo le modalità previste dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 e dal decreto ministeriale 2 febbraio 2011, n.36, e decreto legislativo 15 luglio 2015, n.112, nonché dal decreto legislativo del 23 novembre 2018 n. 139, erano distinte in:

• 19 per il solo trasporto merci;

• 11 per il solo trasporto viaggiatori;

• 8 con licenza sia per il servizio viaggiatori che merci.

Nel corso dell'anno sulla rete ferroviaria nazionale hanno circolato in media circa 8 mila treni al giorno per un volume complessivo annuo di circa 300 milioni di km percorsi, in forte diminuzione (20% circa) rispetto all'anno precedente a causa delle restrizioni sulla mobilità legate alla pandemia da COVID-19.

Sul territorio nazionale, oltre alla rete RFI SpA, il Gruppo FS Italiane gestisce anche 474 km di linea delle Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE Srl). La rete FSE Srl, elettrificata per il 32% e quasi interamente a semplice binario, attraversa le province della Puglia includendo otto collegamenti: Bari-Taranto (113 km), Mungivacca-Putignano (44 km),

Martina Franca-Lecce (103 km), Novoli-Garigliano (75 km), Casarano-Gallipoli (23 km), Lecce-Gallipoli (53 km), Zollino-Garigliano (47 km) e Maglie- Otranto (19 km), con un'offerta, nel corso dell'anno, di circa 3,2 milioni di treni km.
All'estero il Gruppo FS Italiane, attraverso la controllata Netinera Deutschland GmbH, gestisce circa 300 km di linee con 60 stazioni adibite al servizio viaggiatori. Nel corso dell'anno la produzione realizzata è stata di circa 41,3 milioni di treni km.
Riguardo all'infrastruttura stradale, il Gruppo FS Italiane, come riportato in precedenza, gestisce attraverso la controllata Anas SpA circa 29.000 km di strade statali, di cui 1.300 km di autostrade. La situazione pandemica e le misure per contenerla, così come per la mobilità ferroviaria, hanno influenzato i volumi e l'andamento del traffico 2020. I maggiori riflessi, rilevati lungo la rete stradale principale Anas SpA mediante un sistema di monitoraggio centralizzato denominato PAnaMA (Piattaforma Anas per il Monitoraggio e l'Analisi), sono stati riscontrati nel segmento dei veicoli totali con una diminuzione del valore medio annuale dell'IMR (Indice di mobilità rilevata) rispetto al 2019 del -25%. Una maggiore tenuta è stata registrata per il segmento dei veicoli pesanti, dove la diminuzione rispetto al valore 2019 si è attestata poco oltre il -10%.

Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

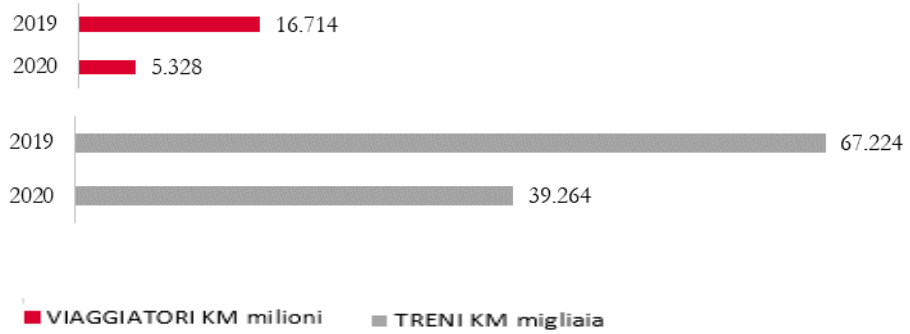
La diffusione globale del COVID-19 ad inizio 2020 ha rappresentato un elemento di profonda discontinuità per il Gruppo FS Italiane. Se infatti l'esercizio 2019 confermava ancora un percorso di crescita con incrementi dei viaggiatori e volumi di traffico merci trasportati, nel corso del 2020 il Gruppo FS Italiane ha fronteggiato, con le sue società controllate, in Italia e all'Estero, una severa contrazione della domanda e dei servizi offerti. L'Italia è stato il primo Paese europeo ad applicare un *lockdown* totale, dal 10 marzo (DPCM 09.03.2020) al 3 maggio (DPCM 26.04.2020), e le restrizioni alla mobilità imposte in Europa e sul territorio nazionale hanno drasticamente ridotto le possibilità di spostamento per l'intero corso del 2020.
In tale scenario l'impegno del Gruppo FS Italiane è stato quello di continuare ad offrire un numero di collegamenti congruo alla richiesta di mobilità, sia a media lunga percorrenza che regionale, prestando la massima attenzione alla sicurezza e tutela della salute dei viaggiatori e dei propri dipendenti, nel rispetto delle limitazioni previste dalle autorità governative[26]. Tra le iniziative volte a garantire ai passeggeri la possibilità di viaggiare in tutta sicurezza, si segnala il potenziamento delle procedure per l'igiene e la sanificazione di stazioni, treni, bus e ambienti; oltre all'obbligo d'uso di Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) previsto dalle disposizioni di legge, sono state inoltre previste nuove forme di accoglienza a bordo con distribuzione gratuita di *safety kit* e sono stati adottati nuovi criteri di prenotazione "a scacchiera" dei posti a sedere sui treni.
Nel trasporto su rotaia i dati complessivi dei viaggiatori segnano una marcata flessione della domanda collettiva (-60,3% di viaggiatori km rispetto all'anno precedente), mentre decisamente più contenuta è la contrazione dei volumi di traffico merci (-6,1% di tonnellate km rispetto al 2019). I volumi di traffico passeggeri, realizzati nell'esercizio, sono stati poco più di 18 miliardi di viaggiatori km, di cui circa l'81% attribuiti alla società Trenitalia SpA, *leader* in Italia nei servizi di mobilità e tra i principali operatori ferroviari in Europa. In ambito nazionale ha contribuito anche la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl. La restante quota, realizzata in ambito europeo, si è raggiunta grazie al gruppo Netinera Deutschland GmbH, che svolge attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano in Germania, alla società TrainOSE S.A., operativa in Grecia, alla società Trenitalia C2C Limited, che effettua il trasporto passeggeri in Gran Bretagna tra Londra e l'Essex, e alla società Thellò SAS., con collegamenti internazionali diurni e notturni da e per la Francia.

[26] Ad esempio in Italia la limitazione è stata pari al 50% dei posti disponibili, sia per i servizi *long haul* che quelli *short haul*; il miglioramento dei contagi in estate ha portato alcuni Regioni a rivedere temporaneamente i limiti di capienza.

Nel dettaglio, il segmento dei servizi *long haul* ha registrato una contrazione dei volumi di passeggeri del 64,7%, dovuta prevalentemente alla componente della domanda dei servizi a mercato (-68,1%). Il servizio universale contribuito – il cui modello di offerta è stato definito dalla committenza pubblica – ha fatto segnare una minore riduzione dei volumi (-51,5%). I volumi di traffico nel servizio *long haul* effettuato da Trenitalia SpA, espressi in viaggiatori km, hanno subito forti riduzioni con punte fino al 99% nel periodo del primo *lockdown*. Tale contrazione si è confermata, seppure in misura minore, anche nei mesi estivi, con una riduzione della domanda di oltre il 50%, e nella seconda ondata autunnale, con un calo di oltre il 70%. All'interno di tale segmento, la *performance* sulla puntualità delle Frecce si è attestata su un valore superiore al 96% dei treni giunti a destino nella fascia 0-15 minuti, mentre il livello di soddisfazione del viaggio nel complesso (voti 7-9) è stato pari all'89,7%, in crescita di 4 punti percentuali rispetto al 2019. Per quanto riguarda la produzione dei servizi *long haul,* la stessa è risultata di oltre 60 milioni di treni-km, con una contrazione del 36,6% rispetto all'esercizio precedente, di cui 39 milioni relativi ai servizi a mercato e 21 milioni ai servizi universali contribuiti. L'offerta dei servizi a mercato, dove rientra il prodotto Frecce di Trenitalia SpA, che rappresenta il *business* di riferimento, è calata di circa il 41,6%.

Trasporto *Long Haul* - Universale contribuito*

Trasporto *Long Haul* - Mercato*



(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo.

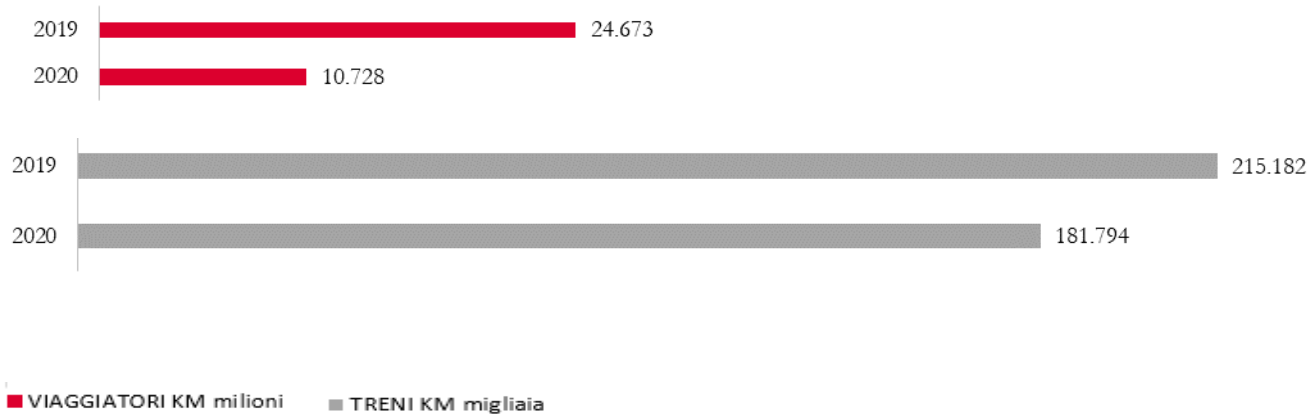
Nel trasporto regionale la riduzione dei volumi è stata meno marcata rispetto ai servizi *long haul*. La domanda soddisfatta, pari a circa 10,7 miliardi di viaggiatori km, sia in Italia che all'estero, è calata del 56,5% rispetto all'anno precedente, a fronte di una produzione inferiore del 15,5%.

Circa il 72% del traffico regionale è stato realizzato da Trenitalia SpA che, in primavera, a seguito delle restrizioni alla mobilità, ha visto ridursi il volume dei passeggeri km trasportati, con punte superiori al 95% in aprile, per poi ridurre la contrazione nei mesi estivi (-48% ad agosto), quando il miglioramento della situazione dei contagi ha portato alcune Regioni a eliminare i limiti di capienza dei treni regionali del 50%, poi inseriti di nuovo con la risalita dei contagi in autunno.

Il costante impegno di Trenitalia volto a garantire, anche in uno scenario di pandemia, viaggi in totale sicurezza a bordo dei treni regionali, ha avuto un impatto positivo sulla qualità del servizio percepita, con una percentuale di viaggiatori

soddisfatti del viaggio nel complesso (voti 7-9) in crescita di 2 punti percentuali rispetto all'esercizio precedente, confermando il *trend* di miglioramento degli ultimi anni. In miglioramento anche la puntualità del servizio con una percentuale superiore al 98% dei treni giunti a destino nell'intervallo dei 5 minuti.

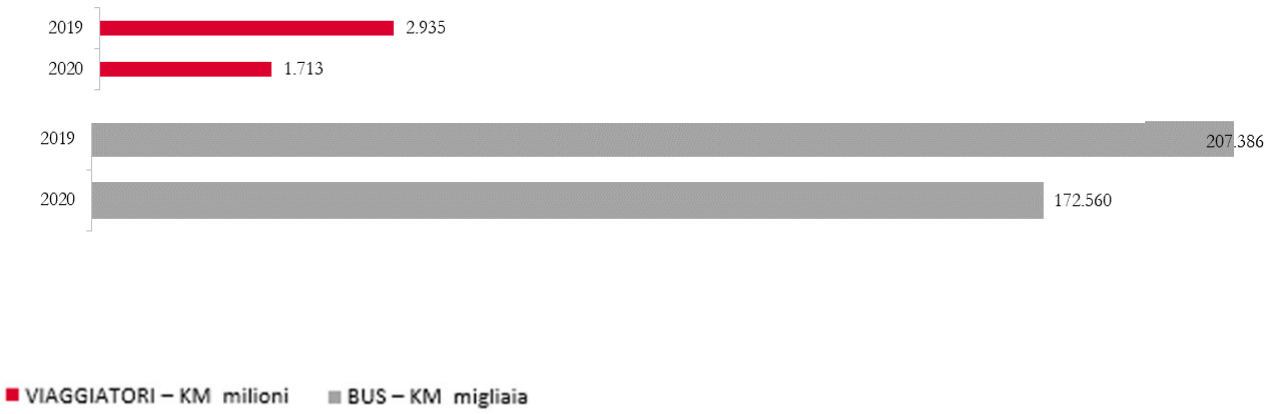
Trasporto *Short Haul**



(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo.

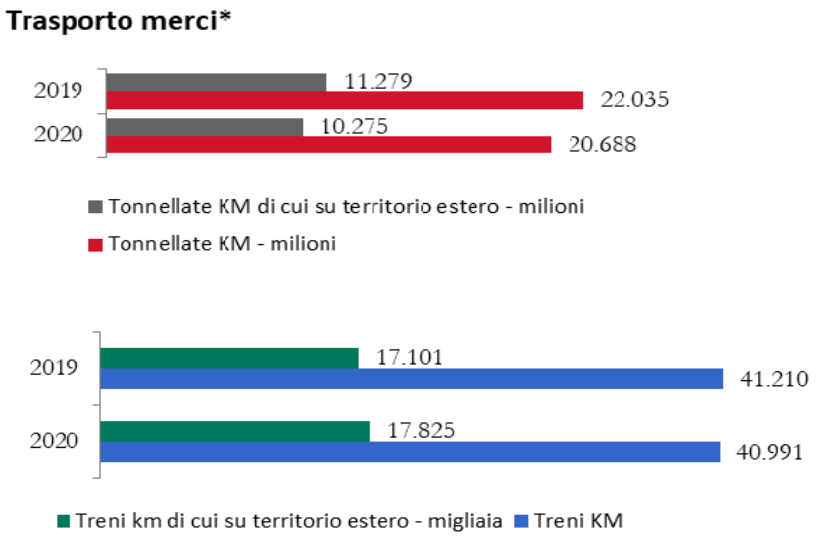
In riferimento al trasporto pubblico locale urbano, il Gruppo FS Italiane ha soddisfatto complessivamente, nel 2020, una domanda di circa 1,7 miliardi di viaggiatori km (-41,6%), con un'offerta di circa 173 milioni di bus km. Il perimetro del *business* TPL gomma è accentrato soprattutto nella controllata Busitalia-Sita Nord Srl, che gestisce, direttamente e indirettamente, il trasporto urbano ed extraurbano in varie regioni del paese (Veneto, Campania, Toscana e Umbria), rappresentando il terzo operatore in Italia, e il trasporto TPL in Olanda attraverso la società Qbuzz BV. L'offerta complessiva viene inoltre integrata dai servizi automobilistici della FSE Srl in Puglia, dalle società del gruppo Netinera in Germania e dai collegamenti automobilistici su alcune tratte gestiti da TrainOSE SA in Grecia.

Trasporto su gomma*



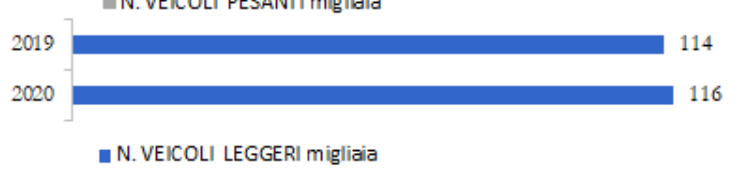
(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

Per quanto riguarda il settore delle merci, considerando la complessità della congiuntura macroeconomica e la caduta della produzione industriale, i volumi di traffico complessivi realizzati dalle società del Gruppo FS Italiane, in territorio nazionale ed estero, hanno mostrato una buona tenuta, sfiorando 21 miliardi di tonnellate km, con una flessione del 6,8%, a fronte di una produzione, espressa in treni km, in linea con quella del 2019 (-0,5%). In particolare, il Polo Mercitalia, soprattutto in territorio nazionale, ha garantito nel periodo di *lockdown* il trasporto e la consegna di tutti i prodotti di prima necessità, con un andamento in ripresa nella seconda parte dell'anno.
A differenza di quanto accaduto nel 2019, i volumi di traffico sul territorio estero, maggiormente influenzati dall'andamento negativo del commercio internazionale, hanno evidenziato una riduzione dei volumi di tonnellate km trasportate dell'8,9%.

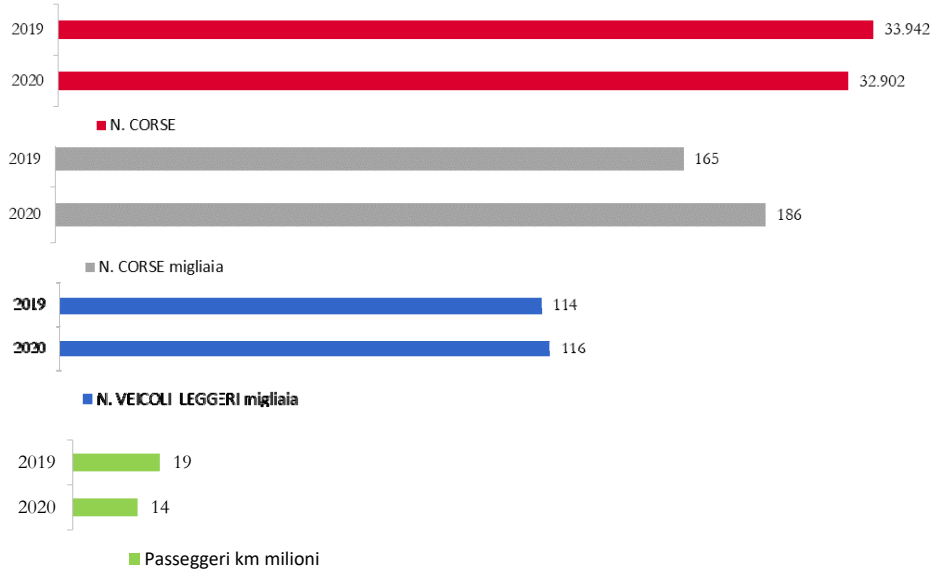


(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

Oltre al trasporto ferroviario e al TPL, il Gruppo FS Italiane, al fine di garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari, gestisce i collegamenti via mare tra il continente e la Sicilia che, attualmente, vengono effettuati dalle navi di Rete Ferroviaria Italiana SpA, per i treni a lunga percorrenza, e dalle navi bidirezionali della controllata Bluferries Srl, dedicate al trasporto marittimo di passeggeri, autoveicoli e merci.



Trasporto marittimo

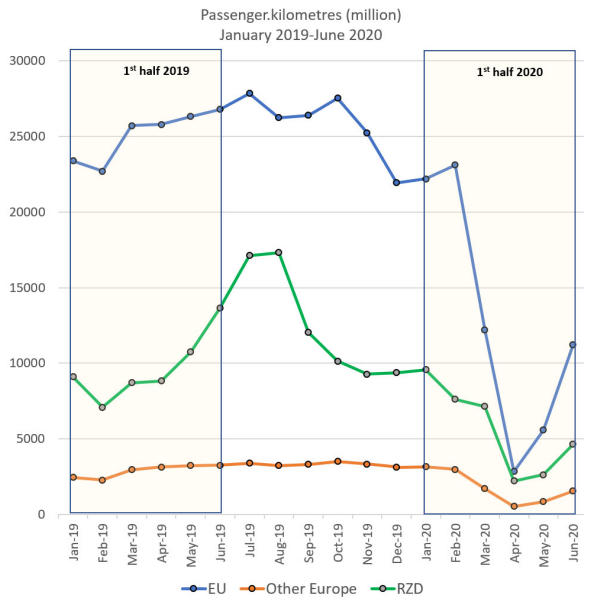


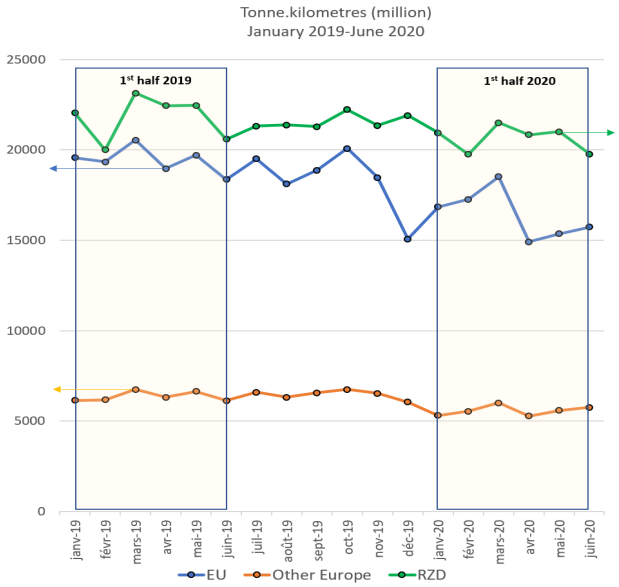
L'offerta di cabotaggio complessiva del Gruppo, considerando anche i nuovi collegamenti veloci, ha mostrato una flessione contenuta (-3,1%) rispetto all'anno precedente, con una riduzione dei passeggeri km trasportati del 25,8%.

I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee

Il trasporto ferroviario europeo di passeggeri e merci ha subito nel 2020 forti ripercussioni, a causa delle limitazioni alla mobilità e della conseguente diminuzione della domanda.

Durante la prima parte dell'anno i volumi di traffico passeggeri, secondo i dati dell'UIC (*Union Internationale des Chemins de Fer*), sono diminuiti di circa il 48% in termini di passeggeri km, mentre i volumi di merce trasportata si sono ridotti del 15% circa a causa della chiusura delle attività economiche e del rallentamento della produzione industriale.





Durante il periodo successivo, nell'estate del 2020, la domanda e i volumi di trasporto sono rimasti a livelli bassi sia in termini di passeggeri che di merci. Con la seconda ondata della pandemia molti Stati hanno adottato ulteriori misure restrittive alla mobilità, con conseguenti ricadute sui volumi di traffico. Per sostenere le imprese ferroviarie l'Unione Europea ha adottato il regolamento (UE) 2020/1429 che consente agli Stati membri di autorizzare i gestori dell'infrastruttura a ridurre i canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria per il periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020, successivamente modificato con il regolamento (UE) 2020/2180 che ha prorogato il periodo di riferimento fino al 30 giugno 2021.

Il settore più duramente colpito è stato quello del trasporto passeggeri, in particolare il segmento dei servizi commerciali rispetto al segmento ad obbligo di servizio pubblico, con una significativa riduzione dell'offerta in tutti gli Stati membri di circa il 16-17% misurata in treni km, nonostante la riduzione nei mesi estivi delle restrizioni alla mobilità da parte delle varie autorità governative. A fronte di ciò, dal lato della domanda il traffico in termini di passeggeri km, considerando le principali imprese ferroviarie europee, è diminuito del 57% circa nella spagnola RENFE e del 40% circa nella tedesca DB AG e nella francese SNCF.

Il trasporto ferroviario delle merci, pur risentendo dell'andamento congiunturale dell'economia europea, ha sofferto meno di quello passeggeri le politiche protezionistiche adottate dai diversi Stati membri in seguito all'epidemia da Coronavirus. Molte frontiere, chiuse al traffico passeggeri, sono rimaste aperte per le merci, garantendo l'approvvigionamento di prodotti alimentari, medicinali e, in generale, di beni necessari per assicurare le attività essenziali. In termini di tonnellate km il calo dei traffici, secondo i dati dell'UIC[27], è stato, con riferimento alle principali imprese ferroviarie europee, del 23%

[27] Fonte UIC – Dati cumulati al terzo trimestre 2020

circa della spagnola RENFE, del 13% della tedesca DB AG e del 16% della francese SNCF. Tra le imprese dell'est europeo spicca la riduzione dei volumi di traffico della polacca PKP con una riduzione di poco superiore al 20%.

Evoluzione della normativa nazionale

Nel seguito una sintesi dell'evoluzione normativa nazionale di interesse del Gruppo, tenendo conto che l'anno 2020 è stato caratterizzato dall'emanazione di innumerevoli Decreti Legge, Decreti Ministeriali e Decreti Attuativi per far fronte all'emergenza epidemiologica da COVID-19, sotto riportati in base alla pertinenza specifica con l'attività del Gruppo FS.

1. Evoluzione della normativa nazionale – Decreti relativi alle misure di contenimento dell'emergenza epidemiologica COVID-19 con effetti specifici sull'operatività del Gruppo FS.

- **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 113 del 13 marzo 2020.** A valle dei Decreti Legge e dei Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri recanti misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica, i quali tra l'altro contenevano misure di limitazione all'accesso o sospensione dei servizi del trasporto di merci e di persone terrestre, aereo, ferroviario, marittimo e nelle acque interne, su rete nazionale, di trasporto pubblico locale nonché misure di sanificazione dei mezzi, tale Decreto è intervenuto al fine di contrastare il diffondersi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e garantire al contempo il fabbisogno essenziale di mobilità nel settore del trasporto ferroviario, assicurando i servizi minimi essenziali. In particolare, per il trasporto ferroviario passeggeri, sia per le attività a mercato che per quelle svolte in base a contratti di servizio per lunga percorrenza stipulati da Trenitalia SpA con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state garantite almeno una coppia di collegamenti su ogni direttrice. Per i servizi *Intercity* si è stabilito, inoltre, la possibilità per Trenitalia SpA di valutare – d'intesa con le amministrazioni vigilanti - ulteriori rimodulazioni in funzione delle ridotte esigenze di mobilità. Le disposizioni del Decreto sono rimaste in vigore fino al 25 marzo e sono state applicate anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano.

- **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 114 del 13 marzo 2020.** Il Decreto ha disposto la razionalizzazione dei servizi automobilistici interregionali, relativi al trasporto delle persone su autobus non di linea, in considerazione della ridotta mobilità sul territorio nazionale. Si è previsto che le modifiche e le riduzioni dei servizi di linea autorizzati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti potessero essere adottate dal vettore, previa adeguata comunicazione al Ministero e all'utenza, a condizione che non si procedesse all'integrale cessazione dei servizi da erogare, nel rispetto delle disposizioni dettate dal Ministero della Salute e di quanto previsto dal DPCM dell'11 marzo 2020, ovvero che si assumessero tutti i protocolli di sicurezza anti-contagio e fossero incentivate le operazioni di sanificazione dei luoghi di lavoro. Il Decreto ha previsto la validità delle misure fino al 25 marzo.

- **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 116 del 14 marzo 2020.** Il Decreto ha predisposto la parziale modifica di quanto disposto dal Decreto Ministeriale n. 113 del 13 marzo e dichiarato l'indisponibilità dei treni notturni a partire dal 14 marzo fino al 25 marzo, assicurando comunque i servizi minimi essenziali.

- **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 118 del 16 marzo 2020.** Il Decreto ha determinato la sospensione dei collegamenti e dei trasporti ordinari, ferroviari e marittimi, delle persone da e per la Sicilia. In particolare, ha disposto che per i collegamenti ferroviari diurni fosse previsto il mantenimento dei collegamenti

minimi essenziali mediante un treno al giorno *intercity* Roma/Palermo e viceversa. Il Decreto ha stabilito la validità delle misure fino al 25 marzo.

- **Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020, coordinato con la Legge di conversione n. 27 del 24 aprile 2020, recante "Misure di potenziamento del Servizio Sanitario Nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19" (c.d. Cura Italia)**. Il provvedimento prevede tra le altre misure:
  - ai fini del contenimento della diffusione del virus COVID-19, alcune norme transitorie sull'uso, negli ambienti di lavoro in generale, di mascherine chirurgiche e sull'uso, nell'ambito dell'intera collettività, di mascherine filtranti, nonché sulle tipologie ammesse (per gli impieghi suddetti) dei due dispositivi. Tali norme transitorie si applicano sull'intero territorio nazionale fino al termine dello stato di emergenza in oggetto (termine che, in base alla Delibera del Consiglio dei Ministri del 31 gennaio 2020, scadeva il 31 luglio 2020, successivamente prorogato al 15 ottobre 2020 con il Decreto Legge n. 83 del 30 luglio 2020).

- **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 122 del 18 marzo 2020. Il Decreto ha disposto** ulteriori restrizioni nei servizi di collegamento e trasporto ordinario, ferroviario e marittimo, delle persone da e per la Sicilia. Gli spostamenti sono consentiti esclusivamente agli appartenenti alle Forze dell'Ordine e alle Forze Armate, agli operatori sanitari pubblici e privati, ai lavoratori pendolari o per comprovate esigenze di lavoro, gravi motivi di salute e situazioni di necessità. Il Decreto prevedeva la validità delle misure fino al 25 marzo.

- **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 127 del 24 marzo 2020.** Il Decreto ha prorogato dal 25 marzo al 3 aprile 2020 l'efficacia di otto decreti adottati dal Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministero della Salute, contenenti le misure finalizzate ad una forte limitazione della mobilità delle persone sul territorio italiano e del trasporto dei passeggeri attraverso i diversi vettori. Per quanto di specifico interesse, le misure che vengono prorogate nel dettaglio riguardano:
  - la riprogrammazione dei treni a lunga percorrenza e del trasporto ferroviario dei passeggeri (Decreto n. 113);
  - la riduzione dei servizi non di linea e automobilistici interregionali (Decreto n. 114);
  - la riduzione dei servizi ferroviari *Intercity* (Decreto n. 116) con un nuovo ridimensionamento dei treni;
  - la forte limitazione del trasporto passeggeri da e per la Sicilia (Decreto n. 118 e Decreto n. 122).

  Il provvedimento dispone inoltre l'introduzione di un'ulteriore riduzione dei servizi ferroviari a lunga percorrenza (*Intercity* e Frecce) sempre fino al 3 di aprile.

- **Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, coordinato con la Legge di conversione n. 35 del 22 maggio 2020, recante "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19".** Il provvedimento è diretto a tipizzare in un atto di rango primario le misure potenzialmente applicabili su tutto il territorio nazionale o su parte di esso per contenere e contrastare i rischi sanitari derivanti dalla diffusione del virus COVID-19, per periodi di tempo predeterminati, ciascuno di durata non superiore a 30 giorni, reiterabili e modificabili anche più volte, fino al 31 luglio 2020, termine dello stato di emergenza dichiarato con Delibera del Consiglio dei Ministri del 31 gennaio 2020 (successivamente prorogato al 15 ottobre 2020 dal Decreto Legge n. 83 del 30 luglio 2020), e con possibilità di modularne l'applicazione, in aumento o in diminuzione secondo l'andamento epidemiologico del predetto virus. Pertanto, reca una definizione dettagliata ed esaustiva di tutte le misure potenzialmente applicabili per contrastare l'emergenza. Tra l'altro, viene data la possibilità di disporre o di affidare alle autorità statali e regionali competenti la limitazione, riduzione, sospensione o soppressione di servizi di trasporto

di persone e di merci, automobilistico, ferroviario, aereo e marittimo, nelle acque interne, anche non di linea, nonché di trasporto pubblico locale (lettera "o").

- **Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, coordinato con la Legge di conversione n. 74 del 14 luglio 2020, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 (c.d. Decreto Riaperture).** Il provvedimento prevede una serie di misure volte ad avviare quella che è stata definita la c.d. "fase due" della gestione dell'epidemia. Nel dettaglio, il provvedimento si compone di quattro articoli, relativi a: misure di contenimento; sanzioni e controlli; disposizioni finali; entrata in vigore. Tra le misure di contenimento riferite all'art. 1 si segnalano le disposizioni relative:
  - alla cessazione delle misure limitative della circolazione endo-regionale, inter-regionale, da e per l'estero (con una diversa modulazione temporale, tra la prima fattispecie e le altre: rispettivamente il 18 maggio e il 3 giugno 2020) (commi 1-5);
  - alla quarantena (commi 6-7);
  - alla libertà di riunione e alla compresenza in luoghi pubblici, con la facoltà del sindaco di disporre la chiusura temporanea di aree pubbliche o aperte al pubblico qualora non sia possibile assicurare adeguatamente il rispetto della distanza di sicurezza interpersonale pari ad almeno un metro (commi 8-10);
  - alle attività economiche, produttive e sociali, con attribuzione alle Regioni del compito di calibrare protocolli e linee guide (commi 14-16).

- **Decreto Legge n. 76 del 16 luglio 2020 coordinato con la Legge di conversione n. 120 dell'11 settembre 2020, recante: "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale" (c.d. Decreto Semplificazioni).** Il provvedimento reca diverse misure d'interesse per il Gruppo, con particolare riferimento al tema degli appalti, introdotte anche in sede di conversione. Tra le misure introdotte, si evidenzia l'art. 2-*ter* riguardante le sinergie tra Anas SpA e le altre società del Gruppo FS. In particolare, la modifica apportata nel corso dell'esame parlamentare è volta a favorire l'emergere di tali sinergie in attuazione dell'articolo 49 del Decreto Legge 50/2017 e consente alle società del Gruppo, quindi anche ad Anas SpA, di stipulare fino al 31 dicembre 2021 e in deroga al Codice Appalti, ad eccezione delle norme che hanno recepito le direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, apposite convenzioni al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi rese dalle altre società del Gruppo. Inoltre Anas SpA potrà avvalersi dei contratti, anche in forma di Accordi-quadro, stipulati dalle società del Gruppo per gli acquisti unitari di beni e servizi appartenenti alla stessa categoria merceologica.

- **Decreto Legge n. 83 del 30 luglio 2020 coordinato con la Legge di conversione n. 124 del 25 settembre 2020, recante misure urgenti connesse con la scadenza della dichiarazione di emergenza epidemiologica da COVID-19 deliberata il 31 gennaio 2020.** Il provvedimento è diretto a prorogare l'efficacia delle disposizioni contenute nel Decreto Legge n. 19/2020 e nel Decreto Legge n. 33/2020, che hanno disciplinato, rispettivamente, l'applicazione delle misure per contrastare l'espandersi dell'epidemia ed il loro graduale allentamento in rapporto all'evolversi della situazione epidemiologica.
  Tra le norme d'interesse, si segnalano in particolare le seguenti:
  - l'estensione fino al 15 ottobre 2020 della facoltà di adottare, con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, una o più misure (tra quelle indicate al comma 2 dell'articolo 1 del D.L. n. 19/2020) allo scopo di contrastare i rischi sanitari derivanti da COVID-19. Tra le misure indicate dal comma 2 dell'art. 1 si ricorda in particolare la possibilità di disporre o di demandare alle autorità statali e regionali competenti la limitazione, riduzione, sospensione di servizi di trasporto di persone e di merci, automobilistico, ferroviario, aereo e

marittimo, nelle acque interne, anche non di linea, nonché di trasporto pubblico locale (lettera o): in ogni caso, la prosecuzione del servizio di trasporto delle persone è consentita solo se il gestore del servizio predisponga le condizioni affinché sia rispettata una distanza interpersonale di sicurezza, predeterminata e adeguata;

- la proroga al 15 ottobre 2020 dell'efficacia di talune disposizioni che disciplinano lo svolgimento dell'attività lavorativa in modalità agile prioritariamente da parte di soggetti con disabilità, nonché da parte di lavoratori immunodepressi, introdotte dall'art. 39 del D.L. n. 18/2020;
- la proroga dal 31 luglio al 15 ottobre 2020 della possibilità per i datori di lavoro privati di ricorrere allo *smart working* in forma semplificata, prescindendo quindi dall'accordo individuale generalmente richiesto dalla normativa vigente, introdotta dall'art. 90 del D.L. n. 34/2020. La medesima disposizione proroga anche il diritto allo svolgimento delle prestazioni di lavoro in modalità agile riconosciuto prioritariamente in favore di determinati soggetti. Tale proroga è stata fissata al 15 ottobre 2020 limitatamente ai lavoratori maggiormente esposti al rischio di contagio COVID-19, e al 14 settembre 2020 per i genitori di figli minori di 14 anni.

- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 agosto 2020 "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, e del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19".** Il Decreto prorogava al 7 settembre 2020, le misure precauzionali minime per contrastare e contenere il diffondersi del virus COVID-19. In particolare, l'articolo 9 recava le "Misure in materia di trasporto pubblico di linea" prevedendo che le attività di trasporto pubblico di linea terrestre, marittimo, ferroviario, aereo, lacuale e nelle acque interne fossero espletate sulla base di quanto previsto dal "Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica" di settore sottoscritto il 20 marzo 2020 (allegato 14 del DPCM) nonché delle "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico" (allegato 15 del DPCM).

- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 13 ottobre 2020 sulle misure di contrasto e contenimento dell'emergenza COVID-19.** Il decreto ha aggiornato, con efficacia fino al 13 novembre 2020, le misure per il contenimento del contagio del virus Sars-COV-2 sull'intero territorio nazionale. Il provvedimento, poi modificato dal DPCM 18 ottobre 2020, ha introdotto l'obbligo sull'intero territorio nazionale di avere sempre con sé dispositivi di protezione delle vie respiratorie (mascherina facciale) e di indossarli nei luoghi al chiuso - ad eccezione delle abitazioni private, all'interno delle quali ne è fortemente raccomandato l'uso in presenza di persone non conviventi - e all'aperto se non può essere garantita in modo continuativo la condizione di isolamento di persone non conviventi. L'art. 9 di tale decreto, in particolare, ha previsto al comma 1 che le attività di trasporto pubblico di linea terrestre, marittimo, ferroviario, aereo, lacuale e nelle acque interne, fossero espletate, sulla base di quanto previsto nel «Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica» di settore sottoscritto il 20 marzo 2020 (allegato 14), nonché delle «Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico» (allegato 15). Il comma 2 del medesimo articolo, ha stabilito che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, da adottarsi di concerto con il Ministro della salute, potesse integrare o modificare le suddette linee guida e il suddetto protocollo di cui agli allegati 14 e 15. Le disposizioni del DPCM si applicavano dal 14 ottobre e sostituivano quelle del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 agosto 2020, come prorogato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 settembre 2020.

- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 24 ottobre 2020 recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 35 del 25 maggio 2020, recante "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19", e del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 74 del 14 luglio 2020, recante "Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19".** Il Decreto, a partire dal 26 ottobre 2020, ha sostituito le disposizioni del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 13 ottobre 2020, come modificato e integrato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 18 ottobre 2020, con efficacia fino al 24 novembre 2020. Il nuovo Decreto ha confermato l'obbligo sull'intero territorio nazionale di avere sempre con sé dispositivi di protezione delle vie respiratorie (mascherina facciale) e di indossarli nei luoghi al chiuso - anche all'interno delle abitazioni private, qualora dovessero essere presenti persone non appartenenti al proprio nucleo familiare - e all'aperto, se non può essere garantita la condizione di isolamento rispetto a persone non conviventi. Tra le principali novità introdotte si segnalano: la raccomandazione a tutte le persone fisiche di non spostarsi, con mezzi di trasporto pubblici o privati, salvo che per esigenze lavorative, di studio, per motivi di salute, per situazioni di necessità o per svolgere attività o usufruire di servizi non sospesi; il potere attribuito al Presidente della Regione di disporre la programmazione del servizio erogato dalle aziende del trasporto pubblico locale, anche non di linea, finalizzata alla riduzione e alla soppressione dei servizi in relazione agli interventi sanitari necessari per contenere l'emergenza COVID-19 sulla base delle effettive esigenze e al solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali, la cui erogazione deve, comunque, essere modulata in modo tale da evitare il sovraffollamento dei mezzi di trasporto nelle fasce orarie della giornata in cui si registra la maggiore presenza di utenti. Per le medesime finalità il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato di concerto con il Ministro della salute, può disporre, al fine di contenere l'emergenza sanitaria da COVID-19, riduzioni, sospensioni o limitazioni nei servizi di trasporto, anche internazionale, automobilistico, ferroviario, aereo, marittimo e nelle acque interne, anche imponendo specifici obblighi agli utenti, agli equipaggi, nonché ai vettori ed agli armatori; l'adozione da parte delle aziende di trasporto pubblico anche a lunga percorrenza di interventi straordinari di sanificazione dei mezzi, ripetuti a cadenza ravvicinata; il divieto di spostamenti da e per Stati e territori di cui all'elenco E dell'allegato 20 (nel DPCM 13 ottobre: tutti gli Stati e territori non espressamente indicati in altro elenco), di ingresso e transito nel territorio nazionale alle persone che hanno transitato o soggiornato negli Stati e territori di cui al medesimo elenco E nei quattordici giorni antecedenti, nonché di spostamenti verso gli Stati e territori di cui all'elenco F dell'allegato 20 (nel DPCM 13 ottobre: Armenia, Bahrein, Bangladesh, Bosnia Erzegovina, Brasile, Cile, Kuwait, Macedonia del nord, Moldova, Oman, Panama, Perù, Repubblica dominicana, Kosovo, Montenegro e Colombia), salvo che ricorrano alcuni specifici casi (esigenze lavorative; assoluta urgenza; esigenze di salute; esigenze di studio; rientro presso il proprio domicilio, abitazione o residenza; ed altri). Sono altresì vietati l'ingresso e il transito nel territorio nazionale alle persone che hanno transitato o soggiornato negli Stati e territori di cui all'elenco F dell'allegato 20 nei quattordici giorni antecedenti salvo specifiche eccezioni; in occasione dell'ingresso nel territorio nazionale dall'estero, sono previsti obblighi di dichiarazione (che devono essere acquisiti e verificati da vettori e armatori) ed in alcuni casi sorveglianza sanitaria, isolamento domiciliare e obbligo di sottoporsi a *test*; per il trasporto pubblico locale, è confermato l'obbligo di attenersi a quanto previsto da Protocollo del 20 marzo 2020 (allegato 14) ed alle relative Linee Guida per l'informazione agli utenti (Allegato 15). In relazione a nuove esigenze organizzative o funzionali, Protocollo e Linee Guida possono essere modificate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Per quanto riguarda le attività professionali si raccomanda che:
  - esse siano attuate anche mediante modalità di lavoro agile, ove possano essere svolte al proprio domicilio o in modalità a distanza;
  - siano incentivate le ferie e i congedi retribuiti per i dipendenti nonché gli altri strumenti previsti dalla contrattazione collettiva;

- siano assunti protocolli di sicurezza anti-contagio e, fermo restando l'obbligo di utilizzare dispositivi di protezione delle vie respiratorie previsti da normativa, protocolli e linee guida vigenti;
- siano incentivate le operazioni di sanificazione dei luoghi di lavoro, anche utilizzando a tal fine forme di ammortizzatori sociali.

- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 novembre 2020 recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 35 del 25 maggio 2020, recante "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19", e del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 74 del 14 luglio 2020, recante "Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19".** In sostituzione del DPCM del 24 ottobre 2020, prevedeva, dal 6 novembre e fino al 3 dicembre, misure più restrittive su tutto il territorio nazionale rispetto al precedente Decreto, nonché ulteriori misure di contenimento del contagio in alcune regioni caratterizzate da uno scenario di maggiore gravità e da un livello di rischio maggiore. In questi ultimi casi, con ordinanza del Ministro della salute, adottata sentiti i Presidenti delle Regioni interessate, sulla base del monitoraggio dei dati epidemiologici secondo quanto stabilito nel documento di "Prevenzione e risposta a COVID-19: evoluzione della strategia e pianificazione nella fase del periodo autunno-invernale", condiviso dalla Conferenza delle Regioni e Province autonome (allegato 25), nonché sulla base dei dati elaborati dalla cabina di regia di cui al decreto 30 aprile 2020, sentito il Comitato tecnico scientifico sui dati monitorati, venivano individuate le Regioni che si collocavano in uno "scenario di tipo 3" (aree c.d. arancioni) e nello "scenario di tipo 4" (aree c.d. rosse) con un livello di rischio "alto", alle quali sono state applicate una serie di restrizioni specifiche. Rispetto alle nuove disposizioni, oltre a quanto già previsto dal DPCM del 24 ottobre, per tutto il territorio nazionale, si disponeva il divieto di spostamento dalle ore 22 e fino alle 5 del mattino dopo se non per giustificati motivi di lavoro, necessità e salute; in ogni caso si raccomandava fortemente, per la restante parte della giornata, di non spostarsi con mezzi di trasporto pubblici o privati, salvo che per esigenze lavorative, di studio, per motivi di salute, per situazioni di necessità o per svolgere attività o usufruire di servizi non sospesi. Veniva previsto che a bordo dei mezzi pubblici del trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale, con esclusione del trasporto scolastico dedicato, fosse consentito un coefficiente di riempimento non superiore al 50 per cento della capienza.

- **Decreto Legge n. 158 del 2 dicembre 2020, recante "Disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19".** Il provvedimento ha modificato la legislazione emergenziale per fronteggiare la situazione emergenziale COVID-19, prevedendo, tra l'altro, l'estensione da trenta a cinquanta giorni del limite massimo di vigenza dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) attuativi delle norme emergenziali (art. 1, comma 1). Il provvedimento prevedeva inoltre misure *ad hoc* per il periodo dal 21 dicembre 2020 al 6 gennaio 2021. Il disegno di legge di conversione del decreto legge è stato presentato alla Camera (AC 2812) e i suoi contenuti sono confluiti nell'AC 2835 (disegno di legge di conversione del c.d. Decreto Legge " Natale", si veda in seguito).

- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre 2020 recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 35 del 22 maggio 2020, recante: "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19" e del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 74 del 14 luglio 2020, recante: "Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19", nonché del Decreto Legge n. 158 del 2 dicembre 2020 , recante: "Disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19".** Il DPCM recava le restrizioni per contrastare la diffusione del contagio da COVID-19, in particolare durante il periodo delle feste di Natale. In particolare, si prevedeva:
  - il divieto di spostarsi dalle ore 22,00 alle ore 5,00 del giorno successivo, nonché dalle ore 22,00 del 31 dicembre 2020 alle ore 7,00 del 1° gennaio 2021 (fatti salvi gli spostamenti motivati da comprovate esigenze lavorative, da situazioni di necessità ovvero per motivi di salute);
  - il divieto, dal 21 dicembre 2020 al 6 gennaio 2021, nell'ambito del territorio nazionale, di spostarsi in entrata e in uscita tra i territori di diverse regioni o province autonome, e nelle giornate del 25 e del 26 dicembre 2020 e del 1° gennaio 2021 (rimaneva comunque la possibilità di rientrare alla propria residenza, domicilio o abitazione, con esclusione degli spostamenti verso le seconde case ubicate in altra regione o provincia autonoma e, nelle giornate del 25 e 26 dicembre 2020 e del 1° gennaio 2021, anche ubicate in altro comune);
  - la conferma a bordo dei mezzi pubblici del trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale, con esclusione del trasporto scolastico dedicato, del coefficiente di riempimento non superiore al 50 per cento.

  Il DPCM ribadiva il sistema di classificazione delle Regioni in base allo scenario epidemiologico (zona "gialla", zona "arancione" e zona "rossa") adottato dal DPCM 3 novembre 2020.

- **Decreto Legge n. 172 del 18 dicembre 2020, recante "Ulteriori disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19"**. Il Decreto Legge, ferme restando le disposizioni già introdotte dal Decreto Legge n. 158 del 2 dicembre 2020, in materia di spostamenti all'interno o per il territorio nazionale nel periodo compreso tra il 21 dicembre 2020 e il 6 gennaio 2021, disponeva:
  - nei giorni festivi e prefestivi compresi tra il 24 dicembre 2020 e il 6 gennaio 2021, sull'intero territorio nazionale, l'applicazione delle misure previste dal Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 dicembre 2020 per le cosiddette "zone rosse", cioè le aree caratterizzate da uno scenario di massima gravità e da un livello di rischio alto;
  - nei giorni 28, 29, 30 dicembre 2020 e 4 gennaio 2021, sull'intero territorio nazionale, l'applicazione delle misure previste dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 dicembre 2020 per le cosiddette "zone arancioni", cioè le aree caratterizzate da uno scenario di elevata gravità e da un livello di rischio alto. Negli stessi giorni, si consentivano comunque gli spostamenti dai Comuni con popolazione massima di 5.000 abitanti verso località distanti non più di 30 chilometri, con esclusione in ogni caso degli spostamenti verso i capoluoghi di provincia;
  - oltre agli spostamenti già consentiti, nel periodo compreso tra il 24 dicembre 2020 e il 6 gennaio 2021, tra le ore 5.00 e le ore 22.00, si consentiva, una sola volta al giorno, spostarsi, in un massimo di due persone, verso una sola abitazione privata della propria regione.

  Il Decreto Legge è in fase di esame alla Camera dei Deputati per la conversione in legge (AC 2835).

- **Decreto Legge n. 1 del 5 gennaio 2021 recante "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19".** Il provvedimento, in vigore dal 6 gennaio, definisce il nuovo quadro di regole per gli spostamenti e chiarisce la vigenza delle ulteriori misure contenitive. Nel dettaglio ha disposto:
  - da giovedì 7 gennaio e fino al 15 gennaio, il divieto, su tutto il territorio nazionale, di spostarsi tra regioni o province autonome (tranne che per comprovate esigenze lavorative, situazioni di necessità o motivi di salute). È comunque possibile il rientro alla residenza, domicilio o abitazione; per il medesimo periodo nei territori inseriti nella cosiddetta "zona rossa", è possibile spostarsi, una sola volta al giorno, in un massimo di due persone, verso una sola abitazione privata del proprio comune.
  - nei giorni 9 e 10 gennaio 2021, l'applicazione, su tutto il territorio nazionale, delle misure previste per la cosiddetta "zona arancione" (articolo 2 del Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 dicembre 2020). Saranno comunque consentiti, negli stessi giorni, gli spostamenti dai Comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti, entro 30 chilometri dai relativi confini, con esclusione degli spostamenti verso i capoluoghi di provincia.
  - l'applicazione, per il periodo tra il 7 e il 15 gennaio 2021, delle altre misure previste dal Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 dicembre 2020 e dalle successive ordinanze.

  Il Decreto Legge è in fase di esame alla Camera dei Deputati per la conversione in legge (AC 2847).

- **Decreto Legge n. 2 del 14 gennaio 2021 recante "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di svolgimento delle elezioni per l'anno 2021".** Il provvedimento proroga al 30 aprile 2021 lo stato di emergenza dovuto alla pandemia da COVID-19.

  Si prevede inoltre sull'intero territorio nazionale dal 16 gennaio 2021 al 5 marzo 2021:
  - la possibilità, una sola volta al giorno, di spostarsi verso un'altra abitazione privata abitata, tra le 5.00 e le ore 22.00, a un massimo di due persone ulteriori a quelle già conviventi nell'abitazione di destinazione (con possibilità di portare figli minori o persone disabili o non autosufficienti). Tale spostamento può avvenire all'interno della stessa Regione, in area gialla, e all'interno dello stesso Comune, in area arancione e in area rossa, fatto salvo quanto previsto per gli spostamenti dai Comuni fino a 5.000 abitanti;
  - la possibilità, qualora la mobilità sia limitata all'ambito territoriale comunale, di spostarsi dai comuni con popolazione non superiore a 5.000 abitanti e per una distanza non superiore a 30 chilometri dai relativi confini, con esclusione in ogni caso degli spostamenti verso i capoluoghi di provincia;
  - l'istituzione di un'area "bianca", nella quale si collocano le Regioni con uno scenario di "tipo 1", un livello di rischio "basso" e una incidenza dei contagi, per tre settimane consecutive, inferiore a 50 casi ogni 100.000 abitanti. In area "bianca" non si applicano le misure restrittive previste dai decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) per le aree gialle, arancioni e rosse ma le attività si svolgono secondo specifici protocolli. Nelle medesime aree possono comunque essere adottate, con DPCM, specifiche misure restrittive in relazione a determinate attività particolarmente rilevanti dal punto di vista epidemiologico.

  Il Decreto Legge è in fase di esame al Senato per la conversione in legge (AC 2066).

- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 gennaio 2021 recante Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 35 del 22 maggio 2020, recante «Misure urgenti », del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 74 del 14 luglio 2020, recante "Ulteriori misure urgenti per**

fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19", e del Decreto Legge n. 2 del 14 gennaio 2021, recante "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di svolgimento delle elezioni per l'anno 2021". Il Decreto stabilisce il nuovo quadro di misure per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 per quanto attiene le limitazioni agli spostamenti personali e le aperture delle attività economiche e ricreative in vigore dal 16 gennaio fino al 5 marzo 2021. Il provvedimento conferma il sistema per fasce di colore assegnate alle singole Regioni e conferma il coefficiente di riempimento massimo al 50% dei mezzi di trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario regionale, ad eccezione del trasporto scolastico dedicato. L'articolo 11 stabilisce nel dettaglio le regole in materia di trasporto pubblico di linea, ivi incluso quello ferroviario ed i relativi protocolli di regolamentazione che dovranno essere applicati (allegati 14 e 15). Si conferma, per i treni a lunga percorrenza, la regola del distanziamento interpersonale di un metro a bordo.

2. Evoluzione della normativa nazionale – Decreti relativi alle misure di compensazione degli effetti economici e finanziari provocati dall'emergenza epidemiologica di interesse del Gruppo FS.

- **Decreto Legge n. 9 del 2 marzo 2020, recante "Misure urgenti di sostegno per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19.** Il Decreto, recante misure in materia di rimborso di titoli di viaggio e pacchetti turistici, successivamente abrogato dalla L. n. 27 del 24 aprile 2020 (art. 1, comma 2), aveva disposto in particolare che, al verificarsi di determinate circostanze ivi elencate e connesse all'emergenza epidemiologica, con riferimento a diverse tipologie di contratti di trasporto, si applicasse la disciplina in materia di impossibilità totale della prestazione recata dall'art. 1463 del Codice Civile (in tali casi la parte liberata dalla prestazione non può chiedere il corrispettivo e deve restituire quanto già ricevuto). Si consentiva inoltre, ai soggetti che avevano stipulato contratti di trasporto aereo, ferroviario, marittimo, nelle acque interne o terrestre, l'esercizio, ai sensi dell'art. 41 del Codice della Normativa Statale in tema di Ordinamento e Mercato del Turismo (Decreto Legislativo n. 79/2011), il diritto di recesso dai contratti di pacchetto turistico da eseguirsi nelle circostanze ivi elencate e connesse all'emergenza epidemiologica. In caso di recesso, l'organizzatore avrebbe potuto offrire al viaggiatore un pacchetto sostitutivo di qualità equivalente o superiore, oppure procedere al rimborso o emettere un voucher, da utilizzare entro un anno dalla sua emissione, di importo pari al rimborso spettante.

- **Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020, coordinato con la Legge di conversione n. 27 del 24 aprile 2020, recante "Misure di potenziamento del Servizio Sanitario Nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19" (c.d. Decreto Cura Italia)**.

  Il provvedimento, già parzialmente descritto sopra, prevede tra le altre misure a supporto degli effetti economici e finanziari:
  - disposizioni speciali in materia di trattamento ordinario di integrazione salariale e di assegno ordinario per i datori di lavoro e i lavoratori che, nel 2020, accedono ai suddetti strumenti di sostegno al reddito per sospensione o riduzione dell'attività lavorativa a seguito dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, che possono essere concessi per periodi decorrenti dal 23 febbraio 2020 per una durata massima di nove settimane e comunque entro il mese di agosto 2020;
  - alle aziende che, al 23 febbraio 2020, beneficiano di un trattamento di integrazione salariale straordinario, viene riconosciuta la possibilità di presentare domanda di concessione del trattamento ordinario di integrazione salariale, riconosciuto nel limite massimo di spesa di 338,2 milioni di euro per il 2020 e per un periodo non

superiore a nove settimane. In particolare, la concessione del trattamento ordinario di integrazione salariale sostituisce la cassa integrazione straordinaria, è subordinata alla sospensione degli effetti di quest'ultima e può riguardare anche i medesimi lavoratori beneficiari delle integrazioni salariali straordinarie a totale copertura dell'orario di lavoro. Si dispone, inoltre, che, in via transitoria, non si applicano i termini procedimentali previsti dalla normativa vigente relativamente all'espletamento dell'esame congiunto e della conseguente consultazione sindacale e alla presentazione delle relative istanze per l'accesso ai trattamenti straordinari di integrazione salariale (di cui agli articoli 24 e 25 del Decreto Legislativo n. 148/2015);

- ai datori di lavoro iscritti al Fondo di Integrazione Salariale con in corso, al 23 febbraio 2020, un assegno di solidarietà, viene riconosciuta la possibilità di presentare domanda di concessione dell'assegno ordinario, riconosciuto per un periodo non superiore a nove settimane. Nel dettaglio, la concessione dell'assegno ordinario sospende e sostituisce l'assegno di solidarietà già in corso e può riguardare anche i medesimi lavoratori beneficiari delle integrazioni salariali straordinarie a totale copertura dell'orario di lavoro;
- disposizioni volte a consentire alle regioni e province autonome di riconoscere, in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, nei limiti delle risorse disponibili, trattamenti di integrazione salariale in deroga, per la durata della sospensione del rapporto di lavoro e comunque per un periodo non superiore a nove settimane, con riferimento ai datori di lavoro del settore privato per i quali non trovino applicazione le tutele previste dalle vigenti disposizioni in materia di sospensione o riduzione dell'orario di lavoro;
- norme che prevedono il trasferimento dell'importo di 50 milioni di euro, da parte dell'INAIL ad Invitalia, da erogare alle imprese per l'acquisto di dispositivi e di altri strumenti di protezione individuale;
- misure volte a prorogare al 20 marzo 2020 i termini dei versamenti verso le amministrazioni pubbliche in scadenza il 16 marzo 2020;
- disposizioni che intervengono sulla disciplina della sospensione dei versamenti delle ritenute e dei contributi e dei premi introdotta dal precedente Decreto Legge n. 9 del 2 marzo 2020. Si stabilisce che sono sospesi i versamenti limitatamente alle ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente e assimilati, nonché agli adempimenti e ai versamenti dei contributi previdenziali e assistenziali e dei premi per l'assicurazione obbligatoria ed escludendo quindi le ritenute sui compensi e altri redditi corrisposti dallo Stato. Si estende poi la sospensione a ulteriori categorie di soggetti operanti, tra gli altri, nel settore del trasporto, tra cui: soggetti che gestiscono stazioni di autobus, ferroviarie, metropolitane, marittime o aeroportuali; soggetti che gestiscono servizi di trasporto merci e trasporto passeggeri terrestre, aereo, marittimo, fluviale, lacuale e lagunare, ivi compresa la gestione di funicolari, funivie, cabinovie, seggiovie e *ski-lift;*
- per i soggetti che hanno il domicilio fiscale, la sede legale o la sede operativa nel territorio dello Stato è prevista la sospensione degli adempimenti tributari diversi dai versamenti e diversi dall'effettuazione delle ritenute alla fonte e delle trattenute relative all'addizionale regionale e comunale in scadenza nel periodo compreso tra l'8 marzo 2020 e il 31 maggio 2020;
- una modifica nell'ambito del Codice dei Contratti Pubblici volta a precisare che l'erogazione dell'anticipazione del prezzo a favore dell'appaltatore è consentita anche nel caso di consegna in via d'urgenza di lavori, servizi o forniture;
- disposizioni dirette ad aumentare dal 10% al 20% la quota a titolo di anticipazione finanziaria assegnata a valere sulle somme destinate a ciascun intervento ricompreso nei Piani Operativi e nei Patti per lo sviluppo finanziati dalle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il ciclo di programmazione 2014-2020. L'anticipazione del 20% è ammissibile per gli interventi infrastrutturali che siano dotati di un progetto esecutivo approvato dagli organi competenti (siano cioè "cantierabili"), ovvero, nel caso di interventi in favore delle

imprese, di un provvedimento di attribuzione del finanziamento. Tale aumento dell'entità delle anticipazioni finanziarie non si applica ai finanziamenti degli interventi attuati da Anas SpA e RFI SpA;

- la possibilità di convocare l'assemblea di approvazione del bilancio entro 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale a prescindere dalle previsioni civilistiche e statutarie e senza darne alcuna motivazione nella relazione di gestione o, in caso di esonero, nella nota integrativa.

- **Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, coordinato con la Legge di conversione n. 77 del 17 luglio 2020, recante "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19"** (**c.d. Decreto rilancio**). Il provvedimento reca disposizioni di particolare interesse per il Gruppo, confermate anche in sede di conversione in legge, che riguardano nello specifico:
  - modifiche all'articolo 19 in materia di trattamento ordinario di integrazione salariale e assegno ordinario (art. 168);
  - interventi a favore delle imprese ferroviarie (art. 196);
  - ferrobonus e marebonus (art. 197);
  - interventi in materia di trasporto pubblico locale (art. 200);
  - interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25 e della strada statale n. 4 a seguito degli eventi sismici del 2009, 2016 e 2017, nonché per la realizzazione di nuove infrastrutture autostradali (art. 206);
  - disposizioni urgenti per la liquidità delle imprese appaltatrici (art. 207);
  - disposizioni per il rilancio del settore ferroviario (art. 208);
  - un contributo straordinario a compensazione dei minori incassi dell'Anas SpA e delle imprese esercenti attività di trasporto ferroviario (art. 214);
  - misure di tutela per i pendolari di trasporto ferroviario e TPL (art. 215).

- **Decreto Legge n. 104 del 14 agosto 2020, recante "Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia" (c.d. Decreto Agosto), coordinato con la Legge di conversione n. 126 del 13 ottobre 2020.** Il provvedimento reca diverse misure d'interesse, introdotte anche in sede di conversione. Tra le principali modifiche apportate si segnala:
  - la previsione di cui all'articolo 26, comma 1-bis, che prevede che, a decorrere dal 16 ottobre e fino al 31 dicembre 2020, i lavoratori fragili svolgano di norma la prestazione lavorativa in modalità "agile", anche attraverso l'adibizione a diversa mansione ricompresa nella medesima categoria o area di inquadramento, come definite dai contratti collettivi vigenti, o lo svolgimento di specifiche attività di formazione professionale anche da remoto;
  - la modifica introdotta all'articolo 44 che interviene in materia di sostegno al trasporto pubblico locale, incrementando di 400 milioni di euro la dotazione, per l'anno 2020, del Fondo per compensare le imprese di trasporto pubblico locale e ferroviario regionale che abbiano subito riduzione dei ricavi tariffari in conseguenza dell'emergenza COVID-19. In base all'integrazione apportata dal Senato – riprendendo quanto disposto dall'articolo 1 del Decreto Legge 8 settembre 2020, n. 111 – si prevede che le suddette risorse aggiuntive possano anche essere utilizzate, nel limite di 300 milioni di euro, per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale - destinato anche a studenti - occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche legate all'emergenza COVID-19. Inoltre, si autorizza ciascuna regione e provincia autonoma all'attivazione di tali servizi aggiuntivi, nei limiti del 50 per cento delle risorse attribuibili, applicando alla spesa

autorizzata dal comma 1 le medesime percentuali di ripartizione previste dal decreto attuativo dell'articolo 200, comma 2, del Decreto Legge n. 34/2020 (c.d. DL Rilancio);

- l'inserimento dell'articolo 44-bis, che prevede alcune modifiche all'art. 214 del D.L. Rilancio n. 34 del 2020, in materia di contributo alle imprese ferroviarie per i servizi di trasporto passeggeri e merci in regime di libero mercato per compensare gli effetti economici subiti direttamente imputabili dall'emergenza COVID-19: viene differito al 31 ottobre 2020 il termine entro cui le imprese devono rendicontare gli effetti economici subiti fino al 31 luglio 2020. Si prevede inoltre l'assegnazione alle imprese delle risorse che residuino, anche per gli effetti economici subiti a partire dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020 (nuovo comma 5- bis);
- l'inserimento dell'articolo 89-bis, in materia di attraversamento ferroviario dello Stretto di Messina, con il quale si dispone che l'impiego di mezzi navali veloci nell'ambito del contratto di programma 2016-2021, parte servizi, e in conformità a quanto previsto dalla concessione della rete ferroviaria nazionale a Rete Ferroviaria Italiana, riguardi anche la tratta Messina-Reggio Calabria.

- **Decreto Legge n. 111 dell'8 settembre 2020, recante "Disposizioni urgenti per far fronte a indifferibili esigenze finanziarie e di sostegno per l'avvio dell'anno scolastico, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19".** Per quanto di interesse, l'articolo 1 stabilisce che, al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri, le risorse aggiuntive destinate alle Regioni per il TPL (pari a 400 milioni di euro, di cui dall'art. 44 del Decreto Legge n. 104/2020, convertito dalla Legge n. 126 del 13 ottobre 2020) possono essere utilizzate, nel limite di 300 milioni di euro, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento, qualora tali servizi, nel periodo ante-COVID, abbiano avuto un riempimento superiore all'80% della capacità. L'articolo 2 dispone che le risorse destinate al Fondo per l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali (fissate in 3,5 miliardi di euro dall'art. 106 del D.L. n. 34/2020 e incrementate di 1.670 milioni di Euro per l'anno 2020 dall'art. 39 del D.L. n. 104/2020) possono essere utilizzate dai comuni, nel limite complessivo di 150 milioni di Euro, per il finanziamento di servizi di trasporto scolastico aggiuntivi. A tal fine, ciascun comune può destinare nel 2020 per il trasporto scolastico risorse aggiuntive nel limite del 30% della spesa sostenuta per le medesime finalità nel 2019. Il decreto è decaduto, ma sono fatti salvi gli effetti prodotti ai sensi dell'art. 1, c. 2, della Legge 126/20, di conversione del Decreto Legge 104/20.

- **Decreto Interministeriale n. 472**

  In data 22 ottobre 2020 il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti ha pubblicato presso il proprio sito il Decreto Interministeriale 472, adottato di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, attraverso il quale vengono stabiliti i criteri e le modalità con cui le imprese beneficiarie dei contributi ex art. 214, commi 3-6, del "Decreto Rilancio" (D.L. n. 34/2020) relativi al *business Long Haul* Mercato e Merci procedono a rendicontare gli effetti economici subiti direttamente imputabili dall'emergenza COVID-19 registrati durante il periodo di contribuzione. L'erogazione delle risorse da assegnare alle imprese beneficiarie è subordinata alla dichiarazione di compatibilità da parte della Commissione Europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

- **Decreto Legge n. 137 del 28 ottobre 2020, recante "Ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19" (c.d. decreto Ristori), coordinato con la Legge di conversione n. 176 del 18 dicembre 2020.** Il Decreto n. 137 reca un complesso di disposizioni volte principalmente a sostenere i settori

economici più colpiti dall'aggravamento dall'emergenza sanitaria da COVID-19 (in particolare, con riferimento alla c.d. seconda ondata), e in relazione ai provvedimenti restrittivi sia delle attività produttive, sia degli spostamenti delle persone sul territorio nazionale. Tra i principali interventi contenuti nel provvedimento che incorpora le disposizioni degli altri Decreti Ristori (Decreti Legge nn. 149, 154 e 157 c.d. rispettivamente Ristori *bis, ter e quater,* aventi le medesime finalità), si segnala il seguente:

- in materia di trasporto pubblico locale si interviene ampliando fino al 31 gennaio 2021 il periodo di riferimento in relazione al quale le imprese possono usufruire del Fondo, istituito dal D.L. n. 34/2020, destinato alle aziende di trasporto pubblico locale per i minori ricavi tariffari realizzati nel periodo di emergenza COVID-19 (art. 22-*ter*). La dotazione del Fondo viene inoltre rifinanziata, per l'anno 2021, di euro 390 milioni, dei quali si stabilisce che una quota fino di euro 190 milioni possa essere utilizzata per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, anche destinato a studenti.

- **Legge n. 178 del 30 dicembre 2020, "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023"**. La legge prevede:
  - misure di sostegno al settore ferroviario, commi 675-678, recano fino al 30 aprile 2021 l'indennizzo per i danni causati dal COVID-19 per i servizi ferroviari di passeggeri e merci non soggetti a obbligo di servizio pubblico stanziando complessivi 420 milioni di euro (30 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2030). I commi 679-680 autorizzano la spesa per un totale di 150 milioni di euro (20 milioni per il 2021 e 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034) a favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA per la riduzione, nel periodo 1 gennaio-30 aprile 2021, del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100% della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, a favore dei servizi di trasporto passeggeri e merci non oggetto di obbligo di servizio pubblico;
  - servizi ferroviari interregionali indivisi: i commi 683-687 dispongono che entro il 31 dicembre 2021 i collegamenti ferroviari interregionali indivisi svolti sulla relazione Bologna-Brennero siano gestiti dalla Regione Veneto, mentre quelli sulle relazioni Trieste-Venezia e Trieste-Udine-Venezia siano gestiti dalla Regione Friuli Venezia Giulia. Sono previste maggiori risorse disponibili nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze di 3.906.278 euro annui a decorrere dall'anno 2021;
  - disposizioni in materia di trasporto ferroviario merci: al comma 671 è autorizzata la spesa per complessivi 70 milioni di euro (5 milioni di euro annui dal 2021 al 2034) al fine di sostenere le imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché gli spedizionieri ed operatori del trasporto multimodale (MTO) limitatamente all'attività relativa ai trasporti ferroviari, a fronte degli effetti economici subiti a causa dell'emergenza COVID-19 e registrati a partire dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020;
  - ferrobonus: con riferimento al supporto della logistica e dell'intermodalità, al comma 673 si rifinanzia il c.d. "ferrobonus" per ulteriori 25 milioni di euro per l'anno 2021, 19 milioni di euro per l'anno 2022 e 22 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026 (per un totale di 132 milioni di euro). Tali risorse si aggiungono ai 20 milioni di euro già previsti per il 2021 dalla legge di bilancio 2020. Relativamente al 2021, ultimo anno di validità del ferrobonus vigente, la misura incrementa le risorse già previste a legislazione vigente (25 milioni di euro) portandole, complessivamente, a 50 milioni di euro;
  - contratti di servizio: ai commi 681 e 682 è stata prevista la reintroduzione del parere parlamentare sui contratti di servizio (concernenti i servizi di media e lunga percorrenza anche notturni) con Ferrovie dello Stato Italiane SpA;
  - incremento risorse per il trasporto pubblico locale: il comma 816 finanzia i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, nelle Regioni e nelle Province autonome di Trento e Bolzano, istituendo un apposito fondo con

una dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021. Viene consentito alle regioni ed ai comuni di ricorrere a convenzioni con operatori di servizi autobus passeggeri, taxi e noleggio con conducente (NCC).

- **Decreto Legge n. 183 del 31 dicembre 2020 recante "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione Europea".**

  Il Decreto Legge contiene alcune disposizioni previste dall'articolo 13 (Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti) che intervengono sui seguenti termini:

  - (comma 1) proroga al 31 dicembre 2021 la possibilità di incrementare fino al 30% l'importo dell'anticipazione del prezzo dell'appalto (art. 207, Decreto Legge n. 34/2020 convertito con modificazioni, dalla Legge n. 77/2020 – Decreto Legge Rilancio);
  - (comma 2) contiene diverse modifiche al Decreto Legge Sblocca Cantieri; in particolare si proroga al 31 dicembre 2021:
    - la possibilità per i soggetti attuatori di opere per le quali deve essere realizzata la progettazione di avviare le relative procedure di affidamento anche in caso di disponibilità di finanziamenti limitati alle sole attività di progettazione (art. 1, comma 4 del Decreto Legge n. 32/2019 convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 55/2019);
    - la possibilità per i contratti di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria di essere affidati sulla base del progetto definitivo e che l'esecuzione dei predetti lavori possa prescindere dall'avvenuta redazione e approvazione del progetto esecutivo (art. 1, comma 4 del Decreto Legge n. 32/2019 convertito, con modificazioni, dalla L. n. 55/2019);
    - la possibilità per le stazioni appaltanti di indicare nel bando di gara il subappalto e che esso non possa superare la quota del 40% dell'importo complessivo del contratto (art. 1, comma 18 del Decreto Legge n. 32/2019 convertito, con modificazioni, dalla L. n. 55/2019);
  - (comma 3) proroga al 1° gennaio 2022 il termine entro cui può essere prorogata la decorrenza dell'applicazione della disciplina contenuta nel D. Lgs. n. 35/2011 (attuazione della Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali) anche alle strade appartenenti alla rete di interesse nazionale e al 31 dicembre 2021 il termine entro il quale le regioni e le province autonome definiscono la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento alle strade finanziate dall'UE;
  - (comma 5) aggiorna i termini di definizione dei procedimenti di revisione dei piani economico-finanziari delle concessioni autostradali e differisce il termine per l'adeguamento delle tariffe relative all'anno 2021 (art. 13, comma 3, del Decreto Legge n. 162/2019 convertito con modificazioni dalla L. n. 8/2020);
  - (comma 7) proroga all'esercizio 2021 la disposizione che prevede che la ripartizione delle risorse stanziate sul Fondo TPL sia effettuata senza l'applicazione di penalità (art. 200, comma 5, Decreto Legge n. 34/2020 convertito con modificazioni, dalla L. n. 77/2020 – Decreto Legge "Rilancio");
  - (comma 12) proroga al 30 aprile 2021 le disposizioni che prevedevano che, in ragione dell'emergenza COVID-19, sui gestori di servizi di TPL locale e regionale non potessero essere applicate da committenti decurtazioni di corrispettivo, sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate e delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020 (art. 92, comma 4-*bis*, Decreto Legge n. 18/2020 convertito con modificazioni dalla L. n. 27/2020);

- (comma 15) reca modifiche alle disposizioni che prevedevano un contributo straordinario a compensazione dei minori incassi Anas SpA derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 (art. 214 Decreto Legge n. 34/2020 convertito con modificazioni, dalla L. n. 77/2020 - c.d. Decreto Legge "Rilancio");
- (comma 16) prevede, al fine di ridurre i tempi di realizzazione dei lavori relativi al 1° lotto funzionale della tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova e di consentire l'attivazione di detto lotto funzionale entro il 31 dicembre 2026, l'autorizzazione per Rete Ferroviaria Italiana SpA dei lavori del secondo lotto costruttivo Verona-bivio Vicenza;
- (comma 17) con riferimento alle opere di cui al comma 16, si prevede la possibilità per Rete Ferroviaria Italiana SpA di utilizzare, nel limite di 726 milioni di euro, le risorse previste nel vigente Contratto di Programma – Parte Investimenti non destinate al finanziamento di altri investimenti per i quali alla data di entrata in vigore della disposizione sia avviata la fase di progettazione esecutiva.

Il Decreto Legge è in fase di esame alla Camera dei Deputati per la conversione in legge (AC 2848).

- **Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)**. Il Piano dovrà dare attuazione al programma *Next Generation EU*, varato per integrare il Quadro finanziario pluriennale (QFP) 2021-2027, alla luce delle conseguenze economiche e sociali della pandemia da COVID-19. Il PNRR si articola in sei missioni, tra cui la rivoluzione verde e transizione ecologica e le infrastrutture per una mobilità sostenibile. Le risorse complessivamente allocate sono pari a circa 210 miliardi di euro. Di questi, 31,98 miliardi di euro saranno destinati al capitolo Infrastrutture, così ripartiti: 28,3 miliardi sono destinati all'alta velocità ferroviaria e manutenzione stradale 4.0; 3,68 miliardi per l'intermodalità e la logistica integrata. Approvato dal Consiglio dei Ministri, il Piano è stato inviato alle Camere per le valutazioni di merito.

3. Elenco degli altri provvedimenti emanati a livello di normativa nazionale in relazione all'emergenza sanitaria, sociale ed economica del COVID-19.

- **Decreto Legge n. 6 del 23 febbraio 2020**, recante "Misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19", convertito con modificazioni dalla Legge n. 13 del 5 marzo 2020;
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 febbraio 2020** "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 6 del 23 febbraio 2020, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19";
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 marzo 2020** recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 6 del 23 febbraio 2020, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19";
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'8 marzo 2020** recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 6 del 23 febbraio 2020, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, applicabili sull'intero territorio nazionale";
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2020** recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 6, del 23 febbraio 2020, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, applicabili sull'intero territorio nazionale";
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 22 marzo 2020** "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 6 del 23 febbraio 2020, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, applicabili sull'intero territorio nazionale";

- **Decreto del Ministero Sviluppo Economico del 25 marzo 2020** Modifica dell'elenco dei codici ATECO di cui all'allegato 1 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 22 Marzo 2020;
- **Ordinanza del Ministero della Salute del 28 marzo 2020**, emanata di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, recante "Ulteriori misure urgenti di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19;
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 aprile 2020** "Disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, recante "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, applicabili sull'intero territorio nazionale";
- **Decreto Legge n. 23 dell'8 aprile 2020, coordinato con la legge di conversione n. 40 del 5 giugno 2020**, recante "Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali" (c.d. Decreto liquidità imprese).
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 aprile 2020,** recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, applicabili sull'intero territorio nazionale";
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 aprile 2020,** recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 6 del 23 febbraio 2020, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, applicabili sull'intero territorio nazionale";
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17 maggio 2020,** recante "Disposizioni attuative del Decreto legge 25 marzo 2020, n. 19, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, e del Decreto Legge 16 maggio 2020, n. 33, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19";
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 giugno 2020**, recante "Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19";
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 luglio 2020**, recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, e del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19".
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 settembre 2020** recante "Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19".
- **Decreto Legge n. 125 del 7 ottobre 2020** recante "Misure urgenti connesse con la proroga della dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19 e per la continuità operativa del sistema di allerta COVID, nonché per l'attuazione della Direttiva (UE) 2020/739 del 3 giugno 2020", coordinato con la Legge di conversione n. 159 del 27 novembre 2020.
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 18 ottobre 2020**, recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 35 del 25 maggio 2020, recante «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», e del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 74 del 14 luglio 2020, recante «Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19

4. Evoluzione della normativa nazionale su altre tematiche, diverse dall'emergenza epidemiologica per COVID-19, di interesse del Gruppo FS.

- **Decreto Legge n. 162 del 30 dicembre 2019, coordinato con la Legge di conversione n. 8 del 28 febbraio 2020, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica.** Il provvedimento, tra le altre misure, ha disposto in merito a:
  - Fondo formazione dei macchinisti impiegati nel trasporto ferroviario merci. Il fondo è dotato di ulteriori 100.000 euro per l'anno 2020 e di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, *"destinati alla formazione delle altre figure professionali addette alla circolazione ferroviaria"*;
  - Tariffe autostradali. Il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali, relative all'anno 2020, è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari; è fissato al 30 marzo 2020 il termine per i concessionari per presentare al concedente le proposte di aggiornamento dei piani e al 31 luglio 2020 il termine per il loro aggiornamento;
  - Gruppo Anas. È introdotta la possibilità di estendere agli anni 2020 e 2021 l'ambito di operatività della procedura straordinaria di deflazione del contenzioso Anas SpA; è stato rinviato al contratto di programma del periodo 2021-2025 l'attuazione del meccanismo di remunerazione a corrispettivo del contratto tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Anas SpA;
  - Linee regionali interconnesse. È previsto il trasferimento a Rete Ferroviaria Italiana SpA delle nuove linee regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale che assicurano un collegamento con le città metropolitane, per le quali non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del Decreto Legge in esame.
  - Concessioni autostradali. In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, Anas SpA può assumerne la gestione e svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento per la loro riqualificazione o adeguamento. Si dispone, altresì, che siano fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio ed è fatta salva la possibilità per Anas SpA, ai fini dello svolgimento delle attività citate, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Si prevede poi che, con decreto adottato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, siano disciplinati l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad Anas SpA. Qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario, si prevede l'applicazione dell'articolo 176, comma 4, lettera a), del codice di cui al Decreto Legislativo n. 50 del 18 aprile 2016, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato articolo 176, comma 4, lettera a) sopra citato.
  - Apertura del conto in tesoreria per RFI SpA. È disposta l'apertura di un conto in tesoreria per Rete Ferroviaria Italiana SpA dedicato ad accogliere i trasferimenti dal Bilancio dello Stato a RFI SpA, a seguito dell'inserimento di quest'ultima nell'elenco ISTAT.

- **Decreto Legge n. 16 del 11 marzo 2020, coordinato con la Legge di conversione 8 maggio 2020, n. 31, recante "Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 e delle finali ATP Torino 2021 - 2025, nonché in materia di divieto di pubblicizzazione parassitaria".** Il provvedimento introduce disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali di Milano Cortina 2026 e delle finali ATP (*Association of Tennis Professionals*) Torino 2021-2025, predisponendo l'apparato giuridico-normativo necessario ad agevolare, nelle città ospiti, la realizzazione di interventi di ampio respiro e di elevata complessità in termini di modernizzazione infrastrutturale e di riqualificazione urbana e territoriale. Si autorizza la costituzione della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 SpA», il cui scopo statutario è la realizzazione "quale centrale di committenza e stazione appaltante" delle opere infrastrutturali da individuare con decreto (adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 20, della Legge n. 160 del 27 dicembre 2019, recante bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022). Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione delle opere infrastrutturali connesse e di contesto per lo svolgimento delle Olimpiadi 2026, si prevede che siano conferiti all'organo di amministrazione della Società Milano Cortina 2020-2026 SpA i poteri e le facoltà previsti dall'articolo 61, commi 5 e 8, del Decreto Legge n. 50 del 2017. Si dispone che l'organo di amministrazione della società sia composto da cinque membri, dei quali tre nominati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con l'Autorità di Governo competente in materia di sport, e due nominati congiuntamente dalle Regioni Lombardia e Veneto e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano.

- **Decreto del Direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 59 del 16 marzo 2020.** Il Decreto Direttoriale reca le istruzioni operative per l'accesso ai contributi per l'erogazione delle risorse destinate ad interventi a sostegno del trasporto ferroviario intermodale (c.d. ferrobonus), atteso quanto previsto dalla legge di bilancio 2020 (Legge n. 160/2019) che ha reso disponibili per tali interventi 14 milioni di euro per l'anno 2020 e 25 milioni di euro per l'anno 2021.

- **Legge n. 127 dell'8 ottobre 2020, recante "Rendiconto dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2019".** Per quanto di specifico interesse:
  - il rendiconto 2019, al programma 13.5 «Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario» iscritto nello stato di previsione del Ministero dei trasporti, reca circa 567 milioni di euro di stanziamenti iniziali, divenuti in corso di gestione circa 437,9 milioni di euro nelle previsioni definitive e al programma 13.8 «Sostegno allo sviluppo del trasporto», del Ministero dell'economia e delle finanze, reca una spesa a consuntivo di 3.799,5 milioni di euro, in termini di competenza, a fronte di previsioni definitive pari a 3.836,2 milioni di euro.

Evoluzione della normativa europea

Tenendo conto di quanto premesso al precedente paragrafo, nel seguito una sintesi dell'evoluzione normativa europea di interesse del Gruppo.

I. Evoluzione della normativa europea connessa all'emergenza epidemiologica da COVID-19 con effetti specifici sull'operatività del Gruppo FS.

- **Orientamenti interpretativi relativi ai regolamenti UE sui diritti dei passeggeri nel contesto dell'evolversi della situazione connessa al COVID-19.** Il 18 marzo 2020 la Commissione Europea ha adottato gli orientamenti interpretativi relativi ai Regolamenti UE sui diritti dei passeggeri nel contesto dell'evolversi della situazione connessa al COVID-19. Considerata la situazione senza precedenti, la Commissione Europea ha ritenuto utile fornire chiarimenti in merito ai diritti dei passeggeri che viaggiano in aereo, treno, autobus o nave, come pure in merito ai corrispondenti obblighi dei vettori, in particolare per quanto riguarda le cancellazioni e i ritardi.

- **Comunicazione sull'attuazione delle corsie verdi (*green lanes*) previste dagli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali**. Il 24 marzo 2020 la Commissione Europea ha adottato la Comunicazione sull'attuazione delle corsie verdi (*green lanes*) previste dagli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali, adottati dalla Commissione Europea il 16 marzo 2020; tali orientamenti sottolineano il principio secondo cui tutte le frontiere interne dell'Unione Europea dovrebbero rimanere aperte al trasporto di merci e le catene di approvvigionamento devono essere garantite per i prodotti essenziali. A tal fine la Commissione Europea ha richiamato gli Stati membri a designare immediatamente tutti i pertinenti punti di valico delle frontiere interne della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), e altri punti aggiuntivi, nella misura ritenuta necessaria, come valichi di frontiera di tipo «corsia verde» per il trasporto terrestre (stradale e ferroviario), marittimo e aereo. La Comunicazione è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 24 marzo 2020.

- **Orientamenti della Commissione Europea sull'utilizzo del quadro in materia di appalti pubblici nella situazione di emergenza connessa alla crisi da COVID-19.** Il 1 aprile 2020 la Commissione Europea ha adottato gli orientamenti relativi al reperimento di soluzioni rapide e intelligenti per fronteggiare gli effetti causati dall'epidemia da COVID-19. Detti orientamenti riguardano in particolare gli appalti in casi di estrema urgenza, che consentono agli acquirenti pubblici di effettuare acquisti anche nel giro di giorni o addirittura di ore, se necessario. Proprio per situazioni quali l'attuale crisi da COVID-19, che presenta un'urgenza estrema e imprevedibile, le direttive dell'Unione Europea non contengono vincoli procedurali.

- **Regolamento di esecuzione UE n. 780/2020 che modifica il Regolamento UE n. 445/2011 e il Regolamento di esecuzione UE n. 779/2019 per quanto riguarda le misure volte a prorogare la validità di determinati certificati dei soggetti ferroviari responsabili della manutenzione e determinate disposizioni transitorie a seguito della pandemia di COVID-19.** Gli Stati membri hanno informato la Commissione in merito alle difficoltà relative al rinnovo di determinati certificati dei soggetti ferroviari responsabili della manutenzione («ECM», denominati anche «SRM»), a causa delle misure adottate a seguito della pandemia di COVID-19. Il rinnovo dei certificati SRM dei carri merci o dei certificati relativi alle funzioni di manutenzione esternalizzate dei carri merci rilasciati a norma del Regolamento UE n. 445/2011 della Commissione Europea, qualora la loro validità sia appena scaduta o stia per scadere, potrebbe non essere possibile a causa delle misure che si sono rese necessarie a seguito della pandemia di COVID-19 e che sono state introdotte in alcuni Stati membri a decorrere dal 1 marzo 2020. In particolare, gli organismi di certificazione degli ECM potrebbero non essere in grado di svolgere tutto il lavoro preliminare necessario per il rinnovo di un certificato ECM o di un certificato relativo alle funzioni di manutenzione esternalizzate nei tempi prescritti a norma del Regolamento UE n. 445/2011 oppure, a decorrere dal 16 giugno 2020, a norma del Regolamento di esecuzione UE n. 779/2019 della Commissione. Il Regolamento di esecuzione (UE) n. 780/2020, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 15 giugno 2020, stabilisce che, al

fine di garantire la continuità operativa, è opportuno prorogare per ulteriori sei mesi la validità dei certificati SRM e dei certificati relativi alle funzioni di manutenzione esternalizzate rilasciati a norma del Regolamento UE n. 445/2011 con scadenza tra il 10 marzo 2020 e il 31 agosto 2020.

- **Decisione di esecuzione UE n. 783/2020 che modifica la decisione UE n. 757/2012 per quanto riguarda le misure volte ad adattare la frequenza degli accertamenti sanitari periodici del personale ferroviario addetto alle mansioni di sicurezza essenziali, diverso dai macchinisti, in seguito alla pandemia di COVID-19**. Gli Stati membri hanno informato la Commissione Europea in merito alle difficoltà relative al rinnovo di determinati certificati o licenze del personale addetto alle mansioni di sicurezza essenziali, diverso dai macchinisti, a causa delle misure adottate in seguito alla pandemia di COVID-19. A seguito di tali misure, la frequenza degli accertamenti sanitari periodici del personale addetto alle mansioni di sicurezza essenziali, diverso dai macchinisti, di cui al punto 4.7.2.2.1 dell'allegato I della Decisione UE n. 757/2012 della Commissione Europea, non ha potuto essere rispettata. La decisione di esecuzione (UE) n. 783/2020, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 15 giugno 2020, concede un ulteriore periodo di sei mesi per l'effettuazione di tali accertamenti.

- **Raccomandazione (UE) relativa alla restrizione temporanea dei viaggi non essenziali verso l'UE e all'eventuale revoca di tale restrizione.** Il 30 giugno 2020 il Consiglio dell'Unione Europea ha adottato la presente raccomandazione che disciplina come gli Stati membri dovrebbero revocare gradualmente e in modo coordinato la restrizione temporanea dei viaggi non essenziali verso l'UE a partire dal 1 luglio 2020 per quanto riguarda le persone residenti nei paesi terzi. La raccomandazione è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 1 luglio 2020.

- **Raccomandazione per un approccio coordinato alla limitazione della libertà di circolazione in risposta all'epidemia di COVID 19.** Il 13 ottobre 2020 è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'UE la Raccomandazione n. 2020/1475 del Consiglio dell'Unione Europea. Nell'adottare e applicare restrizioni alla libera circolazione, gli Stati membri dovrebbero rispettare i principi del diritto dell'UE, segnatamente la proporzionalità e la non discriminazione. La presente raccomandazione mira ad agevolare l'applicazione di tali principi, in modo coordinato, alla situazione eccezionale causata dalla pandemia di COVID-19. Pertanto i meccanismi attuati dalla raccomandazione in questione dovrebbero limitarsi rigorosamente, in termini di ambito di applicazione e di tempo, alle restrizioni adottate in risposta alla pandemia attuale. La presente raccomandazione mira a garantire un maggiore coordinamento tra gli Stati membri che valutano l'adozione di misure restrittive della libera circolazione per motivi di salute pubblica. Al fine di limitare allo stretto necessario le restrizioni, gli Stati membri dovrebbero, in modo non discriminatorio e per quanto possibile, applicare tali restrizioni nei confronti delle persone provenienti da zone o regioni specifiche particolarmente colpite anziché fare riferimento all'intero territorio di uno Stato membro.

II. Evoluzione della normativa europea relativa alle misure di compensazione degli effetti economici e finanziari provocati dall'emergenza epidemiologica di interesse del Gruppo FS.

- **Comunicazione "Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19".** Il 20 marzo 2020 la Commissione Europea ha adottato il Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19, ritenendo necessario conferire una risposta economica coordinata per attenuare le ripercussioni negative sull'economia dell'Unione Europea. Con la presente Comunicazione, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 20

marzo 2020, la Commissione Europea ha ritenuto che, previa notifica e verifica formale, taluni aiuti possono essere considerati compatibili con il mercato interno.

- **Modifica del quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19.** Il 4 aprile 2020 la Commissione ha adottato una modifica al "Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19". Quest'ultimo, adottato dalla Commissione stessa in data 19 marzo 2020 e di cui si è detto sopra, illustra, tra l'altro, le possibilità di cui gli Stati membri dispongono in base alle norme dell'Unione Europea per garantire la liquidità e l'accesso ai finanziamenti per le imprese, in particolare le piccole e medie imprese, che in questo periodo si trovano a far fronte a un'improvvisa carenza di credito, al fine di consentire loro di riprendersi dalla situazione attuale, mantenendo al contempo l'integrità del mercato interno dell'Unione Europea, garantendo condizioni di parità e tenendo conto, inoltre, di quanto sia importante la duplice transizione verde e digitale conformemente agli obiettivi dell'UE. In quest'ottica, l'obiettivo della modifica del 4 aprile 2020 è individuare ulteriori misure temporanee di aiuti di Stato che la Commissione ritiene compatibili a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE") alla luce della pandemia di COVID-19.

- **Sostegno all'Occupazione tramite il "*Support to mitigate Unemployment Risks in an Emergency*" ("SURE"), strumenti Banca Europea degli Investimenti ("BEI") e Meccanismo Europeo di Stabilità ("MES").** Il 23 aprile 2020 i *leader* dell'UE hanno valutato i progressi compiuti in merito ai diversi aspetti della risposta europea alla pandemia di COVID-19. I *leader* hanno accolto con favore la tabella di marcia europea verso la revoca delle misure di contenimento della COVID-19. Il Vertice ha approvato l'accordo sulle tre importanti reti di sicurezza, Sostegno all'Occupazione ("SURE"), strumenti Banca Europea degli Investimenti ("BEI") e Meccanismo Europeo di Stabilità ("MES") "sanitario", con un pacchetto del valore di euro 540 miliardi.

- **Comunicazione della Commissione relativa alla proroga e alla modifica degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020, degli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio, della disciplina in materia di aiuti di Stato a favore dell'ambiente e dell'energia 2014-2020, degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà, della comunicazione sui criteri per l'analisi della compatibilità con il mercato interno degli aiuti di Stato destinati a promuovere la realizzazione di importanti progetti di comune interesse europeo, della comunicazione della Commissione sulla disciplina degli aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione e della comunicazione della Commissione agli Stati membri sull'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea all'assicurazione del credito all'esportazione a breve termine.** Le norme di cui sopra in materia di aiuti di Stato adottate nell'ambito dell'iniziativa del 2012 per la modernizzazione degli aiuti di Stato scadono alla fine del 2020. Nell'ambito del *Green Deal* europeo e dell'agenda digitale europea, la Commissione ha già annunciato la propria intenzione di rivedere una serie di orientamenti entro la fine del 2021. Ai fini della prevedibilità e della certezza del diritto la Commissione ha ritenuto opportuno, contestualmente all'elaborazione di un futuro aggiornamento delle norme in materia di aiuti di Stato, prorogare il periodo di applicazione degli orientamenti fino alla fine del 2021. Il 7 gennaio 2019 la Commissione ha avviato la valutazione di dette norme sotto forma di un «controllo dell'adeguatezza». Sulla base dei risultati di tale esame, la Commissione potrà stabilire se prorogare o aggiornare le norme. La Comunicazione in esame è stata pubblicata l'8 luglio 2020 nella Gazzetta ufficiale dell'UE.

- **Regolamento che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di COVID-19.** Il 12 ottobre 2020 è stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'UE il Regolamento 2020/1429 del Parlamento Europeo e del Consiglio. Il Regolamento in questione stabilisce norme temporanee sull'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui al capo IV della direttiva 2012/34/UE. Esso si applica all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali disciplinato da tale direttiva durante il periodo compreso tra il 1 marzo 2020 e il 31 dicembre 2020. Tale periodo è stato prorogato al 30 giugno 2021 con il regolamento UE 2020/2180 del 18 dicembre 2020.

- **Decisione della Commissione europea in merito al regime di aiuti dell'Italia agli operatori commerciali del trasporto ferroviario passeggeri per i danni subiti a causa della pandemia di Coronavirus.** Il 10 marzo 2021 la Commissione europea ha approvato, in base alle norme dell'UE sugli Aiuti di Stato, un sostegno di 511 milioni di euro concesso dall'Italia per indennizzare i fornitori di servizi commerciali di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza per i danni subiti tra l'8 marzo e il 30 giugno 2020 a causa della pandemia di Coronavirus e delle misure restrittive che l'Italia ha dovuto attuare per limitare la diffusione del virus COVID-19.

III. Elenco degli altri provvedimenti emanati a livello europeo in relazione all'emergenza sanitaria, sociale ed economica del COVID-19.

- **Orientamenti interpretativi del 16 Marzo 2020 della Commissione Europea**, relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali;
- **Comunicazione della Commissione Europea dell'8 aprile 2020,** Quadro temporaneo per la valutazione delle questioni in materia di *antitrust* relative alla cooperazione tra imprese volta a rispondere alle situazioni di emergenza causate dall'attuale pandemia di COVID-19 (2020/C 116 I/02);
- **Tabella di marcia comune europea verso la revoca delle misure di contenimento della COVID-19 (2020/C 126/01) del 26 marzo 2020**, che risponde alla richiesta avanzata del Consiglio europeo di una strategia di uscita coordinata con gli Stati membri, che prepari il terreno per un piano di rilancio globale e investimenti**;**
- **Raccomandazione UE n. 648/2020,** relativa ai buoni offerti a passeggeri e viaggiatori come alternativa al rimborso per pacchetti turistici e servizi di trasporto annullati nel contesto della pandemia di COVID-19;
- **Orientamenti relativi al ripristino graduale dei servizi di trasporto e della connettività – COVID-19 (2020/C 169/02).** Il 15 maggio 2020 sono stati pubblicati nella Gazzetta Ufficiale dell'EU i presenti orientamenti con l'obiettivo di ripristinare gradualmente i servizi di trasporto, la connettività e la libera circolazione a un ritmo commisurato alla situazione sanitaria.

IV. Evoluzione della normativa europea su altre tematiche, diverse dall'emergenza epidemiologica per COVID-19, di interesse del Gruppo FS.

- **Regolamento di esecuzione UE n. 424/2020.** Il 19 marzo 2020 la Commissione Europea ha adottato il regolamento di esecuzione relativo alla presentazione di informazioni alla Commissione in merito alla non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità in conformità della Direttiva UE n. 797/2016. Il Regolamento, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 20 marzo 2020, stabilisce le informazioni da includere in una domanda di non applicazione di una o più specifiche tecniche di interoperabilità («STI») o di parte di esse, nonché il formato e

il metodo da utilizzare per la trasmissione della domanda di non applicazione, in conformità del quale gli Stati membri comunicano alla Commissione una decisione di non applicazione. Il Regolamento, entrato in vigore il 9 aprile 2020, si applica a decorrere dal 16 settembre 2020.

- **Decisione di esecuzione (UE) n. 453/2020.** Il 27 marzo 2020 la Commissione Europea ha adottato la Decisione relativa alle norme armonizzate per i prodotti ferroviari redatte a sostegno della Direttiva CE n. 57/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio riguardante l'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario. La Decisione è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 30 marzo 2020.

- **Regolamento di esecuzione UE n. 572/2020 della Commissione Europea relativo al formato da seguire nelle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti ferroviari**. La Direttiva UE n. 798/2016 definisce un quadro atto a garantire che i risultati delle indagini su incidenti e inconvenienti siano diffusi dagli organismi investigativi nazionali responsabili delle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti ferroviari in tutta l'Unione Europea, conformemente all'articolo 22 della Direttiva UE n.798/2016 citata. Tale regolamento, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 27 aprile 2020, stabilisce i criteri da seguire nella redazione delle relazioni d'indagine su incidenti ferroviari. Le relazioni di indagini e gli eventuali risultati e successive raccomandazioni forniscono informazioni essenziali per il miglioramento futuro della sicurezza ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico.

  Decisione UE n. 791/2020 relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione Europea in occasione della 13esima sessione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF). Il 17 giugno 2020 è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea la decisione che stabilisce i criteri in merito all'adozione di modifiche delle prescrizioni tecniche uniformi (UTP) relative ai carri merci, alla marcatura dei veicoli e al rumore del materiale rotabile, nonché in merito alla revisione integrale delle norme in materia di certificazione e di verifica dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM) e delle specifiche relative ai registri nazionali dei veicoli. Le modifiche proposte sono in linea con il diritto e con gli obiettivi strategici dell'Unione in quanto contribuiscono all'allineamento della normativa OTIF alle disposizioni equivalenti del diritto dell'Unione.

- **Regolamento (UE) n. 1056/2020 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci**. Il 15 luglio 2020 l'Unione Europea ha adottato il presente regolamento che stabilisce le prescrizioni funzionali applicabili alle piattaforme e FTI (*freight transport information*) che dovrebbero essere utilizzate dagli operatori economici per mettere a disposizione delle autorità competenti le informazioni regolamentari sul trasporto merci in formato elettronico al fine di soddisfare le condizioni per l'accettazione obbligatoria di tali informazioni da parte delle autorità competenti. Il regolamento è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 31 luglio 2020.

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

Di seguito sono brevemente indicati i contenuti delle principali Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) intervenute nel 2020.

- **Delibera ART n. 172 del 5 dicembre 2019.** Il 12 febbraio 2020 l'ART ha pubblicato la Delibera n. 172 del 5 dicembre 2019 con la quale ha stabilito misura e modalità di versamento del contributo per l'anno 2020. L'Autorità ha confermato la stessa aliquota del contributo fissata per l'anno 2019, pari allo 0,6 per mille del fatturato risultante

dall'ultimo bilancio approvato alla data di pubblicazione della delibera in oggetto. La soglia di esenzione dall'obbligo contributivo è stata invece ridotta a 1.800 euro (precedentemente pari a 3.000 euro). È stato, inoltre, ridotto a 3 milioni di euro il valore del fatturato al di sopra del quale scatta l'obbligo per le imprese di dichiarare all'Autorità di Regolazione dei Trasporti i dati anagrafici ed economici (precedentemente pari a 5 milioni di euro).

- **Delibera ART n. 65 del 12 marzo 2020.** Il 12 marzo 2020 l'ART, con la Delibera n. 65, ha determinato il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia. Il valore del tasso, da applicare per dodici mesi a decorrere dalla data di pubblicazione, è stato stimato distintamente per gli affidamenti dei servizi su strada e su ferrovia, individuando i valori dei parametri WACC *(Weighted Average Cost of Capital),* come da delibera ART n. 154/2019.

- **Delibera n. 111 del 2 luglio 2020**. Il 2 luglio 2020 l'ART, con la Delibera n. 111**,** ha espresso parere favorevole sulla proposta di catalogo di tracce correlate all'applicazione di tariffe PROMO, presentata da Rete Ferroviaria Italiana SpA, subordinatamente alle seguenti condizioni:
  - segmento di mercato Merci: la tariffa promo deve essere esplicitamente orientata ai soli servizi ferroviari merci aventi sagoma non compatibile con itinerari alternativi alla tratta AV Bologna-Firenze;
  - segmento di mercato Passeggeri OSP Regionale: l'applicazione della tariffa promo deve essere condizionata alla preventiva trasmissione al gestore dell'infrastruttura, di evidenza documentale, da parte dell'impresa ferroviaria titolare di contratto di servizio, circa l'avvenuta informazione dell'Ente affidante con riguardo alla ripartizione dei benefici economici derivanti dall'incentivazione stessa;
  - segmento di mercato Passeggeri *Open Access Premium*: lo schema di incentivazione proposto e relativo a fasce orarie serali deve essere espunto in quanto non è ravvisabile la sua destinazione alla promozione di "nuovi servizi ferroviari", come previsto dalla normativa vigente.

- **Delibera n. 124 del 16 luglio 2020**. Il 16 luglio 2020 l'ART, con la Delibera n. 124, ha chiuso senza l'accertamento dell'infrazione il procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera 159/2019 nei confronti di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE), per inottemperanza alla Delibera 106/2018, in materia di diritti degli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da obblighi di servizio pubblico, con particolare riferimento alle misure relative agli indennizzi previsti per le persone a mobilità ridotta ed i titolari di abbonamenti.

- **Delibera n. 137 del 30 luglio 2020.** Il 30 luglio 2020 l'ART, con la Delibera n. 137, ha chiuso senza l'accertamento dell'infrazione il procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera 169/2019 nei confronti di Trenitalia SpA, per inottemperanza alla Delibera 106/2018, in materia di diritti degli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da obblighi di servizio pubblico, con particolare riferimento alle misure relative agli indennizzi previsti per le persone a mobilità ridotta ed i titolari di abbonamenti.

- **Delibera n. 148 del 6 agosto 2020.** Il 6 agosto 2020 l'ART, con la Delibera n. 148, ha chiuso senza l'accertamento dell'infrazione il procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera 20/2020 nei confronti di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE), per la mancata pubblicazione nei termini previsti dalla normativa del Prospetto Informativo della Rete 2020, contenente le condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi connessi relativamente all'orario 2019- 2020.

- **Delibera n. 156 del 15 settembre 2020.** Il 15 settembre 2020 l'ART, con la Delibera n. 156, ha approvato la metodologia che l'Autorità utilizzerà per verificare se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico ferroviario risulti compromesso dall'attivazione di un nuovo servizio ferroviario passeggeri a mercato. Rientrano in questa ultima accezione sia i servizi interamente nuovi sia quelli con modifiche sostanziali rispetto ad un servizio preesistente. Ove, sulla base dei criteri e procedure definiti nella Delibera 156, venga accertata la compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio, l'Autorità rifiuterà l'accesso all'impresa proponente il nuovo servizio ovvero lo consentirà, indicando specifiche modifiche al servizio stesso.

- **Delibera n. 202 del 3 dicembre 2020**. Il 3 dicembre 2020 l'ART, con la Delibera n. 202, ha dichiarato ammissibili gli impegni presentati da Trenitalia SpA nell'ambito del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 161/2020 e relativo alla violazione, tra l'altro, della delibera dell'Autorità n. 106/2018, in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico, con particolare riferimento al diritto ad accedere ad informazioni di carattere commerciale.

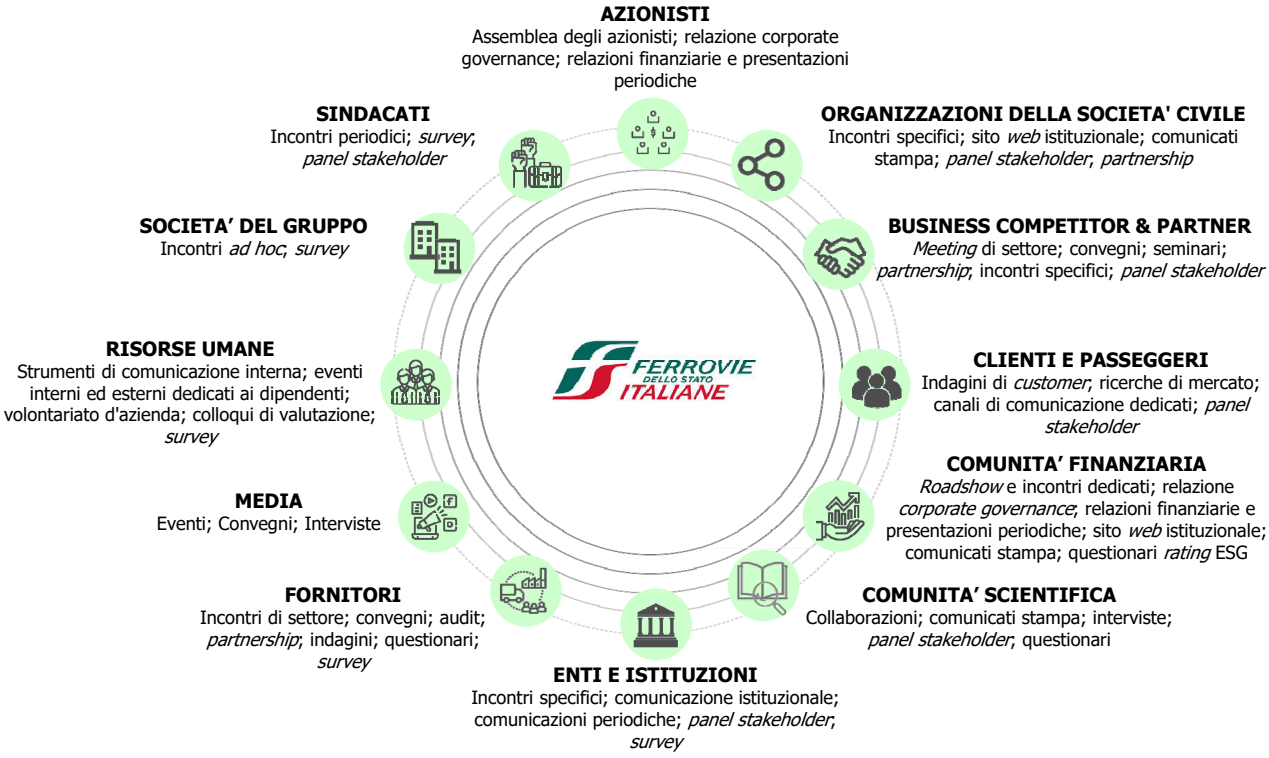
- **Delibera n. 208 del 17 dicembre 2020**. Il 17 dicembre 2020 l'ART, con la Delibera n. 208, ha prorogato al 30 luglio 2021 il termine di conclusione del procedimento per l'ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Seconda; 7 gennaio 2020, n. 19, n. 23 e n. 25) che hanno accolto i ricorsi presentati da alcune imprese ferroviarie estere (DB AG, OBB e SNCF) avverso la delibera dell'Autorità n. 75/2016 in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria ed in particolare l'applicazione di un sovracanone per il segmento *open access* internazionale rispetto a quello nazionale.

- **Delibera n. 210 del 17 dicembre 2020**. Il 17 dicembre 2020 l'ART, con la Delibera n. 210, ha disposto il differimento al 1° gennaio 2022 del termine entro il quale dare attuazione agli obblighi di contabilità regolatoria e separazione contabile per i contratti di servizio di trasporto pubblico passeggeri su strada, di cui alla Misura 12 della Delibera 154/2019. L'Autorità ha, inoltre, avviato un procedimento - da concludersi entro il 31 luglio 2021 - diretto a definire modifiche sui contenuti e sulle modalità di rendicontazione degli schemi di contabilità regolatoria, anche in termini di semplificazione degli stessi.

Dialogo con gli *stakeholder*

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si impegna a mantenere un rapporto con i propri *stakeholder*[28] basato sul coinvolgimento attivo e sul dialogo continuo, nella convinzione che la comprensione delle reciproche aspettative e la condivisione di obiettivi sia garanzia di una effettiva creazione di valore.

Di seguito si riporta la Mappa degli *stakeholder* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e le principali modalità di ascolto.



Il *Panel* degli *Stakeholder*

Il *Panel* degli *Stakeholder* costituisce un importante momento di confronto tra il Gruppo e i suoi principali portatori di interessi, anche nel percorso di definizione di obiettivi di lungo periodo. Il V *Panel* degli *Stakeholder* ha infatti contribuito alla definizione dei primi 3 obiettivi di lungo periodo (2030-2050). Tali obiettivi rappresentano le priorità su cui il Gruppo FS e le società controllate investiranno nei prossimi anni per contribuire a disegnare un futuro sostenibile[29] .

In coerenza con i risultati dell'analisi di materialità 2020, tale percorso proseguirà con la definizione di 2 nuovi obiettivi di lungo periodo, da approfondire nel corso di un prossimo *Panel* (VI), relativamente a *stakeholder satisfaction* e soddisfazione dei dipendenti.

Prosegue, in parallelo, l'aggiornamento della pagina dedicata al dialogo con gli *stakeholder* del sito aziendale dove, dal 2013, viene pubblicato lo stato di avanzamento delle 85 proposte raccolte durante le prime quattro edizioni di *Panel* degli *Stakeholder* di Gruppo.

[28] I criteri utilizzati per l'individuazione degli *stakeholder* sono i seguenti: responsabilità, dipendenza, rilevanza, influenza, livello d'interesse/impatto/conoscenza.

[29] Per approfondimento sul percorso di sviluppo degli obiettivi, si veda il successivo paragrafo Impegno per uno sviluppo sostenibile.

Impegno per uno sviluppo sostenibile

Approccio, impegni e politiche

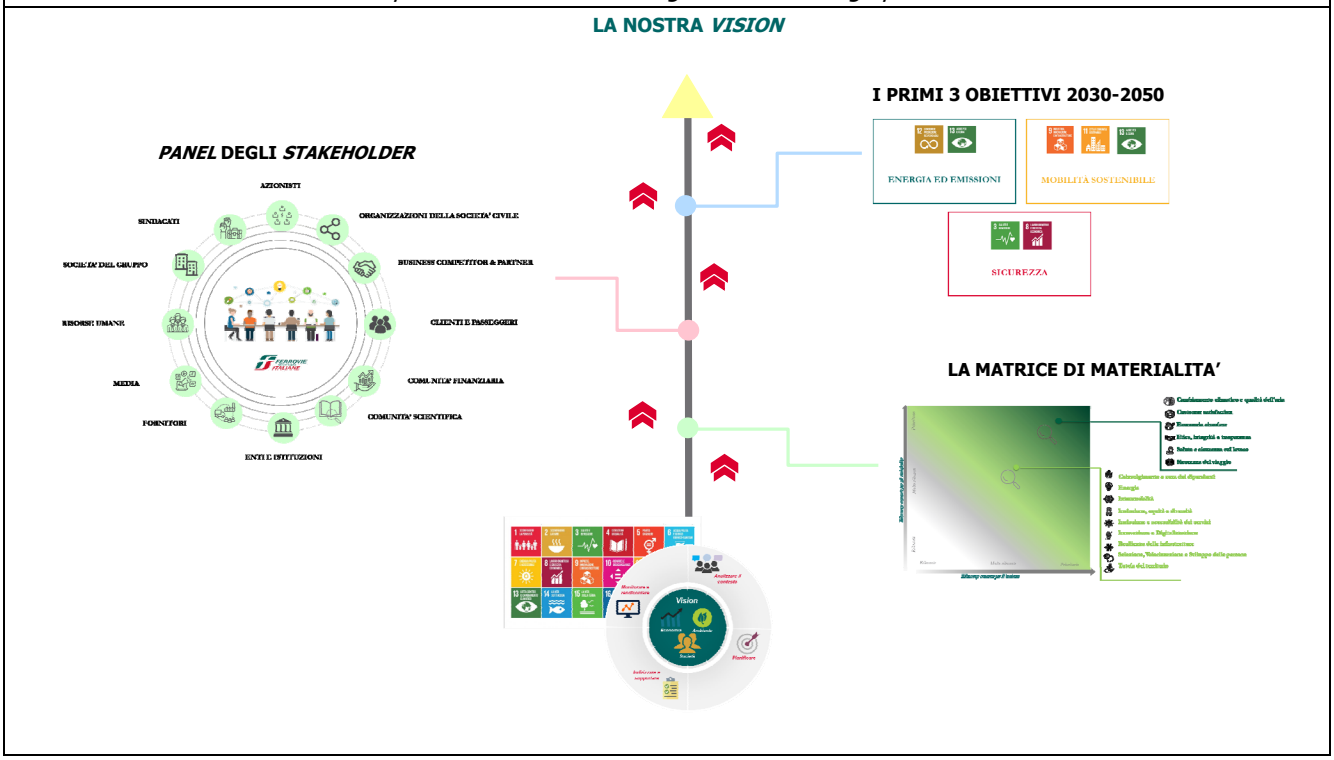
Diventare un'impresa di mobilità del futuro capace di operare nel rispetto dei principi della sostenibilità, è quanto sintetizzato nella *vision* su cui è costruito il modello di *business* del Gruppo FS Italiane (rappresentato nello specifico paragrafo di questo documento).

Questa manifestazione di intenti forma una base condivisa di valori che orienta le scelte del Gruppo in linea con l'Agenda 2030 definita dalle Nazioni Unite. Alla luce della crisi sanitaria, sociale ed economica in atto, in un futuro che si prevede non risponderà più a logiche lineari, l'attenzione agli equilibri sociali e ambientali diventa prioritaria per migliorare la resilienza del Gruppo FS.

Il modello di *business* sul quale il Gruppo si è impegnato negli ultimi anni punta quindi alla creazione di valore per l'ambiente e per le comunità, attraverso l'integrazione dei principi di sostenibilità nelle strategie di impresa.

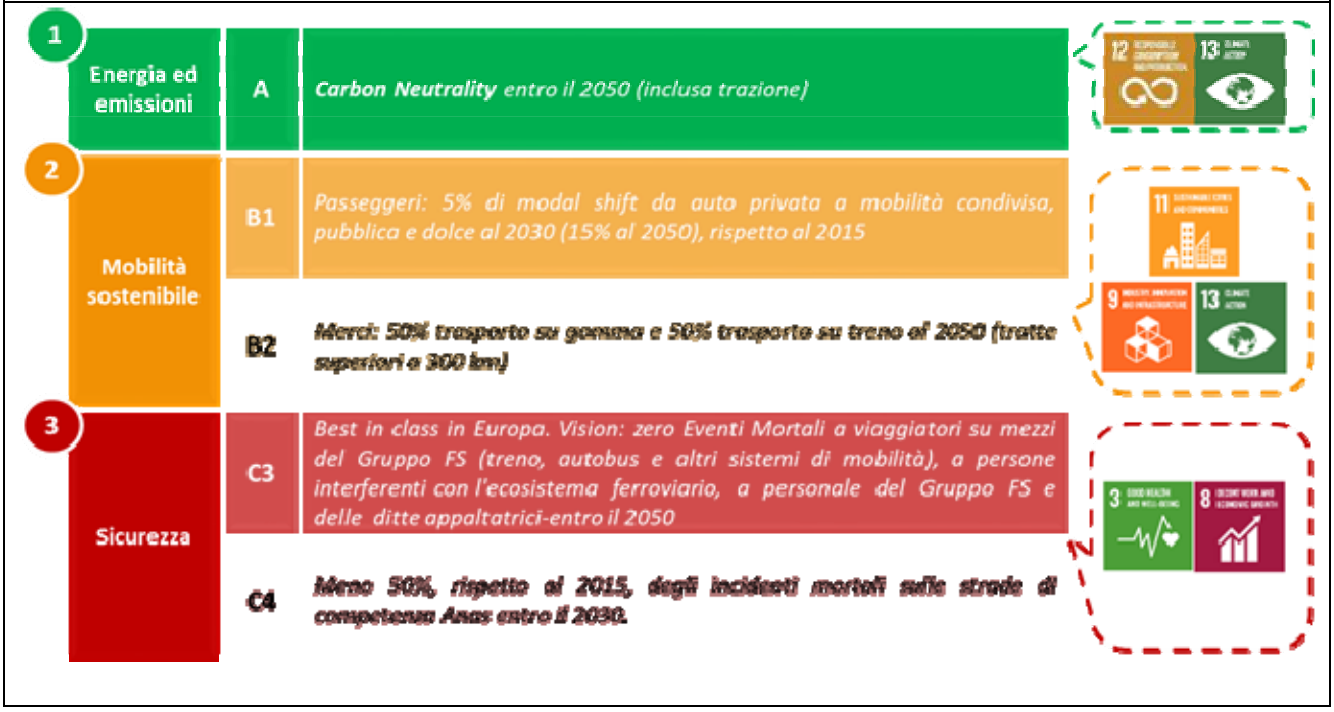
In questa cornice, nel processo di definizione delle priorità e degli obiettivi strategici del Gruppo, risulta cruciale il coinvolgimento degli *stakeholder* (viaggiatori, clienti industriali, istituzioni, accademia, associazioni ambientaliste, dipendenti). Il Gruppo infatti ha istituito un canale di ascolto con i suoi *stakeholder* volto al confronto sui temi materiali (come risultato nella matrice di materialità) per la definizione di obiettivi di lungo periodo. Attorno a tre tavoli monotematici – energia ed emissioni, sicurezza e mobilità sostenibile – sono stati incontrati nel 2018 alcuni *stakeholder* chiave del Gruppo con i quali sono state definite le ambizioni 2030 -2050.

Il processo di definizione degli obiettivi di lungo periodo



Al termine del percorso, il Gruppo ha così definito, nel 2019, i primi obiettivi di lungo periodo (2030-2050) su sicurezza, mobilità sostenibile, energia ed emissioni, confermati nel corso del 2020.

I primi tre obiettivi di lungo periodo



Con riferimento all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, il Gruppo si è impegnato a contribuire direttamente al raggiungimento di 6 dei 17 *Sustainable Development Goal*, con l'ambizione nel lungo periodo di:

- raggiungere la *carbon neutrality*;
- diventare il *best in class* europeo per la sicurezza;
- promuovere il riequilibrio modale del settore, riducendo la dipendenza del Paese dall'auto privata e dai trasporti merci su gomma, modalità di trasporto che comportano elevati costi ambientali (i.e. inquinamento e occupazione del suolo) e sociali (i.e. congestione e incidenti stradali).

Nel corso del 2020 è stato inoltre avviato un processo per declinare gli obiettivi strategici di lungo periodo sopra descritti con impegni concreti e *target* intermedi. Il lavoro ha coinvolto sia le società controllate, che direttamente contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi, sia quelle che agiscono da abilitatrici attraverso l'erogazione di servizi[30].
Partendo dall'analisi delle iniziative avviate o pianificate dalle società, integrate da analisi del contesto esterno (es. *input* da enti e organizzazioni esterne) e da *benchmark* con *peer* e *comparable*, sono state sviluppate cinque *Roadmap* preliminari (una per ciascuno dei cinque sotto-obiettivi 2030-50), volte a modellizzare la curva di raggiungimento degli obiettivi specifici e ad analizzare i *gap*. Di seguito si riportano, con approccio non esaustivo, le principali direttrici che guideranno il raggiungimento degli obiettivi al 2030 e 2050:

[30] Trenitalia SpA, RFI SpA, Busitalia Sita Nord Srl, Anas SpA, Polo Mercitalia, Italferr SpA, Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl, Ferservizi SpA, FS Sistemi Urbani Srl, NUGO SpA, Fercredit SpA, FS Technology SpA, Italcertifer SpA.

	Obiettivi	*Principali Direttrici*
A **Energia ed emissioni**	***Carbon Neutrality*** entro il 2050 (inclusa trazione)	• Rinnovo flotta treni e autobus a minor impatto ambientale • Interventi di efficientamento energetico di impianti, immobili e stazioni • Autoproduzione e acquisto energia rinnovabile
B **Mobilità sostenibile**	5% di *modal shift* passeggeri da auto privata a mobilità condivisa, pubblica e dolce al 2030 e 15% al 2050	• Iniziative a favore dell'intermodalità • Potenziamento tecnologico e prestazionale di reti e stazioni • Innovazione e digitalizzazione a supporto dei servizi
	Merci: 50% trasporto su gomma e 50% trasporto su treno al 2050 (tratte superiori a 300 km)	• Potenziamento/efficientamento della rete • Ampliamento servizio verso nuovi clienti • Sviluppo *partnership* con *stakeholder* pubblici e privati
C **Sicurezza**	*Best in class* in Europa: entro il 2050, zero decessi di viaggiatori su mezzi del Gruppo, persone interferenti con ecosistema ferroviario, personale di Gruppo / ditte terze	• Soppressione passaggi a livello • Sviluppo e/o implementazione sistemi di sicurezza • Iniziative di *security* • Rafforzamento della cultura della sicurezza diffusa
	Sicurezza stradale: entro il 2030, - 50% di incidenti mortali sulle strade di competenza Anas	• Iniziative di innovazione tecnologica (es. istallazione sistemi di *speed tutor* e implementazione *smart roads*) • Implementazione barriere intelligenti • Potenziamento/introduzione segnaletica in galleria

Il Gruppo, inoltre, si assume responsabilità verso tutti gli *stakeholder* - sia interni che esterni - anche attraverso il Codice Etico che stabilisce diritti e doveri a cui gli Organi sociali, il *management*, il personale dipendente, i collaboratori esterni, i *partner* commerciali, i fornitori e tutti coloro che hanno rapporti con il Gruppo devono attenersi. Ciò è dimostrato anche dall'adesione al *network* del *UN Global Compact* e dagli impegni espressi nella Politica di Sostenibilità di cui il Gruppo si è dotato nel 2019.

Politica di Sostenibilità

Per contribuire a elevare la sostenibilità a elemento guida per la definizione delle scelte strategiche e operative e per assicurare una crescita sostenibile nel medio e lungo periodo, FS Italiane ha definito i princìpi che caratterizzano il suo operare all'interno del documento di "Politica di Sostenibilità". La politica, approvata il 16 aprile 2019 dal Consiglio di Amministrazione e ispirata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile e ai princìpi del *UN Global Compact*, si fonda su sette principi.

Creazione di valore condiviso
Conciliare gli obiettivi economici con quelli sociali e ambientali, generando valore per l'azienda, per gli *stakeholder* e per i territori in cui opera

Coinvolgimento di comunità e *stakeholder*
Attivare processi sistematici di *stakeholder engagement*

Sicurezza per chi viaggia e per chi lavora
Assicurare un sempre più alto livello di salute e sicurezza e consolidare una cultura del *risk management* e della prevenzione

Qualità dei Servizi
Migliorare l'esperienza dei clienti, curando con attenzione tanto la qualità resa quanto quella percepita

Valore dei dipendenti
Contribuire attivamente alla cura e allo sviluppo delle persone, evitando qualsiasi forma di discriminazione

Uso efficiente delle risorse e tutela dell'ambiente
Promuovere un uso efficiente delle risorse energetiche e favorire l'adozione di una logica LCA in tutti i processi

Rispetto dei diritti umani
Tutelare i diritti umani nelle proprie attività, tra fornitori e *business partner*, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile

Sostenibilità ambientale

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è consapevole che il successo di un'organizzazione nel lungo periodo si fonda su una strategia che tenga in alta considerazione la tutela degli equilibri naturali.
Il trasporto su ferro è una delle modalità di spostamento più efficienti, meno inquinanti e col minore impatto sul territorio e rappresenta il nucleo del progetto di mobilità sostenibile, per persone e merci, promosso dal Gruppo FS Italiane. Attraverso il proprio progetto di sostenibilità incentrato sul trasporto ferroviario, infatti, il Gruppo intende proporre servizi di trasporto, per persone e merci, capaci di favorire scelte di mobilità con impatti positivi su decongestionamento stradale, sicurezza, inquinamento e emissioni, apportando, in generale, benefici alla qualità della vita delle persone e minori rischi per l'ambiente.
Per questo, è necessario puntare al continuo miglioramento delle prestazioni ambientali in tutte le attività, rendendo concreti e interiorizzando gli indirizzi stabiliti nelle politiche e negli obiettivi fissati in materia di sostenibilità.
Grazie a un processo iterativo fatto di azioni, monitoraggio e valutazione, la Capogruppo guida e coordina le strategie in materia ambientale che le società traducono in autonomi percorsi di miglioramento delle *performance*, massimizzando i vantaggi ambientali dei propri sistemi di trasporto e insistendo in particolare sull'uso razionale delle risorse, sulla riduzione delle emissioni di CO2 e di altre sostanze inquinanti e in generale sulla riduzione dell'impronta ecologica di tutti i settori di attività.
Dato il differenziato spettro delle attività svolte, il risultato del processo di monitoraggio degli aspetti energetici e ambientali più significativi tiene conto della suddivisione per settori che caratterizzano il *business* prevalente delle società: trasporto, infrastruttura, servizi immobiliari e altri servizi.

Energia ed emissioni

L'emergenza sanitaria e le conseguenti misure adottate per contenere la diffusione dei contagi che hanno caratterizzato il 2020 hanno comportato una riduzione della mobilità delle persone, con forti ripercussioni sull'operatività del *business* del Gruppo FS e di conseguenza sui valori ambientali ed energetici, che sono fortemente legati alle relative attività. Pertanto, nel 2020 si sono verificate sia significative variazioni nei volumi dei consumi energetici e delle emissioni rispetto alle serie storiche, sia differenti ripartizioni tra i settori, in virtù del quadro particolare che si è andato a definire.
Malgrado il contesto, quella energetica è risultata comunque una delle principali componenti del bilancio ambientale del Gruppo FS Italiane sul quale incide il peso delle attività di trasporto.
I volumi totali di consumo per il 2020, pari a 24.815 TJ[31], segnano una riduzione di oltre il 17% rispetto all'anno precedente. Tale riduzione segue l'andamento dei consumi negli ambiti che caratterizzano le operazioni di trasporto: consumi di energia elettrica per trazione ferroviaria (-20,3%) e gasolio (-16,8%). I consumi di energia elettrica rappresentano la parte maggioritaria dei consumi totali, circa il 70% del totale, dei quali quasi l'80% assorbiti per la trazione ferroviaria, che può beneficiare della significativa quota di rete elettrificata su cui effettuare il servizio (oltre il 70% della rete RFI ha linee elettrificate). Il consumo di energia elettrica per usi diversi dalla trazione ferroviaria può beneficiare dell'acquisto di Garanzie d'Origine (GO) di energia prodotta da impianti di produzione da fonti rinnovabili: nel 2020 le Società del Gruppo hanno acquistato GO per circa 1.372 TJ, coprendo il fabbisogno per circa il 37% (nel 2019 era pari al 17%).
La restante parte dei consumi energetici è quasi interamente assorbita dai consumi di gasolio (24,5% del totale), mentre una quota residuale compete al gas naturale (5% del totale) e alle altre fonti (0,2% del totale).

[31] Il *terajoule* (TJ) è equivalente a 1000 *gigajoule*. Il *joule* è l'unità di misura del Sistema internazionale (SI) dell'energia, del lavoro e del calore.

			Terajoule
Energia consumata per fonte (*)	**2020**	**2019**	**2018**
Energia elettrica per trazione ferroviaria	13.748	17.247	17.411
Energia elettrica per altri usi	3.686	3.937	3.809
Gasolio	6.084	7.311	7.246
Gas naturale	1.236	1.418	1.640
Calore, olio combustibile, benzina e GPL	61	65	65
Totale energia consumata all'interno del Gruppo FS	**24.815**	**29.978**	**30.171**
di cui % per settore:			
trasporto	*75,2%*	*77,1%*	*78,2%*
infrastruttura	*24,6%*	*22,7%*	*21,6%*
servizi immobiliari	*0,1%*	*0,1%*	*0,1%*
altri servizi	*0,1%*	*0,1%*	*0,1%*

(*) Elaborazione interna secondo le linee guida di riferimento. I fattori di conversione utilizzati si riferiscono all'anno "n-2". Le fonti dei fattori di conversione sono: *Energy Statistics Manual* (*International Energy Agency* (IEA), 2005), *National Inventory Report - Italian Greenhouse Gas Inventory* 1990-2018 (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2020), *Fiche* 330 (*Union Internationale des Chemins de Fer* (UIC), 2008).

Con riguardo alla ripartizione dei consumi tra i settori in cui sono suddivise le società del Gruppo FS Italiane, è immediato notare come le società che si occupano di trasporto assorbano, così come negli anni precedenti, oltre i tre quarti dell'energia aziendale, mentre quelle che si occupano di infrastruttura assorbano quasi l'intera parte restante (24,6%), imputabile per la maggior parte alle attività svolte in officine, stazioni, uffici e altri siti operativi.

Il consumo energetico si riflette sulle emissioni di gas a effetto serra e vede una riduzione sensibile nel confronto con lo scorso anno (-20,2% rispetto al 2019). Nell'ultimo anno l'ammontare di tali emissioni si è attestato intorno alle 2,08 milioni di tonnellate equivalenti di CO2, prodotte per il 76,54% dalle società di trasporto e per il 23,43% da quelle di infrastruttura.

mln tCO2e

Emissioni di GHG del Gruppo FS[1 2]	**2020**	**2019**	**2018**
Emissioni totali dirette di GHG (*Scope* 1)[3]	0,55	0,65	0,66
Emissioni totali indirette di GHG da consumi energetici (*Scope* 2)[3]	1,53	1,95	1,98
Totale emissioni di GHG del Gruppo FS	**2,08**	**2,60**	**2,64**
di cui per settore:			
trasporto	*76,5%*	*77,9%*	*78,9%*
infrastruttura	*23,3%*	*21,9%*	*20,9%*
servizi immobiliari	*0,1%*	*0,1%*	*0,1%*
altri servizi	*0,1%*	*0,1%*	*0,1%*

1 Per il calcolo delle emissioni è stato implementato un approccio location-based, in conformità a quanto previsto dal "GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard". I fattori di conversione utilizzati si riferiscono all'anno "n-2". Le fonti dei fattori di conversione sono: National Inventory Report - Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2018 (NIR) e Common Reporting Format (CRF) (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2020), SINAnet - Rete del Sistema Informativo Nazionale Ambientale – "Fattori di emissione per le sorgenti di combustione stazionarie in Italia" (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2018).
2 Per il calcolo delle tonnellate equivalenti di CO2 viene utilizzato il Global Warming Potential (GWP) a 100 anni del CH4 (28) e del N2O (265). Tali valori sono presenti nel Fifth Assessment Report "Climate Change 2013: The Physical Science Basis" (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), 2013).
3 Glossario:
Scope 1 - Emissioni derivanti dalla combustione diretta di combustibili fossili, acquistati per il riscaldamento, per la produzione di energia elettrica e termica, per il rifornimento di veicoli di trasporto; le fonti delle emissioni classificate come Scope 1 sono generalmente possedute e controllate direttamente dall'organizzazione.
Scope 2 - Emissioni derivanti dalla produzione di energia elettrica importata e consumata dall'organizzazione per le apparecchiature elettriche, il riscaldamento e l'illuminazione all'interno degli edifici; l'importatore è indirettamente responsabile per le emissioni generate dal fornitore per la produzione dell'energia elettrica richiesta.

Valorizzazione e tutela del territorio

Una grande opera si innesta nei tessuti socioculturali condizionandone destini individuali, progetti familiari, aggregazioni sociali e finanche assetti locali e nazionali.

Per garantire l'idoneo inserimento nel territorio di opere anche di straordinaria complessità ingegneristica, quali ad esempio le infrastrutture ferroviarie e stradali, particolare attenzione viene rivolta alla valutazione integrata degli impatti ambientali, sociali ed economici rispetto a tutto il ciclo di vita utile del bene. Il confronto sistematico con tutti gli attori coinvolti nel processo di realizzazione dell'opera, dalle prime fasi progettuali alle fasi realizzative, sino al completamento e all'attivazione dell'infrastruttura, è quindi indispensabile.

Negli studi ambientali è data grande importanza all'analisi del contesto territoriale in cui l'opera si colloca, valutando l'impatto finale dell'opera sul territorio, le interferenze della fase di costruzione legate a tutti gli aspetti di cantiere e le misure di mitigazione/compensazione individuate.

Gli studi e le indagini archeologiche preventive in fase di progettazione sono invece finalizzate a individuare e risolvere le criticità archeologiche preliminarmente all'inizio dei lavori. L'esito di tali attività consente alle Soprintendenze Archeologiche territorialmente competenti di formulare il proprio parere sui progetti esaminati, dettando le successive prescrizioni per la fase realizzativa.

Allo scopo di minimizzare gli impatti nelle fasi di realizzazione e di esercizio delle nuove opere o di adeguamento delle opere esistenti, sono previsti interventi volti a ridurre l'impatto ambientale residuo, come ad esempio: interventi di sistemazione a verde e di ingegneria naturalistica delle pertinenze stradali, delle opere d'arte e degli imbocchi delle gallerie; il mantenimento della connettività tramite ecodotti e sottopassi faunistici; il trattamento delle acque di piattaforma con vasche di trattamento delle acque di prima pioggia e degli sversamenti accidentali; la riduzione dell'inquinamento dell'aria con barriere vegetali antipolvere.

Di seguito sono rappresentati gli aspetti ambientali[32] più rilevanti relativi alla fase di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie in cui il Gruppo, nel ruolo di committente, affida i lavori a imprese terze, attribuendo principalmente a società interne al Gruppo il ruolo di soggetto tecnico nonché, a seconda delle esigenze e dello schema contrattuale specifico, di direzione lavori e/o supervisione lavori.

tonnellate

Materie prime utilizzate per peso o volume	2020	2019	2018
Materiali non rinnovabili	**4.225.577**	**2.884.247**	**1.700.861**
Terre – approvvigionamento	436.489	36.074	689.930
Calcestruzzo	2.676.502	1.696.123	534.804
Materiale inerte	964.240	602.929	153.858
Acciaio per armamento ferroviario	777	725	31
Acciaio per sistemi tecnologici ferroviari	5.745	5.235	3.927
Traverse CAP	4.909	261.759	721
Ferro	136.780	233.740	316.830
Alluminio	11	35	748
Rame	124	47.627	12
Materiali rinnovabili	**7.368.805**	**4.076.889**	**2.243.432**
Terre – riutilizzo	1.723.284	1.058.069	1.355.156
Terre - riutilizzo riqualificazioni ambientali	5.645.521	3.018.820	888.276

Materie prime riciclate (cantieri)	2020	2019	2018
Percentuale di materiale utilizzato derivante da materiale riciclato	63,6%	58,6%	56,9%

megalitri

Acqua prelevata per fonte (cantieri)	2020	2019	2018
Uso civile	110	101	44
da acquedotto	*107*	*101*	*44*
da acque sotterranee (falde e sorgenti)	*1*		
da corpi idrici	*2*		
Uso industriale	1.955	660	803
da acquedotto	*322*	*126*	*149*
da acque sotterranee (falde e sorgenti)	*1.393*	*512*	*289*
da corpi idrici	*240*	*22*	*365*
Totale acqua prelevata dai cantieri	**2.065**	**761**	**847**

megalitri

Acqua scaricata per qualità e destinazione (cantieri)	2020	2019	2018
Acque reflue scaricate in fognatura	33	42	5
di cui % inviate preliminarmente a trattamento	*0,3%*	*0%*	*8,0%*
Acque reflue scaricate in altra destinazione	959	462	659
di cui % inviate preliminarmente a trattamento	*92,4%*	*86,9%*	*100,0%*

[32] Eventuali variazioni rispetto ai dati dei precedenti anni di rendicontazione sono da ricondurre al differente campione di cantieri presi a riferimento nonché allo stato di avanzamento dei lavori svolti.

tonnellate

Rifiuti prodotti per tipologia (cantieri)	2020	2019	2018
Rifiuti speciali non pericolosi	1.202.465	711.186	318.874
Rifiuti speciali pericolosi	25.841	6.076	44
Totale rifiuti prodotti	**1.228.306**	**717.262**	**318.919**

tonnellate

Rifiuti inviati a trattamento (cantieri)	2020	2019	2018
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a trattamento	1.172.206	711.186	306.965
di cui % a recupero	*90,5%*	*82%*	*99,9%*
di cui % a smaltimento	*9,5%*	*18,1%*	*0,1%*
Rifiuti speciali pericolosi inviati a trattamento	25.826	4.311	31
di cui % a recupero	*1,4%*	*1,1%*	*22,5%*
di cui % a smaltimento	*98,6%*	*98,9%*	*77,5%*
Totale rifiuti inviati a trattamento	**1.198.032**	**715.497**	**306.996**

Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto riveste un ruolo delicato anche nei confronti della biodiversità, in quanto può causare perdita di *habitat*, frammentazione degli ecosistemi, incremento della mortalità per alcune specie e altre ricadute negative.

Uno sviluppo delle infrastrutture attento alla biodiversità include le seguenti azioni:

- prevenire: evitare di costruire infrastrutture non necessarie e non coinvolgere zone dove sono presenti aree protette;
- mitigare: ridurre gli impatti al minimo con misure opportune (sottopassi, sovrappassi, recinzioni);
- compensare: ristabilire il valore complessivo di biodiversità, che è stato perso a causa della realizzazione dell'infrastruttura, attraverso ripristini ecosistemici, ricreando altrove ambienti alternativi.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è consapevole della fragilità degli ecosistemi nei quali sviluppa le proprie attività e, per questo motivo, ha dato la massima priorità a quest'aspetto.

Nella tabella seguente sono riassunti i dati principali dei progetti sviluppati nel 2020:

Sito	Area geografica	Nome area protetta	Tipologia di tutela	Ampiezza sito (km^2)	Tipologia di attività	Valore della Biodiversità
Linea Ferroviaria Roma – Pescara Raddoppio Tratta Lunghezza Guidonia Soppressione PL di Via Cesurni	Lazio	ZSC IT6030033 "Travertini Acque Albule (Bagni di Tivoli)"	Natura 2000	4,3	Linea ferroviaria	Habitat 6110*
Raddoppio Ferroviario Linea Roma – Viterbo Tratta Cesano – Vigna di Valle	Lazio	ZPS IT6030085 "Comprensorio Bracciano-Martignano"	Natura 2000	195,54	Linea ferroviaria	Non sono presenti specie protette
Podemontana Piemontese Collegamento tra la A4 e la A26 Tratto Masserano - Ghemme	Piemonte	ZCS IT1120004 "Baraggia di Rovasenda"	Natura 2000	0,0347	Strada statale Tipo B	ND
Variante tra gli abitati di Minori e Maiori, in località Torre Mezzocapo e piano preliminare di utilizzo terre e rocce da scavo	Campania	Costiera Amalfitana (IT830) Parco Regionale dei Monti Lattari (EUAP0527)	UNESCO Area protetta	0,01675	Strada statale Tipo C2	ND
S.S. 626 "della Valle del Salso" Lotti 7 e 8 e completamento della Tangenziale di Gela tra la S.S. 117 bis e la S.S. 626 (Caltanissetta-Gela) Progetto Definitivo	Sicilia	ZPS ITA50012 "Torre Biviere e Piana di Gela"	Natura 2000	0,0014	Strada statale Tipo C1	ND

Per quanto concerne, invece, le tematiche legate alla sicurezza nei cantieri relativi alle infrastrutture ferroviarie, il Gruppo da sempre rivolge la massima attenzione alle attività di responsabilizzazione e sensibilizzazione delle ditte appaltatrici.
Di seguito si riportano i principali indici sulla *safety*:

Infortuni dipendenti ditte appaltatrici[1]	Unità di misura	2020	2019	2018
Infortuni	n.	214	147	118
- di cui mortali	n.	2	1	3

Indici degli infortuni dipendenti ditte appaltatrici[1]	Unità di misura	2020	2019	2018
Indice di frequenza[2]	i.	26,21	20,12	18,23
Indice di gravità[3]	i.	3,23	1,91	4,28

[1] II dati riguardano gli appalti civili e tecnologici nei quali Italferr è coinvolta come Direzione Lavori e/o Coordinatore in fase di Esecuzione Lavori, nonché per gli appalti relativi a nuove linee AV/AC affidate a *General Contractor* nei quali Italferr svolge il ruolo di Direzione Lavori e di Alta Sorveglianza per la sicurezza, e infine per gli appalti a Contraente Generale, nei quali Italferr svolge il ruolo di Alta Sorveglianza sia per la Direzione Lavori, sia per la sicurezza.
[2] Indice di frequenza: [numero infortuni/ore lavorate]*1.000.000.
Le ore lavorate sono ottenute moltiplicando le ore lavorative giornaliere (convenzionalmente 8h/gg) alle giornate uomo degli operai.
[3] Indice di gravità: [(giorni di prognosi rilevati + giorni convenzionali relativi agli eventi mortali)/consistenza]*1.000.
I giorni convenzionali relativi agli eventi mortali sono ottenuti moltiplicando il numero di infortuni mortali per 7.500. Le ore lavorate sono ottenute moltiplicando le ore lavorative giornaliere (convenzionalmente 8h/gg) alle giornate uomo degli operai.

L'Indice di Frequenza presenta nel 2020 un valore superiore rispetto a quanto registrato nel corso del 2019 (If= 20,12) così come l'Indice di Gravità 2020 (pari a 1,91 nel 2019) stante il verificarsi, nel corso del 2020, di due infortuni mortali a fronte dell'unico avvenuto nel corso dell'anno precedente.

Nel mese di settembre 2020 si è verificato, sul cantiere del raddoppio Ogliastrillo-Castelbuono, un episodio di avvelenamento causato da una contaminazione da botulino nella mensa, coinvolgendo 43 operai che nel corso del 2020 hanno cumulato 2.344 giorni di malattia rubricati come infortunio sul lavoro. A tale episodio è da attribuire l'aumento degli infortuni registrati e quindi anche la notevole differenza dell'Indice di Frequenza 2020 rispetto ai valori registrati durante l'anno precedente.
Nonostante l'emergenza sanitaria, nel corso del 2020 si è registrato un aumento delle ore lavorate pari a circa l'11% rispetto all'anno precedente, segno evidente di un rinnovato impegno nel proseguire nell'ammodernamento della rete infrastrutturale ferroviaria del Paese, tanto realizzando nuove tratte, quanto dotando le tratte esistenti di tecnologie di ultima generazione. A fronte di tale incremento di ore lavorate si registra anche un aumento degli infortuni, sia in termini assoluti (214 infortuni registrati a fronte dei 147 dell'anno 2019), sia in termini relativi, come testimoniato dall'aumento dell'Indice di Frequenza, seppure con l'avvertenza relativa all'episodio di avvelenamento da botulino precedentemente descritto.

Gestione dei rifiuti

L'implementazione di modelli di *business* circolari, orientati alla prevenzione, al riuso e al riciclo dei rifiuti[33] derivanti dalle attività industriali e dalla ricerca di soluzioni finalizzate al miglioramento dei sistemi di raccolta nei servizi rivolti ai viaggiatori, rappresenta una priorità per il Gruppo FS Italiane.

I rifiuti derivanti dalle attività poste in essere dalle società che operano nei settori dell'infrastruttura e del trasporto rappresentano oltre il 99% del totale dei rifiuti prodotti dal Gruppo. La riduzione delle attività di demolizione dei carri ferroviari, la minore sostituzione delle traverse in legno lungo le tratte oggetto di rinnovo nel 2020 e, più in generale, la

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

ripercussione sulle attività produttive determinata dalle misure di emergenza COVID-19, hanno determinato il calo della produzione di rifiuti registrato nel 2020, pari a circa il 10% rispetto al 2019. Evidente è la riduzione di oltre il 35% della produzione di rifiuti assimilabili agli urbani dovuta all'utilizzo estensivo dello *smart working* per i dipendenti del Gruppo e, in riferimento ai rifiuti prodotti in stazione, alla minore affluenza dei viaggiatori.

La percentuale di rifiuti speciali inviati a recupero - principalmente ferro, acciaio, cemento e traverse in legno - si conferma oltre il 95%.

tonnellate

Rifiuti prodotti per tipologia (Gruppo) (*)	**2020**	**2019**	**2018**
Rifiuti assimilabili agli urbani	5.870	7.358	7.127
di cui raccolta differenziata	*1.766*	*2.535*	*2.326*
Rifiuti assimilabili agli urbani delle stazioni	9.420	16.179	16.555
di cui raccolta differenziata	*2.950*	*5.433*	*4.012*
Rifiuti speciali non pericolosi	275.545	303.185	255.492
Rifiuti speciali pericolosi	61.171	64.588	45.644
Totale rifiuti prodotti	**352.006**	**391.310**	**324.818**
di cui % per settore:			
trasporto	*22,50%*	*28,90%*	*28,10%*
infrastruttura	*77,50%*	*70,90%*	*71,70%*
servizi immobiliari	*0,03%*	*0,10%*	*0,08%*
altri servizi	*0,04%*	*0,06%*	*0,05%*

(*) La quantità di rifiuti speciali prodotti viene calcolata sulla base dei valori riportati all'interno delle copie dei Formulari di Identificazione dei Rifiuti (FIR). I quantitativi relativi ai rifiuti assimilabili agli urbani sono calcolati sulla base dei valori derivanti dalle operazioni di peso su bilancia oppure sulla base del peso medio dei sacchi prodotti.

tonnellate

Rifiuti inviati a trattamento (Gruppo) (*)	**2020**	**2019**	**2018**
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a trattamento	274.974	300.643	255.374
di cui % a recupero	*96,0%*	*95,7%*	*94,9%*
di cui % a smaltimento	*4,0%*	*4,3%*	*5,1%*
Rifiuti speciali pericolosi inviati a trattamento	61.092	64.447	45.518
di cui % a recupero	*95,8%*	*95,4%*	*90,3%*
di cui % a smaltimento	*4,2%*	*4,6%*	*9,7%*
Totale rifiuti inviati a trattamento		**365.090**	**310.405**
di cui % per settore:			
trasporto	*21,7%*	*28,6%*	*28,3%*
infrastruttura	*78,2%*	*71,4%*	*71,7%*
servizi immobiliari	*0,0%*	*0,0%*	*0,0%*
altri servizi	*0,0%*	*0,0%*	*0,0%*

(*) Le società del Gruppo gestiscono i rifiuti prodotti secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 conferendo a ditte autorizzate al trasporto o a soggetti autorizzati per operazioni di smaltimento/recupero dei rifiuti prodotti o al servizio pubblico di raccolta.

Gestione delle risorse idriche

L'uso efficiente delle risorse idriche, il trattamento dei reflui, la tutela della qualità dell'acqua, i controlli e i monitoraggi sulla rete rappresentano alcune delle principali attività svolte dalle società del Gruppo FS per una corretta gestione delle risorse idriche.

La tipologia dei *business* caratteristici del Gruppo FS Italiane comporta limitati consumi idrici - prevalentemente per uso civile (circa l'88% dei consumi è a servizio degli uffici, dei bagni, delle docce nelle officine e delle fontanelle presenti in stazione) e in minor parte per fini industriali (lavaggi di treni e bus).

Frequenti sono le campagne organizzate dalle società del Gruppo per sensibilizzare i viaggiatori a un uso responsabile della risorsa e, in merito agli utilizzi industriali, gli sforzi sono rivolti principalmente alla riduzione dei consumi per garantire l'efficace raccolta e trattamento dei relativi reflui[34]. I dati 2020 registrano un *trend* in diminuzione, dovuto sostanzialmente alla ridotta presenza del personale negli uffici e alla minore affluenza degli utenti nelle stazioni a causa dell'emergenza sanitaria.

megalitri

Acqua prelevata per uso e per fonte (Gruppo)	**2020**	**2019**	**2018**
Uso civile (*)	**16.095**	**17.289**	**16.884**
da acquedotto	8.607	9.207	8.850
da acque sotterranee (falde e sorgenti)	7.477	8.074	8.034
da corpi idrici	11	8	0
Uso industriale	**2.258**	**2.904**	**3.312**
da acquedotto	1.438	1.682	1.676
da acque sotterranee (falde e sorgenti)	774	.177	1.595
da corpi idrici	47	45	41
Totale acqua prelevata dal Gruppo	**18.353**	**20.193**	**20.196**
di cui % per settore:			
trasporto	*16,75%*	*18,44%*	*21,13%*
infrastruttura	*82,66%*	*80,84%*	*78,15%*
servizi immobiliari	*0,45%*	*0,51%*	*0,51%*
altri servizi	*0,15%*	*0,21%*	*0,20%*

(*) Include i prelievi idrici per uso civile nelle stazioni.

megalitri

Acqua scaricata per qualità e destinazione (Gruppo) (*)	**2020**	**2019**	**2018**
Acque reflue scaricate in fognatura	**13.894**	**15.167**	**14.963**
di cui % inviate preliminarmente a trattamento	*6,8%*	*7,4%*	*8,3%*
Acque reflue scaricate in altra destinazione	**743**	**889**	**867**
di cui % inviate preliminarmente a trattamento	*37,5%*	*36,0%*	*41,0%*
Totale acqua reflue scaricate dal Gruppo	**14.637**	**16.055**	**15.830**
di cui % per settore:			
trasporto	*14,8%*	*15,6%*	*16,0%*
infrastruttura	*84,4%*	*83,5%*	*83,1%*
servizi immobiliari	*0,6%*	*0,6%*	*0,6%*
altri servizi	*0,2%*	*0,3%*	*0,3%*

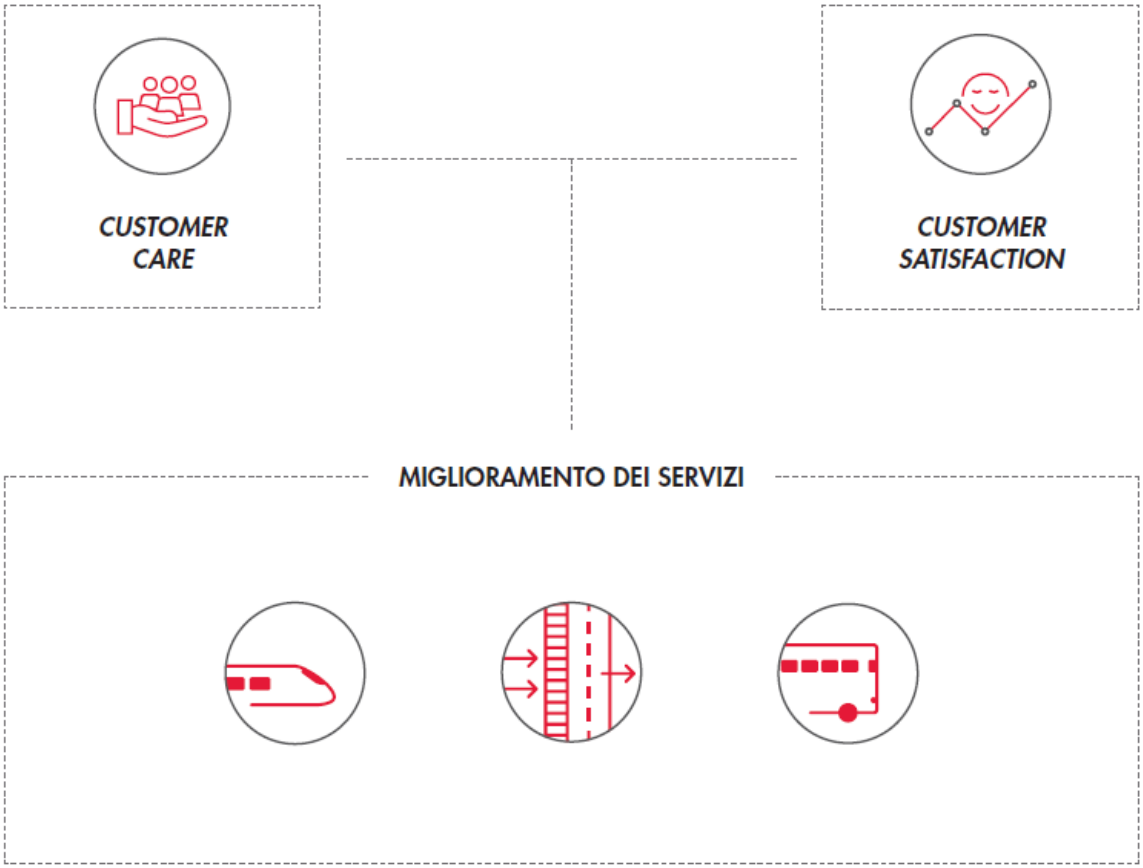
(*)Gli scarichi derivanti dagli utilizzi del Gruppo sono prevalentemente classificati come reflui domestici (nel 2020 i reflui domestici sono pari circa all'84% dei reflui complessivi). Questi scarichi sono convogliati nelle reti fognarie comunali in ottemperanza ai requisiti indicati dal D.Lgs. 152/2006.

Nell'ambito delle attività svolte dalle società del Gruppo, i possibili sversamenti di liquidi[35] derivano principalmente dallo stoccaggio di gasolio; tali eventi accidentali sono per la maggior parte contraddistinti da piccoli sversamenti per i quali è previsto un tempestivo intervento di contenimento e successiva attività di ripristino ambientale svolta da impresa specializzata.

34 L'acqua prelevata per uso industriale segue un processo di trattamento dei reflui differente rispetto al trattamento dei reflui dell'acqua per uso civile, in considerazione delle specifiche caratteristiche dei carichi inquinanti.
35 Nel corso del 2020 si sono registrati 16 sversamenti significativi, per un volume complessivo pari a circa 407 m3.

Esperienza del viaggio

Il Gruppo FS, per offrire servizi di qualità ai passeggeri e ai clienti industriali, ha da tempo implementato un processo per il monitoraggio della *customer care*, in funzione dei parametri dichiarati nelle "carte dei servizi", e della *customer satisfaction* attraverso indagini volte ad analizzare le aspettative e il grado di soddisfazione di passeggeri e clienti, svolto anche quest'anno, seppur in un contesto del *business* ferroviario 'alterato' dalla pandemia legata al COVID-19.



Infrastruttura

Il settore infrastruttura comprende:

- rete ferroviaria / stazioni
- rete stradale e autostradale

Per quanto riguarda la rete ferroviaria e le stazioni, il Gruppo monitora gli obiettivi dichiarati nella carta dei servizi (previsti dalla normativa di riferimento per i servizi pubblici del settore trasporti - Dir. P.C.M. 27 gennaio 1994 e D.P.C.M. 30 dicembre 1998). In particolare, nel 2020 tutti gli obiettivi sono stati raggiunti, sia quelli riferiti alla qualità percepita, rilevati tramite indagini di *customer satisfaction*, sia quelli riferiti alla qualità offerta, verificati tramite monitoraggio interno e di terzi.

Rete ferroviaria/stazioni **Indicatore**	**Obiettivo 2020**	**Consuntivo 2020**
Attenzione all'ambiente	sperimentazione sul campo di *ballast* derivante da sottoprodotti della lavorazione di acciai di alta qualità	raggiunto
Sicurezza in stazione	Numero di furti in stazione inferiore alla media del triennio di riferimento *	raggiunto
Accessibilità delle stazioni	Attivazione della Sala Blu Nazionale, per il miglioramento continuo dei rapporti via telefono con i viaggiatori che richiedono i servizi di assistenza	raggiunto

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

In merito agli obiettivi di qualità percepita, collegati alla percentuale di viaggiatori soddisfatti (che hanno espresso un voto tra 6 e 9) per i servizi offerti nelle stazioni, i risultati hanno evidenziato per la quasi totalità dei macro-fattori un sostanziale allineamento con i valori 2019: a livello di intera rete si sono mantenuti sopra la soglia del 90%. Sono inoltre rimasti sui livelli di eccellenza i valori registrati nel 2020 per la qualità dei servizi Sale Blu.

Rete ferroviaria/stazioni	**Consuntivo 2020**	**Consuntivo 2019**	**Var. punti percentuali (p.p.)**
Qualità (Qualità delle stazioni nel complesso)	96,8%	97,1%	-0,3
Informazioni in stazione (Percezione dell'informazione in condizioni di criticità nella circolazione)	95,8%	94,8%	+1,0
Assistenza (Livello di soddisfazione per il servizio di assistenza erogato nel circuito Sale Blu)	99,0%	99,9%	-0,9

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

Strade e autostrade **Indicatore**	**Obiettivo 2020**	**Consuntivo 2020**
Regolarità del servizio (Tempo di chiusura della strada per nevicate non eccezionali e/o non dovuta a chiusura della strada per nevicate eccezionali e/o non dovuta a chiusura programma sulle tratte campione individuate)	Standard di riferimento < 12h	Raggiunto
Produzione di energia da fonti rinnovabili (Fotovoltaico)	Standard di riferimento >750 Gigajoule	Raggiunto
Risposta definitiva ai clienti entro 30 giorni solari rispetto a richieste di informazioni, reclami, suggerimenti	80%	85%

L'indagine di *customer satisfaction*, volta a conoscere l'opinione e il grado di soddisfazione dei clienti che si sono rivolti agli uffici relazioni con il pubblico, ha rilevato un livello di soddisfazione pari a 7,5 su 10 (riferito ai primi nove mesi dell'anno).

Trasporto passeggeri su ferro

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

- media e lunga percorrenza
- regionale

Italia

Per quanto riguarda il fattore puntualità, tutte le tipologie di servizi hanno fatto registrare un miglioramento della *performance*.

Puntualità in Italia [36]	**2020**	**2019**	**Var.** **punti percentuali (p.p)**
Servizi a mercato (Frecce)*	79,1%	78,5%	+0,6
Servizio universale (IC Giorno e IC Notte)**	87,3%	81,5%	+5,8
Servizio regionale***	92,8%	91,0%	+1,8

(*) % di treni in arrivo entro 10' dall'orario
(**) % di treni in arrivo entro 15' dall'orario
(***) % di treni in arrivo entro 5' dall'orario

La qualità percepita viene rilevata attraverso indagini periodiche con passeggeri di età superiore a 14 anni con riferimento alla loro esperienza di viaggio sui treni gestiti dal Gruppo (media - lunga percorrenza[37] e corto raggio - locale/regionale[38]). La rilevazione avviene attraverso interviste *face to face* e interviste telefoniche[39].

[36]Sono considerati arrivati in ritardo tutti i treni giunti a destinazione oltre la soglia indicata (nessuna esclusione).
[37]Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede 5.000 interviste rivolte a un campione di viaggiatori selezionato secondo una procedura di tipo probabilistico basata su tre stadi: relazione di traffico, stazione, *brand*. Nel 2020, a causa dell'emergenza sanitaria COVID-19, ci sono state modifiche al numero di interviste pianificate (in particolare, le rilevazioni di marzo e maggio non sono stata effettuate).
[38]Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede 7.666 interviste. Tale numerosità consente anche di effettuare un approfondimento sulla clientela che viaggia su 35 principali linee ferroviarie regionali distribuite sull'intero territorio nazionale. Nel 2020, a causa dell'emergenza sanitaria COVID-19, ci sono state modifiche al numero di interviste pianificate (in particolare, le rilevazioni di marzo e maggio non sono state effettuate).

Nel 2020 il 95,3% dei clienti dei treni di media e lunga percorrenza si è dichiarato soddisfatto del viaggio nel complesso, in aumento di 2,3 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Complessivamente, tutti i principali aspetti hanno registrato miglioramenti rispetto all'anno precedente. Più in particolare, la soddisfazione rispetto al *comfort* a bordo (+2,0 p.p.) e alla pulizia (+2,2 p.p.).

Media lunga percorrenza	**2020**	**2019**	**Var. punti percentuali (p.p)**
Viaggio nel complesso*	95,3%	93,0%	+2,3
Pulizia	93,0%	90,8%	+2,2
Comfort	95,4%	93,4%	+2,0

*La soddisfazione del "viaggio nel complesso" tiene conto di tutta l'esperienza di viaggio (*door-to-door*).

Anche i risultati relativi ai servizi di trasporto regionale confermano il *trend* in aumento della soddisfazione del cliente.
Il viaggio nel complesso risulta soddisfacente per l'89% dei viaggiatori con un incremento di 2,5 punti percentuali rispetto all'anno 2019 e, complessivamente, tutti i principali aspetti considerati hanno registrato miglioramenti rispetto all'anno precedente. Analizzando i singoli aspetti, la soddisfazione riguardo la pulizia aumenta di 3,4 p.p. e il *comfort* di 3,1 p.p.

Regionale	**2020****	**2019**	**Var. punti percentuali (p.p)**
Viaggio nel complesso*	89,0%	86,5%	2,5
Pulizia	79,2%	75,8%	3,4
Comfort	89,5%	86,4%	3,1

* La soddisfazione del "viaggio nel complesso" tiene conto di tutta l'esperienza di viaggio (*door-to-door*).
** Nel 2020 dal perimetro della Divisione Passeggeri Regionale sono usciti i trasporti regionali dell'Emilia Romagna, gestiti dalla società TrenitaliaTper.

UK

Il Gruppo FS opera in UK attraverso Trenitalia C2C Limited, società che offre il servizio di trasporto passeggeri tra Londra e l'Essex.
La soddisfazione dei passeggeri viene misurata attraverso una *survey* (su base semestrale) "*National Rail Passenger Survey*" condotta da un soggetto terzo (*Rail Industry appeals body Transport Focus*) per tutte le società di trasporto passeggeri su ferro. I risultati ottenuti nel 2020, intervistando un campione numericamente inferiore rispetto al 2019 (-39%), sono in leggera diminuzione rispetto alla precedente annualità. La soddisfazione del viaggio nel suo complesso è stata pari all'82% (nel 2019 era l'86%).

Grecia

TrainOSE monitora trimestralmente la soddisfazione dei passeggeri (es. attraverso *survey* e tecnica del *mystery client*). L'analisi viene svolta da un soggetto terzo. Il campione analizzato è stato pari a 2.000 passeggeri (include tutti i segmenti di *business*: lunga percorrenza, interurbano, regionale). Tutti i parametri hanno fatto registrare un significativo miglioramento rispetto al 2019.

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

Grecia	2020	2019	Var. punti percentuali (p.p)
Soddisfazione del viaggio (nel complesso)	84,0%	67,5%	+16,5
Puntualità (% di passeggeri soddisfatti)	77,0%	66,4%	+10,6
Pulizia a bordo treno	77,3%	58,7%	+18,6

Germania

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

Trasporto passeggeri su gomma

Italia

Il dato sulla puntualità (rapporto tra ritardi registrati e corse effettuate) risulta essere migliorato rispetto allo scorso anno sui servizi urbani ed extraurbani (il dato è calcolato come il rapporto tra ritardi registrati e corse monitorate, ponderato sulle corse effettuate nell'anno). Tale miglioramento è stato condizionato anche dal fatto che, a partire dal mese di marzo, tutte le attività sono state fortemente condizionate dall'emergenza COVID-19, che ha determinato una significativa contrazione della domanda di mobilità e, come disposto dagli Enti concedenti, un conseguente adeguamento dell'offerta da parte del gruppo Busitalia.

Trasporto passeggeri su gomma	2020	2019	Var. punti percentuali (p.p)
Puntualità (urbano) (% di corse in orario entro 5 minuti)	96,5%	90,3%	+6,2
Puntualità (extraurbano) (% di corse in orario entro 15 minuti)	94,5%	88,3%	+6,2

Per quanto riguarda la rilevazione della qualità percepita, i risultati delle indagini 2020 non sono qua rappresentati, poiché diversi elementi di discontinuità rispetto al 2019 rendono i dati difficilmente interpretabili. Le suddette discontinuità hanno riguardato: metodologia, numerosità campionaria, periodo di rilevazione, composizione del campione, momento in cui viene espressa la valutazione. La rilevazione 2020 ha inoltre risentito fortemente dell'impatto negativo che l'emergenza sanitaria ha avuto sull'esperienza di viaggio e sulla propensione all'utilizzo del servizio pubblico, percepito come pericoloso.

Olanda

Il sistema di monitoraggio della soddisfazione dei passeggeri di Qbuzz BV prevede lo svolgimento di un'indagine "Barometro OV[40]", su base nazionale, per tutte le tratte e le società concessionarie.

Nelle aree in cui opera (Utrecht e Groningen), i servizi offerti hanno registrato una soddisfazione pari a 7,7 (su un punteggio da 1 a 10) in linea con i risultati dello scorso anno. Per l'anno di riferimento i risultati si riferiscono al solo I trimestre 2020. L'indagine non è stata svolta per il resto dell'anno a causa delle restrizioni legate alla pandemia.

[40] "*OV-Klantbarometer*"è un'indagine nazionale, svolta da un soggetto terzo, sulle opinioni dei viaggiatori del trasporto pubblico (urbano e regionale). I viaggiatori hanno la possibilità di valutare diversi aspetti del servizio. La ricerca si svolge annualmente, su base trimestrale, su autobus, tram, metropolitane, treni regionali e navi. Le aree di indagine corrispondono in gran parte alle aree in cui operano i concessionari del servizio di trasporto pubblico.

Merci

Nel corso del 2020 le società del Polo Mercitalia hanno svolto un'indagine di *Customer Satisfaction* sui principali clienti.

La centralità del Cliente è dimostrata attraverso:

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

In particolare, le indagini[41] sono state svolte attraverso diversi canali: via *web*, una piattaforma dedicata e la somministrazione di un questionario a un campione di clienti.

Il giudizio complessivo assegnato dai clienti al servizio offerto da Mercitalia Rail[42] è risultato pari a 7,0 (su una scala da 1 a 10), in linea rispetto al 2019. La "sicurezza del servizio" ha fatto registrare un punteggio medio pari a 7,5 e l'"assistenza amministrativa ai clienti" un punteggio pari a 7,0 (in linea rispetto al 2019).

L'attenzione al cliente e alla qualità del servizio offerto è confermata dal mantenimento della certificazione qualità ai sensi del nuovo *standard* UNI EN ISO 9001:2015.

[41] Al momento della redazione del presente documento alcuni risultati non sono stati ancora elaborati.

[42] Società del Polo Mercitalia che movimenta il maggior volume di merci.

Catena di fornitura sostenibile

L'attività negoziale delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si ispira ai principi dettati dal trattato UE a tutela della concorrenza ed è disciplinata dal "Regolamento per le Attività Negoziali delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane".
I nostri rapporti con i fornitori (inclusi collaboratori esterni, consulenti, intermediari, subappaltatori, subfornitori e più in generale tutti i soggetti coinvolti nella *supply chain*) e *business partner* sono orientati al rispetto dei principi di onestà, integrità, imparzialità nonché ai valori della sostenibilità.
Così come richiamato all'interno del Codice Etico, improntiamo le nostre azioni e i nostri comportamenti alla massima correttezza, operando solo con persone e imprese affidabili, onorabili e in possesso di una buona reputazione.
L'inclusione di criteri di sostenibilità all'interno delle gare aggiudicate con il metodo dell'offerta economicamente più vantaggiosa è una prassi che il Gruppo attua da anni, coerentemente alle regole del Codice degli Appalti (D.Lgs. n.50/2016), e riguardano principalmente:

- il possesso delle certificazioni ISO 14001, ISO 9001 e ISO 45001;
- l'utilizzo di materiali eco-compatibili e la certificazione dei prodotti;
- l'efficientamento energetico e l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;
- le misure per la tutela della salute e della sicurezza sul luogo di lavoro.

Nonostante la pandemia, il Gruppo ha confermato il proprio ruolo di motore per lo sviluppo economico e infrastrutturale del Paese, facendo registrare una forte crescita del numero dei cantieri nel 2020 e mettendo a gara circa 20 miliardi di euro per infrastrutture ferroviarie e stradali.
Oltre 13,2 miliardi di euro è il valore monetario dei pagamenti effettuati nel 2020 dalle società del Gruppo ai fornitori, di cui il 60% circa per l'esecuzione di appalti di lavori e l'89% attribuibile a fornitori con sede legale in Italia che generano, direttamente e indirettamente, reddito e opportunità di lavoro sul territorio.

Percentuale di spesa su fornitori diretti locali	**Unità di misura**	**2020**	**2019**	**2018**
Italia	**%**	89	85	84
Estero	**%**	11	15	16

La gestione sostenibile della *supply chain* del Gruppo parte dall'inserimento, tra le clausole *standard* inserite nei contratti, di regole (relative a previdenza sociale, Codice Etico, Salute e Sicurezza sul Lavoro, Ambiente, etc.) e prosegue, anche nell'ambito dei Sistemi di Gestione implementati dalle società del Gruppo, attraverso un percorso volto al miglioramento delle *performance* ambientali e sociali dei propri fornitori.

Nel 2020 è stato definito, nell'ambito del progetto "*Sustainable Procurement & Supply Chain Management*", uno *standard* di Gruppo in tema di approvvigionamenti sostenibili ed è proseguita l'attività di monitoraggio degli impatti ambientali e sociali della catena di fornitura attraverso la somministrazione di una *survey online* composta da circa 100 domande suddivise in 6 sezioni (informazioni generali, diritti umani, ambiente, società, salute e sicurezza sul lavoro e miglioramento continuo), alla quale hanno risposto 94 fornitori strategici delle principali società.

RFI SpA ha inoltre valutato 497 fornitori (di cui il 25%, ovvero 124, sono nuovi fornitori valutati nel 2020), utilizzando i criteri ambientali e sociali messi a disposizione dalla piattaforma di monitoraggio EcoVadis.

Nell'ambito di *Railsponsible*, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario con l'obiettivo di promuovere acquisti sostenibili, sono proseguiti i lavori per lo sviluppo di azioni su 3 ambiti rilevanti: cambiamento climatico, acquisti sostenibili e responsabilità sociale.

Si ricorda che il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane effettua i propri acquisti in base alle Direttive Comunitarie, come recepite nel Codice degli Appalti, e al proprio "Regolamento per le Attività Negoziali delle società del Gruppo".
La selezione dei fornitori avviene secondo valutazioni relative a qualità, prezzo e altri requisiti di utilità aziendale (localizzazione e nazionalità del fornitore non rientrano tra i criteri di selezione).

Tra le clausole contrattuali *standard* inserite nei contratti, si richiede all'appaltatore di osservare:
- le leggi sul lavoro e sulla previdenza sociale con applicazione dei contratti collettivi del lavoro;
- gli obblighi in materia di sicurezza e di igiene del lavoro;
- le norme contenute nel "Codice Etico del Gruppo".

Al momento non sono stati formalizzati accordi e/o contratti che includano specifiche clausole in merito al rispetto dei diritti umani o che siano sottoposti a valutazione circa l'effettiva implementazione di politiche di salvaguardia dei diritti umani.
Tutti i contratti del Gruppo prevedono però l'accettazione integrale del Codice Etico. Non si segnalano fornitori o attività con significativo rischio di ricorso al lavoro minorile, con significativo rischio di impiego di lavorato forzato o in cui la libertà di associazione e contrattazione collettiva sia esposta a rischi significativi.

Il Gruppo ha aderito al *network* del *Global Compact* (GC) dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare *business* 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione.

Il 16 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato la Politica di Sostenibilità del Gruppo, ispirata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) e ai princìpi del UN *Global Compact*.

Capitale umano

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 83.764 unità al 31 dicembre 2019 alle 81.409 unità[43] al 31 dicembre 2020, con una riduzione netta pari a 2.355 unità, di cui 1.577 unità per variazioni di perimetro societario. È infatti proseguita, nonostante l'emergenza sanitaria e la conseguente contrazione delle attività produttive delle aziende del Gruppo, l'opera di ricambio generazionale, con 6.100 assunzioni a fronte di 6.878 uscite.

La riduzione di personale si registra anche sulle consistenze medie (-1.343 unità).

DIPENDENTI AL 31.12.2019	**83.764**
Entrate (*)	6.100
Uscite (*) (**)	8.455
DIPENDENTI AL 31.12.2020	**81.409**

CONSISTENZA MEDIA 2019	**83.181**
CONSISTENZA MEDIA 2020(*)	**81.838**

(*) le entrate e le uscite includono quelle realizzate con contratti a tempo determinato del settore delle navi traghetto.
(**) n. 1577 uscite scaturiscono da cessioni societarie

Unità

Distribuzione del personale per genere e inquadramento professionale	**2020**	**2019**	**2018**
Dirigenti	**1.004**	**999**	**972**
	1,2%	**1,2%**	**1,2%**
- di cui donne	*215*	*198*	*176*
- di cui uomini	*789*	*801*	*796*
Quadri	**11.896**	**12.298**	**12.901**
	14,6%	**14,7%**	**15,6%**
- di cui donne	*2.503*	*2.445*	*2.474*
- di cui uomini	*9.393*	*9.853*	*10.427*
Impiegati	**38.829**	**40.299**	**39.688**
	47,7%	**48,1%**	**47,8%**
- di cui donne	*9.829*	*9.849*	*8.997*
- di cui uomini	*29.000*	*30.450*	*30.691*
Operai	**29.680**	**30.168**	**29.383**
	36,5%	**36,0%**	**35,4%**
- di cui donne	*2.291*	*2.163*	*2.100*
- di cui uomini	*27.389*	*28.005*	*27.283*
Totale organico (al 31 dicembre)	**81.409**	**83.764**	**82.944**
- di cui donne	**14.838**	**14.655**	**13.747**
- di cui uomini	**66.571**	**69.109**	**69.197**
Incidenza donne	***18,2%***	***17,5%***	***16,6%***
Incidenza uomini	***81,8%***	***82,5%***	***83,4%***
Consistenza media annua	**81.838**	**83.181**	**81.662**

La presenza femminile è in costante crescita: nel 2020 l'incidenza è pari al 18,2% (+0,7 punti percentuali rispetto al 2019 e +1,6 punti percentuali rispetto al 2018), in linea con le azioni del Gruppo per ridurre il *gender gap*.

[43] Il Gruppo è in linea con la normativa vigente con riferimento al tema delle categorie protette

Oltre l'11% dei dipendenti lavora nelle società con sede all'estero (+0,7 punti percentuali rispetto al 2019 e +1,8 punti percentuali rispetto al 2018), a conferma della vocazione verso l'internazionalizzazione del Gruppo.

Unità

Distribuzione del Personale per area geografica	2020	2019	2018
Personale per area geografica	**81.409**	**83.764**	**82.944**
Italia	**72.087**	**74.749**	**74.928**
- Nord	28.196	30.477	30.541
- Centro	23.273	22.586	23.411
- Sud e Isole	20.618	21.686	20.976
Estero	**9.322**	**9.015**	**8.016**
Italia	**88,5%**	**89,2%**	**90,3%**
Estero	**11,5%**	**10,8%**	**9,7%**

La consistenza finale del personale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, al 31 dicembre 2020 raffrontato con i due anni precedenti, suddivisa per fasce d'età e inquadramento professionale, è di seguito riportata:

Unità

Distribuzione del personale per fasce d'età e inquadramento professionale	2020	2019	2018
Dirigenti	**1.004**	**999**	**972**
Fino a 20 anni	*0%*	*0%*	*0%*
Da 21 a 30 anni	*0%*	*0%*	*0%*
Da 31 a 40 anni	*4%*	*5%*	*5%*
Da 41 a 50 anni	*38%*	*37%*	*36%*
Da 51 a 60 anni	*45%*	*46%*	*45%*
Oltre 60 anni	*12%*	*12%*	*14%*
Quadri	**11.896**	**12.298**	**12.901**
Fino a 20 anni	*0%*	*0%*	*0%*
Da 21 a 30 anni	*1%*	*1%*	*0%*
Da 31 a 40 anni	*14%*	*12%*	*10%*
Da 41 a 50 anni	*30%*	*29%*	*26%*
Da 51 a 60 anni	*38%*	*40%*	*42%*
Oltre 60 anni	*17%*	*18%*	*22%*
Impiegati	**38.829**	**40.299**	**39.688**
Fino a 20 anni	*0%*	*1%*	*0%*
Da 21 a 30 anni	*22%*	*20%*	*14%*
Da 31 a 40 anni	*23%*	*21%*	*21%*
Da 41 a 50 anni	*21%*	*20%*	*19%*
Da 51 a 60 anni	*25%*	*28%*	*34%*
Oltre 60 anni	*9%*	*10%*	*12%*
Operai	**29.680**	**30.168**	**29.383**
Fino a 20 anni	*1%*	*1%*	*1%*
Da 21 a 30 anni	*22%*	*19%*	*15%*
Da 31 a 40 anni	*21%*	*21%*	*22%*
Da 41 a 50 anni	*22%*	*22%*	*22%*
Da 51 a 60 anni	*26%*	*29%*	*30%*
Oltre 60 anni	*9%*	*8%*	*9%*

Le nuove assunzioni del personale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, pari a 6.100 unità al 31 dicembre 2020, sono di seguito riportate, suddivise per genere e tipologia contrattuale, e raffrontate con i due anni precedenti:

Unità

Assunzioni per genere/ tipologia contrattuale	2020	2019	2018
Totale assunzioni per genere/tipologia contrattuale	**6.100**	**9.068**	**7.610**
apprendistato professionale	**1.911**	**4.035**	**3.186**
	31,3%	**44,5%**	**41,9%**
- di cui donne	343	1.003	669
- di cui uomini	1.568	3.032	2.517
tempo determinato	**2.055**	**1.876**	**1.816**
	33,7%	**20,7%**	**23,9%**
- di cui donne	393	354	390
- di cui uomini	1.662	1.522	1.426
tempo indeterminato	**2.068**	**3.111**	**2.520**
	33,9%	**34,3%**	**33,1%**
- di cui donne	523	708	497
- di cui uomini	1.545	2.403	2.023
altri contratti	**66**	**46**	**88**
	1,1%	**0,5%**	**1,2%**
- di cui donne	4	3	9
- di cui uomini	62	43	79

Le tabelle che seguono riportano ulteriori informazioni di dettaglio sulle consistenze del personale[44] nel periodo di riferimento.

Unità

Dipendenti per contratto di lavoro per genere	2020	2019	2018
Totale	**59.363**	**61.753**	**62.518**
Tempo indeterminato	**59.283**	**61.674**	**62.455**
- di cui donne	*10.828*	*10.773*	*10.038*
- di cui uomini	*48.455*	*50.901*	*52.417*
Tempo determinato	**78**	**76**	**60**
- di cui donne	*4*	*11*	*15*
- di cui uomini	*74*	*65*	*45*
Altro	**2**	**3**	**3**
- di cui donne			*1*
- di cui uomini	*2*	*3*	*2*

[44] Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS SpA, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, Nugo, FS Technology e Cremonesi Workshop. Il totale delle consistenze del perimetro di analisi è pari a 59.363 unità, circa il 73% del totale dell'organico del Gruppo.

Unità

Dipendenti per contratto di lavoro per area geografica	2020	2019	2018
Totale	**59.363**	**61.753**	**62.518**
Tempo indeterminato	**59.283**	**61.674**	**62.455**
Nord	*25.919*	*27.789*	*28.191*
Centro	*17.831*	*17.909*	*18.010*
Sud-Isole	*15.369*	*15.846*	*16.163*
Estero	*164*	*130*	*91*
Tempo determinato	**78**	**76**	**60**
Nord	*8*	*11*	*11*
Centro	*7*	*14*	*23*
Sud-Isole	*63*	*51*	*26*
Estero			
Altro	**2**	**3**	**3**
Nord			
Centro		*1*	*1*
Sud-Isole			
Estero	*2*	*2*	*2*

Unità

Dipendenti per tipologia di impiego per genere	2020	2019	2018
Totale	**59.363**	**61.753**	**62.518**
Full Time	**58.703**	**60.867**	**61.431**
- di cui donne	*10.346*	*10.146*	*9.327*
- di cui uomini	*48.357*	*50.721*	*52.104*
Part time	**658**	**883**	**1.084**
- di cui donne	486	638	726
- di cui uomini	*172*	*245*	*358*
Altro	**2**	**3**	**3**
- di cui donne			*1*
- di cui uomini	*2*	*3*	*2*

Unità

Assunzioni per fasce d'età	2020	2019	2018
Totali assunzioni per fasce d'età	**3.168**	**5.624**	**4.395**
Fino a 20 anni	**234**	**616**	**455**
	7,4%	**11,0%**	**10,4%**
- di cui donne	27	123	81
- di cui uomini	207	493	374
Da 21 a 30 anni	**2.218**	**4.168**	**3.202**
	70,0%	**74,1%**	**72,9%**
- di cui donne	496	1.207	759
- di cui uomini	1.722	2.961	2.443
Da 31 a 40 anni	**393**	**495**	**470**
	12,4%	**8,8%**	**10,7%**
- di cui donne	131	131	140
- di cui uomini	262	364	330
Da 41 a 50 anni	**189**	**206**	**187**
	6,0%	**3,7%**	**4,3%**
- di cui donne	33	26	32
- di cui uomini	156	180	155
Da 51 a 60 anni	**115**	**114**	**66**
	3,6%	**2,0%**	**1,5%**
- di cui donne	4	9	5
- di cui uomini	111	105	61
Oltre i 60 anni	**19**	**25**	**15**
	0,6%	**0,4%**	**0,3%**
- di cui donne		1	
- di cui uomini	19	24	15

Unità

Assunzioni per area geografica	2020	2019	2018
Totale assunzioni per area geografica	**3.168**	**5.624**	**4.395**
Italia	**3.113**	**5.565**	**4.370**
- Nord	1.147	2.426	1.664
- Centro	957	1.564	1.509
- Sud e Isole	1.009	1.575	1.197
Estero	**55**	**59**	**25**
Italia	**98%**	**99%**	**99%**
- Nord	37%	44%	38%
- Centro	31%	28%	35%
- Sud e Isole	32%	28%	27%
Estero	**2%**	**1%**	**1%**

Unità

Cessazioni per fasce d'età	2020	2019	2018
Totali cessazioni per fasce d'età	**4.535**	**6.453**	**4.030**
Fino a 20 anni	**7**	**13**	**7**
	0,2%	**0,2%**	**0,2%**
- di cui donne	2	3	1
- di cui uomini	5	10	6
Da 21 a 30 anni	**141**	**222**	**137**
	3,1%	**3,4%**	**3,4%**
- di cui donne	32	41	32
- di cui uomini	109	181	105
Da 31 a 40 anni	**113**	**137**	**93**
	2,5%	**2,1%**	**2,3%**
- di cui donne	17	21	22
- di cui uomini	96	116	71
Da 41 a 50 anni	**120**	**93**	**75**
	2,6%	**1,4%**	**1,9%**
- di cui donne	6	6	10
- di cui uomini	114	87	65
Da 51 a 60 anni	**986**	**1.558**	**1.393**
	21,7%	**24,1%**	**34,6%**
- di cui donne	87	182	86
- di cui uomini	899	1.376	1.307
Oltre i 60 anni	**3.168**	**4.430**	**2.325**
	69,9%	**68,7%**	**57,7%**
- di cui donne	338	544	182
- di cui uomini	2.830	3.886	2.143

Unità

Cessazioni per area geografica	2020	2019	2018
Cessazioni per area geografica	**4.535**	**6.453**	**4.030**
Italia	**4.517**	**6.432**	**4.001**
- Nord	1.967	2.877	1.833
- Centro	1.020	1.550	872
- Sud e Isole	1.530	2.005	1.296
Estero	**18**	**21**	**29**
Italia	**100%**	**100%**	**99%**
- Nord	44%	45%	46%
- Centro	23%	24%	22%
- Sud e Isole	34%	31%	32%
Estero	**0%**	**0%**	**1%**

Turnover per fasce d'età	2020	2019	2018
Totale Turnover	**12,9%**	**19,5%**	**13,6%**
Fino a 20 anni	0,4%	1,0%	0,7%
Da 21 a 30 anni	3,9%	7,1%	5,4%
Da 31 a 40 anni	0,8%	1,0%	0,9%
Da 41 a 50 anni	0,5%	0,5%	0,4%
Da 51 a 60 anni	1,8%	2,7%	2,4%
Oltre i 60 anni	5,3%	7,2%	3,8%

Turnover per genere	2020	2019	2018
Totale Turnover	**12,9%**	**19,5%**	**13,6%**
Donne	2,0%	4,0%	2,2%
Uomini	10,9%	16,0%	11,4%

Turnover per area geografica	2020	2019	2018
Totale Turnover	**12,9%**	**19,5%**	**13,6%**
Italia	**12,7%**	**19,3%**	**13,5%**
- Nord	5,2%	8,5%	5,6%
- Centro	3,3%	5,0%	3,8%
- Sud e Isole	4,2%	5,8%	4,0%
Estero	0,1%	0,1%	0,1%

Le relazioni industriali, la normativa del lavoro e il *welfare*

Evoluzione della normativa del lavoro rilevante per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

I dipendenti sono coperti da accordi collettivi; il contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) applicato al personale non dirigente del Gruppo, nelle quasi totalità dei casi[45], è quello della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie, integrato con il contratto aziendale di Gruppo, del 16.12.2016.

Nel 2020 è proseguita l'attività volta a fornire indicazioni e pareri sull'applicazione delle previsioni del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane del 16 dicembre 2016 e della legislazione in materia di diritto del lavoro. Sono state, pertanto, emesse a favore delle società del Gruppo FS Italiane specifiche note sui principali provvedimenti, anche con riferimento alla fase emergenziale e fornite indicazioni operative inerenti gli accordi sindacali siglati nel periodo di riferimento.

Si è fornito alle competenti strutture aziendali, con particolare riferimento alla *Task Force* intersocietaria, istituita per la gestione dell'emergenza sanitaria, il contributo nella elaborazione di documenti con impatto sulle tematiche contrattuali e del lavoro.

E' stato assicurato il supporto alla struttura di Pianificazione e Gestione nella redazione delle indicazioni relative alla gestione del personale, con riferimento a documenti a carattere generale (ad esempio, "Indicazioni per la gestione delle

[45] Gli altri CCNL applicati sono il CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione per la società Mercitalia Intermodal, il CCNL del settore Terziario per le Società GS Rail e GS Immobiliare e il CCNL Autoferrotranvieri- internavigatori (Mobilità-TPL) per le società Busitalia Campania, Busitalia Rail, Busitalia Veneto e Ferrovie del Sud Est.

trasferte nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane"), a Linee guida di Gruppo (ad esempio, "Linee Guida per la gestione del distacco del personale nelle Società del Gruppo FS Italiane") e all'elaborazione di accordi individuali (ad esempio, l'accordo sullo "*smart working*"). Analogo supporto è stato fornito alle altre strutture aziendali con riferimento all'elaborazione di Disposizioni di Gruppo che hanno riflessi sulla normativa del lavoro (ad esempio, "Procedura di Gruppo per la gestione del processo di *talent acquisition*") e alle singole società del Gruppo FS Italiane (ad esempio, per Trenitalia SpA, "Procedura Gestione Processo di Ristorazione", "Indicazioni gestionali e operative per l'utilizzo del distacco da parte di Trenitalia e delle sue Società controllate").
È stata garantita alle società del Gruppo FS Italiane l'assistenza per le materie di competenza durante l'*iter* delle gare del traporto pubblico locale (ad esempio, per Trenitalia SpA la gara del Piemonte con riferimento alla gestione del passaggio di personale).
Alla struttura di Legale Lavoro, nell'ambito del contenzioso del lavoro, è stato fornito il supporto nell'interpretazione contrattuale/di legge, nella definizione delle memorie difensive, e relative linee di difesa, e nell'interlocuzione con gli studi legali in risposta a rivendicazione dei dipendenti/delle OOSS.

Dettaglio del Contenzioso in essere con i dipendenti al 31 dicembre 2020 raffrontato con i due anni precedenti

Contenzioso con i dipendenti	Unità di misura	2020	2019	2018
Ricorsi notificati nell'anno	n.	1.865	1.505	1.960
Vertenze pendenti	n.	2.926	3.023	3.322
Valore economico delle vertenze	euro	48.894.570	49.071.588	51.557.000

Per quanto riguarda l'attività a livello europeo, è stata garantita la rappresentanza degli interessi del Gruppo FS Italiane nell'ambito del dialogo sociale, in particolare con la partecipazione al negoziato per la definizione di un accordo sindacale europeo sulla parità di genere, sia in fase di trattativa che nella definizione dei testi e documenti contrattuali, e con il coinvolgimento in due progetti europei quali EDA *Rail* (*Employability in the Railway Sector in the Light of digitalisation and Automation*) e STAFFFER (*Skill Training Alliance For the Future European Rail system*).

Aggiornamenti, se presenti, al CCNL applicato al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Nell'anno 2020, al fine di ridurre gli impatti derivanti dall'emergenza pandemica da COVID-19, sono stati sottoscritti specifici accordi con cui sono state previste una serie di misure utili a mitigare le conseguenze derivanti dalla diffusione del virus.
Con l'"Accordo quadro emergenza COVID-19" del 19 marzo 2020 è stata condivisa la necessità di adottare misure finalizzate ad agevolare il contenimento del contagio tra cui l'ampliamento della modalità di lavoro in *smart working* ove possibile e compatibile con le attività lavorative. Ulteriori previsioni inerenti la disciplina dello *smart working*, per la durata della fase emergenziale, sono state introdotte con l'accordo del 27 aprile 2020 con l'obiettivo di continuare a favorirne l'utilizzo.
Inoltre, sempre con l'intesa del 19 marzo, le Parti, a fronte della sospensione/riduzione transitoria dell'attività lavorativa a seguito dello stato di emergenza presente sull'intero territorio nazionale e delle conseguenti limitazioni, anche con riferimento alla mobilità, hanno ritenuto necessario prevedere il ricorso alle prestazioni ordinarie del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo

Ferrovie dello Stato Italiane, a favore dei dipendenti la cui attività lavorativa sarebbe stata sospesa/ridotta. In tale intesa è stato anche previsto di utilizzare in via prioritaria rispetto al ricorso alle prestazioni ordinarie del Fondo gli eventuali residui di ferie degli anni precedenti al 2020 e la fruizione degli specifici congedi introdotti dalle disposizioni normative inerenti "Misure di potenziamento del Servizio Sanitario Nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19". Sono, inoltre, state individuate specifiche integrazioni economiche sia a favore dei lavoratori interessati alle prestazioni ordinarie del suddetto Fondo sia per i dipendenti fruitori dei succitati congedi.

Inoltre, in coerenza con le Linee guida di cui al "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID-19 negli ambienti di lavoro" del 14 marzo 2020, le Parti hanno convenuto di istituire, per la durata dell'emergenza sanitaria in atto, a livello di singola società, un "Comitato aziendale COVID-19" composto in egual numero da rappresentanti aziendali e dalle OO.SS. nazionali, per l'analisi ed il monitoraggio delle azioni messe in campo per il contrasto e il contenimento della diffusione del COVID-19.

Con l'accordo dell'8 luglio 2020 sono state individuate specifiche previsioni inerenti lo *smart working*, per la gestione e la durata della fase post-emergenziale e comunque fino al 31 luglio 2021, anche in deroga a quanto previsto dall'accordo del 20 aprile 2018 che ha introdotto e disciplinato, nelle società del Gruppo FS Italiane che applicano il CCNL Mobilità/Area AF del 16 dicembre 2016, tale modalità di lavoro quale misura strutturale di conciliazione tra vita professionale e vita privata dei lavoratori. In particolare, è stato elevato il numero massimo di giornate nel mese in cui è possibile rendere la prestazione lavorativa in *smart working* e sono state ampliate le casistiche di attivazione di tale modalità anche prevedendo di agevolare, per quanto compatibile con l'attività lavorativa, i lavoratori che fruiscono, per patologie che riguardano la propria persona, dei permessi della Legge 5 febbraio 1992, n. 104 e il personale ritenuto più a rischio per particolari situazioni di salute da tutelare, debitamente certificate (rischi derivanti da immunodepressione, da esiti da patologie oncologiche, da terapie salvavita).

Inoltre, nel riconoscere il *welfare* aziendale quale strumento capace di migliorare il benessere e la motivazione dei lavoratori nonché facilitare il bilanciamento e l'integrazione dei tempi di vita e di lavoro, il Gruppo FS nell'anno 2020 ha posto in essere molteplici iniziative di *welfare* in favore dei dipendenti.

In particolare, a seguito di una procedura di gara europea, dal 1° luglio 2020 è stato attivato un nuovo Piano di Assistenza Sanitaria Integrativa che prevede maggiori prestazioni e nuovi Pacchetti Aggiuntivi, più vantaggiosi per i dipendenti.

Inoltre, al fine di fornire ai lavoratori uno strumento unico e integrato attraverso il quale accedere all'intera offerta *welfare* e usufruire di un più ampio paniere di beni e servizi, a partire da ottobre 2020 è stata implementata la nuova piattaforma "FS *Welfare*", attraverso la quale i lavoratori possono conoscere il Piano *Welfare* del Gruppo, utilizzare i propri crediti *welfare*, conoscere le convenzioni e gli sconti dedicati ai dipendenti ed accedere a numerose iniziative culturali.

Infine, a seguito della sottoscrizione dell'accordo sul Premio di Risultato per l'anno 2019, è stata prevista la possibilità per i dipendenti delle società che hanno sottoscritto tale accordo, di destinare nel 2020, in tutto o in parte, l'importo del Premio di Risultato individuale alle diverse misure di *welfare* disponibili. L'importo del suddetto Premio di Risultato destinato a una delle misure di *welfare* è stato incrementato di un contributo a carico azienda pari al 10%.

Il 18 febbraio 2021 presso la sede di Confindustria a Roma Agens e il Gruppo FS hanno sottoscritto alcune importanti intese con le Organizzazioni Sindacali.

A seguito delle intese raggiunte, il Gruppo riconoscerà ai dipendenti delle Società che applicano il CCNL Mobilità/Area AF una somma *una tantum* ad integrale copertura del periodo 2018/2020, che sarà erogata in due *tranches* (aprile/giugno 2021). L'accordo pone, inoltre, le basi per la prosecuzione del percorso relazionale volto al rinnovo del suddetto CCNL.

Inoltre sono stati convenuti alcuni interventi sull'istituto dello *smart working* e sul *welfare*.
Al termine del periodo emergenziale tutti i colleghi le cui mansioni siano compatibili con l'attività assegnata potranno lavorare in *smart working* per un minimo di 6 ed un massimo di 11 giornate nel mese, anche frazionabili. È stata inoltre estesa la durata del contratto individuale da 12 a 24 mesi.
Per il 2021, la consueta somma annua di 100,00 euro prevista dall'art. 22 punto 1 del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 16 dicembre 2016 potrà essere utilizzata per ulteriori voci di *welfare*, quali i rimborsi degli interessi su mutui e prestiti, trasporto pubblico locale, *voucher* o buoni acquisto.
In luogo del Premio di Risultato, considerato l'apporto dei lavoratori nella gestione della difficile congiuntura, si è convenuto inoltre di riconoscere una somma *una tantum* in misure di *welfare*.
Le Parti hanno inoltre firmato un Protocollo per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari, con il quale il Gruppo riafferma i principi che contraddistinguono una economia sana, sostenuta dalla qualità del lavoro, quali la legalità, la trasparenza, la sostenibilità, la salute e la sicurezza sui luoghi di lavoro. In proposito è stato costituito un Osservatorio del settore con lo scopo di individuare le misure di miglioramento possibile e di illustrare scenari e prospettive in tale ambito che tengano conto dell'evoluzione del mercato, dell'andamento della domanda/offerta dei servizi e delle esigenze delle imprese.

Evoluzione dei processi di riorganizzazione/razionalizzazione del lavoro, in corso o annunciati, in attuazione del CCNL del settore delle attività ferroviarie o per effetto dell'applicazione di strategie aziendali inquadrate nel periodo del Piano Industriale

Nel 2020, al fine di ridurre gli impatti derivanti dall'emergenza pandemica da COVID-19, sono stati sottoscritti specifici accordi con le Organizzazioni sindacali con cui si è concordato il ricorso agli ammortizzatori sociali, come previsti dalle normative applicabili, nei settori maggiormente interessati da riduzioni/sospensioni delle attività.
Con particolare riferimento al settore delle attività ferroviarie, le principali società del Gruppo (Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Mercitalia Rail Srl) hanno attivato le prestazioni ordinarie del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
Inoltre, sempre nel 2020, Rete Ferroviaria Italiana SpA, in linea con il percorso delineato nel 2019, ha attuato, a favore dei dipendenti in possesso dei requisiti previsti, l'accesso alle prestazioni solidaristiche straordinarie del suddetto Fondo relative al ricambio generazionale.
L'accesso al Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, per quanto riguarda, invece, le prestazioni straordinarie, nel corso del 2020, si è avuto a favore dei lavoratori, in possesso dei requisiti richiesti, delle società Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA e Ferservizi SpA.

Il tasso di assenteismo del 2020 è pari al 9,5%[46] ,rispetto all'8,3% del 2019 e all'8,7% del 2018.

Rapporti con il sistema associativo (es. sindacati di categoria)

Nel Gruppo vigono accordi formali con le Organizzazioni sindacali in materia di salute e sicurezza che intendono promuovere interventi tesi a favorire lo sviluppo della cultura della sicurezza e della prevenzione tra i lavoratori, attraverso il tempestivo aggiornamento della formazione dei dipendenti anche per effetto dell'introduzione di nuove apparecchiature o nuove tecnologie.

46 Nelle ore di assenza non sono comprese quelle relative agli ammortizzatori sociali.

Nel Gruppo FS Italiane non esistono rischi per la libertà di associazione e contrattazione collettiva. Il sistema di relazioni industriali del Gruppo FS Italiane prevede modalità e tempi dell'interlocuzione sindacale in un sistema articolato di informazione e contrattazione ai vari livelli, nazionale e territoriale, con i soggetti sindacali titolati (Segreterie Nazionali/Segreterie territoriali/Rsu/Rsa). Il Gruppo FS Italiane, inoltre, applica integralmente gli accordi interconfederali, incluso quello sulla rappresentatività sindacale.

La Formazione

Nel corso del 2020, la rilevanza delle azioni di formazione[47] rispetto alla garanzia di continuità delle *operations*, alle esigenze di evoluzione dei processi aziendali, al sostegno concreto alle strategie del Gruppo e alla vicinanza con le nostre persone, è stata ulteriormente accresciuta dagli eventi legati all'emergenza COVID-19 e dalle necessità che ne sono conseguite. L'investimento del Gruppo nella Formazione non soltanto non ha avuto riduzioni, ma si è anzi rinforzato seppur nella necessaria profonda rivisitazione della didattica e delle modalità di erogazione, aspetti, questi, che incidono anche nei dati di sintesi più avanti riportati.

Le strutture di formazione del Gruppo hanno massimamente valorizzato la discontinuità verificatasi per accelerare alcuni processi di evoluzione sul piano delle metodologie e delle tecnologie a supporto della formazione.

Rispetto alle attività legate alla sicurezza di esercizio, nella necessità di mantenere inalterato il *curriculum* didattico e garantire la certificazione delle competenze acquisite nel rispetto delle normative nazionali e di settore, le attività didattiche sono state realizzate con modalità di *distance learning*, in sincrono, organizzando classi di partecipanti estremamente ridotte nella numerosità e adottando strumenti didattici ulteriori di alimentazione dei processi attentivi e di verifica *in itinere* dell'apprendimento.

Rispetto alle attività di formazione finalizzate alla sicurezza sul lavoro, analogamente si è ricorsi a metodologie di *distance learning*, lasciando inalterata la durata complessiva delle attività didattiche.

Il 95% delle attività formative svolte nel 2020 ha riguardato le abilitazioni tecnico-professionali per il personale di esercizio, la sicurezza di esercizio e sul lavoro.

Rispetto alle attività di formazione su competenze tecnico professionali dei processi *no core*, così come alle attività di formazione comportamentale e manageriale, si è potuto realizzare un profondo ridisegno metodologico dell'offerta formativa di Gruppo secondo l'approccio *Flipped Classroom*[48] appoggiato a tecnologie digitali che integrano momenti di *webinar* con momenti di *e-learning* o di autoformazione.

Questa evoluzione, già progettata nel corso del 2019 e la cui implementazione è stata accelerata dall'emergenza COVID-19, ha consentito di erogare tutte le filiere di attività pianificate nel Piano di Formazione di Gruppo 2020 con elevati *standard* di qualità percepita e di apprendimento rilevato. Per la natura del metodo, si è riequilibrato il mix di strumenti didattici che nella fase pre-COVID erano sostanzialmente riconducibili alle attività di didattica in presenza, costruendo un ecosistema formativo *blended*, articolato in *tools* in autoformazione, laboratori in sincrono, attività di *social learning*, materiali di studio, pillole video.

Complessivamente, nel 2020 sono state erogate circa 518 mila giornate/uomo[49] di formazione dalle principali società del Gruppo. Il dato, analogo a quello rilevato nel 2018, va letto nella cornice di cambiamento sopra descritta e, dunque, seppur inferiore al dato assoluto del 2019 di circa un 28%, può essere considerato assimilabile se aggiungiamo ad esso i numerosi contenuti offerti ed erogati in autoformazione e non presenti nel 2019.

47 Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS SpA, RFI, Trenitalia, Busitalia Sita Nord, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics e Mercitalia Rail.

48 La Flipped Classroom o didattica capovolta viene sperimentata ufficialmente per la prima volta negli anni 90 da Erica Mazur presso l'Università di Harvard. Trova una compiuta formalizzazione metodologica con il contributo di Jonathan Bergmann e Aaron Sams. Diffusa anche in Italia, riconosciuta dal MIUR.

49 I dati relativi alla formazione annua effettuata sono espressi in giornate/uomo (pari a una media di 7,60 ore al giorno).

Le attività formative della Capogruppo, erogate trasversalmente alle società del Gruppo, hanno perseguito gli obiettivi di:

- accelerare i processi di innovazione facilitando lo sviluppo di un *mindset* a supporto della imprenditorialità interna e l'acquisizione di *skills* tipiche dell'innovazione;
- far evolvere la cultura e le competenze manageriali delle persone del Gruppo, in particolar modo dei neoassunti, di tutti i dipendenti coinvolti in programmi di sviluppo di tutte le diverse filiere professionali, in sinergia con le società operative;
- garantire l'integrazione dei neoassunti nel sistema produttivo aziendale facilitandone l'inserimento attraverso i percorsi di *Induction*;
- sostenere la cultura del *diversity management* promuovendo azioni di sensibilizzazione, di acquisizione di conoscenze e competenze a sostegno della conciliazione lavoro-vita personale e a supporto della capacità di valorizzare ed integrare le differenze;
- agevolare la diffusione di una cultura aziendale orientata all'internazionalizzazione.

Sono proseguiti senza soluzione di continuità programmi già attivati nel 2019, quali:

- i *Leadership Program* - dedicati allo sviluppo della filiera manageriale del Gruppo,
- l'*Induction Program* - per i laureati neoassunti, e le analoghe iniziative svolte a livello societario dedicate agli assunti diplomati e laureati;
- la formazione sulla protezione dei dati personali – che ha anzi avuto un ulteriore sviluppo rispetto all'evoluzione già fatta nel 2019 e che si è arricchita di contenuti digitali prodotti internamente;
- la sensibilizzazione e formazione sui temi di *Diversity & Inclusion* (D&I) – che ha proseguito il programma già avviato nel 2019 e dedicato alla Famiglia professionale risorse umane, con un focus specifico sulla gestione e superamento degli *unconscious bias*. Alcune *Academy* specifiche – come per esempio la *Recruiting Academy*, dedicata sia al mondo HR che alla Linea – si è integrata di moduli dedicati a temi D&I. È stato inoltre sviluppato un piano di *e-learning* sui temi della prevenzione delle molestie sessuali, sulla valorizzazione delle diversità di genere e *ageing*, che si amplierà ulteriormente nel corso del 2021;
- l'offerta *Open* di formazione attraverso la Piattaforma MOOC (*Massive Open Online Courses*) distribuita ad oltre 2.000 colleghi del Gruppo;
- le azioni formative riservate alle donne al rientro dal periodo di maternità e già avviate nel 2019;
- la diffusione del catalogo interno offerto dalla Capogruppo a sostegno dello sviluppo delle *soft skill* di tutte le figure professionali del Gruppo;
- nell'ambito della formazione rivolta ai *manager* del Gruppo, è proseguita la partecipazione del *management* ai seminari e *webinar* di aggiornamento su temi scenario, mercato, *leadership* proposti all'interno del programma di *The European House Ambrosetti.*

La formazione legata all'aggiornamento professionale sui temi trasversali gestiti dalla Capogruppo ha visto nell'arco del 2020 un ulteriore incremento dei titoli sviluppati all'interno, con la costituzione di vere e proprie filiere di aggiornamento professionale permanente per le aree professionali di *staff*.

Sono stati erogati numerosi *digital learning* su temi di cultura organizzativa e di *compliance*, fra cui: *Cyber security*, Regolamento in materia di dati personali (*Privacy*), *ABC System*, *Antitrust*, normativa del lavoro.

Altri *digital learning* hanno riguardato temi relativi alla *Corporate Social Responsability* e Sostenibilità.

Sono inoltre stati avviati importanti progetti nuovi a diretto supporto del piano strategico del Gruppo, in particolar modo sui filoni dell'internazionalizzazione, dell'innovazione, della digitalizzazione, della sostenibilità.

Rispetto all'internazionalizzazione, è stata progettata ed attivata l'*International Academy* di Gruppo con l'obiettivo, da un lato, di sostenere le capacità dei *manager* ed *expert* già operativi in progetti internazionali garantendone la massima spendibilità ed efficacia anche in contesti multiculturali, da un altro lato si è mirato ad avviare un programma dedicato a giovani *professional* con il fine di costruire un bacino di professionalità spendibili nel panorama delle attività internazionali del Gruppo.

Rispetto all'innovazione, la formazione ha consolidato la propria *partnership* con la direzione strategie del Gruppo realizzando il programma *Innovation Skill Hub*, finalizzato a costruire in maniera diffusa fra i dipendenti del Gruppo un *mindset* che possa costituire un ambiente culturale ed operativo favorevole al costante esercizio dell'innovazione e dell'imprenditorialità interna. Il programma ha visto la partecipazione in *partnership* di importanti Università italiane. Tutto realizzato con didattica *distance* e con approccio innovativo, ha ottenuto riconoscimenti nel panorama nazionale qualificandosi come *best practice* innovativa nel campo *human resources*.

Rispetto alla digitalizzazione, sono stati svolti programmi massivi di formazione a supporto delle *skill* necessarie al lavoro nel *digital workspace*, oltre a progetti dedicati a filiere professionali specifiche particolarmente impattate dal regime di *remote working*. È stato realizzato presso la società Italferr SpA un progetto pilota di *digital skill assessment* e di successivo *training* che costituirà la base per l'avvio di iniziative massive di sviluppo delle competenze digitali in tutte le società del Gruppo.

Per quanto riguarda la formazione sui temi della sostenibilità, in coerenza ed a supporto dell'attenzione che il Piano Industriale del Gruppo rivolge agli obiettivi di sostenibilità, in linea con l'Agenda Europea 2030, attraverso la famiglia professionale sostenibilità della Capogruppo, sono proseguite le azioni di sensibilizzazione e formazione, declinate in *workshop* formativi rivolti ai consiglieri di amministrazione delle società del Gruppo, e sono state realizzate alcune nuove iniziative specificatamente volte ad incrementare le competenze della famiglia professionale rinforzandone l'efficacia all'interno delle singola società anche in una logica di *network* professionale interno al Gruppo.

L'investimento sul *digital learning*, in linea con i *driver* di digitalizzazione del Piano Industriale di Gruppo e in una logica di ulteriore evoluzione rispetto a quanto già fatto nel 2019, si è posto tre obiettivi principali:

- raggiungere un maggior numero di utenti della formazione distribuendo contenuti in maniera massiva in una logica di ampliamento della partecipazione ai processi di formazione, *continuos learning* e di condivisione delle conoscenze organizzative;
- valorizzare il regime di *remote working* per facilitare dinamiche di cambiamento culturale nell'approccio all'apprendimento, offrendo opportunità di auto-apprendimento aperte a diversi ruoli e diversi livelli di responsabilità;
- sviluppare competenze di *authoring* interno tali da valorizzare il *know how* del Gruppo e digitalizzare progressivamente i contenuti formativi delle numerose scuole di formazione interne.

Sono proseguiti i progetti di investimento, previsti nel Piano strategico, per l'innovazione digitale del processo di formazione.

Attraverso i piani di formazione gestiti dalle singole società si è continuato a dedicare particolare attenzione ai temi della *customer centricity*, con l'obiettivo di mantenere costante lo sforzo di tutte le persone del Gruppo nel valorizzare la centralità del cliente come principio ispiratore della nostra cultura e del nostro *business*. Si sono realizzate numerose azioni formative finalizzate a sostenere il personale di *front line* nella relazione con il cliente, in una logica di sicurezza, servizio e cura, ancor più nella situazione di emergenza COVID-19 che ha richiesto l'implementazione di particolari procedure di sicurezza finalizzate a tutelare la salute dei viaggiatori. Altre azioni sono state dedicate a garantire la cura del cliente anche nella relazione intermediata dalle tecnologie o da mezzi di distanziamento.

Sono state inoltre realizzate circa 12 mila giornate di formazione per il personale esterno appartenente ad aziende fornitrici, al fine di assicurare *standard* di competenze e di sicurezza omogenee.

Il costo complessivo, relativo alle sole giornate rivolte ai dipendenti è stato di 5.693 mila euro. Il dato di costo è inferiore all'analogo del 2019 del 35%. Lo scostamento del dato economico, a fronte di un impegno formativo invece comparabile a quello dell'anno precedente, è interamente riconducibile alla variazione già descritta sulle modalità di erogazione della formazione, che hanno consentito notevoli riduzioni dei costi di trasferte e logistica. La valorizzazione del patrimonio interno di conoscenza anche ai fini della didattica ha inoltre contribuito ad un ulteriore abbattimento dei costi di docenza.

Il ricorso ai finanziamenti alla formazione ha generato un ricavo di 3.944 mila euro.

Grazie alla collaborazione con le parti sindacali nell'accelerazione dei lavori dei Comitati di Pilotaggio Fondimpresa, è stato possibile presentare piani per la maggior parte della attività formative realizzate, garantendo la sostenibilità economica del processo.

Nel 2020 si è inoltre accelerato il processo di sviluppo del Modello formativo del Gruppo, in piena consonanza con i *trend* di mercato e nella direzione della costituzione di vere e proprie *corporate academies* interne. Nell'ultimo trimestre dell'anno è stato completato il primo *assessment* dei processi formativi delle società più grandi, condotto secondo una metodologia standardizzata, che ha consentito l'individuazione di aree di sviluppo sulle quali saranno costruiti i piani 2021.

gg/uomo

giornate/uomo[50] di formazione per inquadramento professionale e genere*	**2020**	**2019**	**2018**
Totale giornate di formazione	**517.854,68**	**681.221,24**	**573.359,28**
Dirigenti	2.203,05	4.865,85	3.272,94
- di cui donne	*1.613,53*	*3.786,16*	*2.450,48*
- di cui uomini	*589,52*	*1.079,70*	*822,46*
Quadri	33.816,46	45.890,47	48.341,21
- di cui donne	*28.114,04*	*37.542,49*	*41.095,72*
- di cui uomini	*5.702,42*	*8.347,98*	*7.245,49*
Impiegati	276.574,26	374.231,69	327.013,96
- di cui donne	*200.263,42*	*273.811,92*	*253.527,50*
- di cui uomini	*76.310,84*	*100.419,77*	*73.486,46*
Operai	205.260,92	256.233,23	194.731,17
- di cui donne	*197.349,35*	*247.282,02*	*188.350,29*
- di cui uomini	*7.911,57*	*8.951,21*	*6.380,88*
Totale di cui donne	**90.514,36**	**118.798,66**	**87.935,29**
Totale di cui uomini	**427.340,33**	**562.422,58**	**485.423,99**
giornate medie di formazione per dipendente	**8,76**	**11,03**	**9,27**

*Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS SpA, RFI, Trenitalia, Busitalia Sita Nord, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics e Mercitalia Rail.

Il *Recruitment*

Il 2020, nonostante l'emergenza COVID-19, ha visto il Gruppo proseguire il proprio impegno in tutte le attività di *talent acquisition* e *recruitment*, ispirate ai consueti principi di meritocrazia, trasparenza e pari opportunità, anche in una logica di *diversity & inclusion*.

In continuità con la promozione della diversificazione professionale e valorizzazione delle risorse interne al Gruppo, ciascun processo di selezione relativo alle opportunità per i *target professional* e *middle manager* ha visto una preliminare

[50] I dati relativi alla formazione annua effettuata sono espressi in giornate/uomo (pari a una media di 7,60 ore al giorno).

attività di *job posting*, in modalità *distance*, con 374 iter attivati, per la copertura di oltre 650 posizioni per la mobilità societaria e infragruppo.

Al tempo stesso, la ricerca sul mercato esterno è proseguita attraverso un processo di selezione sempre più innovativo e digitale, che ha permesso di individuare giovani talenti e risorse con specifiche *expertise*, utili al raggiungimento degli obiettivi aziendali. Sono stati realizzati 731 processi di selezione a livello di Gruppo sui diversi *target* e valutati oltre 400.000 cv presenti in banca dati, di cui oltre 150.000 in risposta agli annunci pubblicati. Sono stati individuati, in totale, oltre 300 candidati neolaureati pronti per l'inserimento in azienda, di cui 91 attraverso la proficua collaborazione con il *network* delle università.

La realizzazione delle attività di selezione in digitale è stata possibile grazie all'implementazione progressiva del progetto *Smart Recruiting*, avviato l'anno precedente, che ha visto l'adozione di un nuovo modello di *talent acquisition* anche attraverso l'evoluzione della piattaforma tecnologica a supporto e l'introduzione di un sistema di intelligenza artificiale per la lettura semantica dei *curriculum vitae*.

È stata inoltre istituita la *Recruiting Academy*, percorso di formazione per il *change management*, che ha coinvolto circa 400 colleghi di HR e Line, per accrescerne il *know-how* interno sui processi di selezione e *candidate experience*, nonché rafforzarne la sensibilità su temi trasversali quali l'*employer branding* e la D&I.

Con l'obiettivo di consolidare l'*attraction* dei talenti e il *recruitment* su tutti i *target*, sono stati gestiti i canali digitali di promozione delle opportunità professionali: il *career website* "FSitaliane.it/Lavora con noi" con una media di 240.000 visitatori/mese; le pagine istituzionali Facebook "FS *Careers*" e LinkedIn con, rispettivamente, circa 17.000 e 600.000 *followers*. Inoltre, con "FirSt", primo *chatbot* del Gruppo dedicato alla *talent acquisition*, grazie al *machine learning*, si è risposto a 3.571 richieste di informazione, supporto o collaborazione pervenute da *stakeholder* esterni e potenziali candidati.

Continuo è stato l'investimento nel promuovere e realizzare iniziative di *employer branding* e *attraction* anche attraverso i rapporti con le università, che nel 2020 hanno visto la trasformazione in modalità *distance* di pressoché tutte le attività rivolte a studenti dei corsi di laurea e post laurea. Sono stati coinvolti oltre 400 allievi nell'ambito di 14 *partnership* con le università per percorsi formativi *ad hoc*, tra cui: *Master*, Scuola di Alta Formazione, *Academy*; iniziative per favorire l'internazionalizzazione e l'esportazione del nostro *know-how* all'estero; attività di docenza o testimonianza di *manager* aziendali (n. 234), *stage* in modalità *smart training* (n. 86) e supporto agli studenti per tesi di laurea (n.19) o con borse di studio (n.43), volti a favorire l'osmosi tra *know-how* aziendale e universitario; giornate di *attraction*, orientamento e selezione, cerimonie inaugurali/conclusive di percorsi accademici; attività di *advisoring* come parti sociali in ambito studi di settore (n. 52); *virtual career day* e *job meeting* con l'incontro di oltre 3.000 giovani allo *stand* virtuale FS Italiane (n. 11).

Lo Sviluppo

Durante il 2020 la Struttura Organizzativa Sviluppo ha accelerato il percorso di digitalizzazione dei processi di *assessment* del potenziale manageriale, nonostante un iniziale fermo delle attività nel mese di marzo 2020, che è stato tuttavia utilizzato per riprogettare i processi.

Questo ha comportato dapprima una revisione e rimodellamento delle prove di *assessment* utilizzate in presenza, che sono state adeguate per poter essere somministrate ai partecipanti anche in modalità *online*, senza perdere in termini di qualità dal punto di vista della sollecitazione dei comportamenti manageriali richiesti.

La piattaforma aziendale *Teams*, in questo processo, è stato un potente alleato poiché ha consentito di svolgere ogni tipo di prova (di gruppo, scritta, colloqui a due) da remoto, garantendo agli *assessor* la stessa capacità di valutare le caratteristiche manageriali necessarie per l'apprezzamento del potenziale.

Dopo una iniziale fase di *testing*, che ha coinvolto gli *assessor* della Struttura Organizzativa Sviluppo, anche gli *assessor* delle società sono stati allineati, consentendo al Gruppo di recuperare il fermo delle attività del mese di marzo.
A fine anno il bilancio è stato di 353 valutazioni svolte in modalità *online* con il coordinamento della Capogruppo (48 *senior manager*, 130 *middle manager*, 78 *front line manager*, 75 *professional*, 22 *Review* di *middle* e *senior manager*)[51].
Per i target di *middle* e *front line manager* l'anno si è chiuso persino in *over performance* rispetto a quanto pianificato ad inizio anno, prima dell'emergenza sanitaria.
La priorità numero 1 in termini di revisione dei progetti digitali è stata data alle valutazioni dei *target* apicali e dirigenziali, in quanto a più elevato impatto organizzativo sulla copertura delle posizioni critiche/chiave delle diverse società del Gruppo.
Rispetto al *target* dei *professional*, cioè i neolaureati del Gruppo, le loro valutazioni di potenziale hanno subito un effettivo rallentamento, che ha restituito volumi minori a chiusura d'anno, per via di un progetto piuttosto articolato volto alla costruzione di una prova digitale di *in tray*. La soluzione è stata sviluppata in modo innovativo e, grazie alla incorporazione completa all'interno del sistema aziendale *Talent ROAD*, ora il Gruppo è in grado di gestire questo processo completamente *online* e prevede per il 2021 di effettuare circa 300 valutazioni (a fronte delle 75 effettuate nel 2020), garantendo a tendere una capacità di offerta di *assessment* su larga scala, che favorirà uno sviluppo manageriale e professionale più tempestivo per le risorse assunte da circa 2 anni in azienda.
Durante il periodo di riprogettazione, per assicurare comunque l'avvio del percorso di sviluppo dei neolaureati , attraverso questionari di personalità, motivazionali e test di ragionamento, sono stati coinvolti circa 670 laureati in un progetto *online*, che è terminato a dicembre 2020 e relativamente al quale a ciascuna persona verrà restituito un *report* qualitativamente molto ricco, che i singoli potranno utilizzare come spunto di sviluppo (nel *report* sono contenute aree di forza e di miglioramento delle persone, a cui si associano indicazioni pratiche per esercitare *on the job* e in autonomia delle azioni di sviluppo mirate a consolidare e sviluppare i comportamenti manageriali del modello di *Talent Management* di Gruppo).
Rispetto alle leve di sviluppo, nel febbraio 2020 è terminato un percorso di accreditamento per 30 nuovi *coach* interni al Gruppo, facenti parte delle aree più varie, da quelle HR a quelle di Linea, e sono stati attivati 37 percorsi di *coaching* a supporto dei piani di sviluppo attivati per le persone in crescita, sia a livello manageriale che trasversale.
È stato inoltre attivato un percorso *online* con la partecipazione della struttura di *Training & Learning* che si concluderà a gennaio 2021 e che porterà alla certificazione di 15 nuovi *assessor* che entreranno nell'albo di Gruppo e contribuiranno a portare avanti i processi di valutazione manageriale interna.

La valutazione di *performance* annuale, effettuata dai responsabili delle risorse attraverso la piattaforma SIV (Sistema Integrato di Valutazione) ha coinvolto 13.076 persone, mentre la valutazione del potenziale ha riguardato 1.153 persone[52].
Per le risorse che non rientrano nel processo di valutazione del SIV, il monitoraggio delle prestazioni rese annualmente è affidato ai relativi responsabili attraverso meccanismi informali (per esempio, restituzione di *feedback* su punti di forza e aree di miglioramento).

[51] I volumi riportati fanno riferimento ai *target* gestiti e coordinati direttamente da FS Holding, mentre i volumi indicati nelle tabelle fanno riferimento anche alle valutazioni del potenziale societarie.
52 Il perimetro di riferimento riguarda le seguenti società: FS SpA, RFI, Trenitalia, Busitalia Sita Nord, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics e Mercitalia Rail.

La Sicurezza e la salute sul lavoro

Il Governo il 31 gennaio 2020 ha dichiarato lo stato di emergenza sul territorio nazionale in relazione al rischio sanitario connesso all'insorgenza dell'epidemia del virus COVID-19, un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale; in seguito sono stati emanate, e costantemente aggiornate, disposizioni normative di ordine pubblico per la gestione dell'emergenza con l'obiettivo di contrastare e contenere la diffusione della malattia, rivolte ai cittadini e alle imprese.

Il Gruppo ha costituito al suo interno un comitato intersocietario, formalizzato con la Comunicazione Organizzativa di Gruppo "Nuovo Coronavirus – Istituzione *Task-Force* Intersocietaria", con il compito di monitorare costantemente l'evoluzione dello scenario, di garantire il coordinamento di tutti gli interventi disposti dai provvedimenti governativi in materia di salute e sicurezza e di definire, eventualmente, ulteriori necessari e tempestivi provvedimenti interni.

Le società, con proprie disposizioni, hanno dato attuazione alle misure di competenza disposte dalle autorità pubbliche, aggiornandole costantemente in relazione alle disposizioni dei DPCM emanati nel corso dell'anno; in particolare, a seguito della disposizione di sospendere le attività non essenziali per le aziende, tutto il personale non indispensabile per garantire i servizi di trasporto pubblico è stato collocato in modalità *smart working*. I Datori di Lavoro delle stesse hanno elaborato i documenti "Gestione Emergenza Sanitaria Pubblica legata alla insorgenza del Coronavirus COVID-19 – Protocollo Anticontagio", esplicitando le modalità attuative del "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID-19 negli ambienti di lavoro", sottoscritto dalla Parti sociali e aggiornato il 24 aprile 2020, come disposto dal DPCM del 26 aprile 2020; il contenuto dei protocolli e le misure di contenimento e di contrasto ivi definite sono stati costantemente aggiornati in relazione all'evoluzione delle misure previste dall'Autorità Pubblica.

La seconda edizione del "Laboratorio sui modelli organizzativi *Health, Safety and Environment*" curato dalla Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa a cui hanno aderito, oltre al Gruppo FS, i principali Gruppi Industriali italiani (Eni, Enel, Terna, Autostrade per l'Italia, IPZS, SARAS, SAIPEM, A2A), realizzato in modalità da remoto, è stato incentrato sulle metodologie di misurazione della cultura della salute e sicurezza sul lavoro sia tramite questionari volti a misurare la cultura percepita dal personale che tramite l'elaborazione di specifici KPI di processo. I risultati del laboratorio sono stati presentati nel seminario in modalità *Teams*, tenutosi il 19 ottobre, con la partecipazione dei responsabili delle strutture Personale e Salute e sicurezza sul lavoro delle società; in particolare, è stata presentata una nuova metodologia di misurazione della cultura percepita della salute e sicurezza sul lavoro dal personale dell'impresa, definita nell'ambito dei lavori del laboratorio, e i risultati della sua sperimentazione in siti piloti delle società del Gruppo aderenti.

Nei mesi di ottobre, in occasione della Settimana Europea della Salute e Sicurezza sul lavoro, e di novembre le società hanno realizzato la seconda edizione del *Safety Day* al fine di confermare, anche in un anno così difficile per il Paese e per le imprese, a causa della pandemia, l'impegno sulla sicurezza e il coinvolgimento del personale sui temi della prevenzione. Tutte le giornate sono state svolte in modalità *Teams* e *streaming* con una ampia partecipazione sia dei responsabili delle società che del personale. Le iniziative, con la presenza degli amministratori delegati delle società, sono state dedicate alla presentazione degli impegni per contrastare l'epidemia sui luoghi di lavoro assicurando la salute di tutto il personale; nell'ambito delle iniziative, gli amministratori delegati hanno consegnato simbolicamente un riconoscimento artistico al personale che si è distinto nell'impegno sulla prevenzione dell'epidemia in impresa e ai colleghi che hanno partecipato quali volontari alle attività di pubblico soccorso.

Nel 2020 è proseguito l'impegno per una rigorosa gestione della prevenzione incentrata sul raggiungimento degli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento dei processi operativi di sicurezza.

Nel corso dell'esercizio inoltre sono state erogate 13.900,65 giornate/uomo[53] di formazione di materia di salute e sicurezza sul lavoro. I principali corsi hanno riguardato:

- Corso *e-learning* Sicurezza sul Lavoro per Preposti
- Corso *e-learning* per Salute e sicurezza lavoratori in *Smart Working*
- Formazione *e-learning* Salute e Sicurezza Lavoro Dirigenti
- Seminario in aula virtuale sulla piattaforma *Teams*: La Gestione della Salute e Sicurezza sul lavoro: l'Emergenza Coronavirus
- Pillola formativa "Ripartiamo in Sicurezza": misure di prevenzione contro il COVID-19
- •Corso Salute e Sicurezza sul lavoro - Adempimenti da Normative di legge, Acquisizione/Aggiornamento e/o certificazione comp Tecnico-Specialistica/Abilitativa
- Sostegno al ruolo professionale: *Safety* comportamentale

Sempre in relazione alla Promozione della salute dei lavoratori il Gruppo ha messo in atto diverse iniziative:

- #weforSafety: con l'obiettivo di valorizzare l'impegno sulla sicurezza, coinvolgere e sensibilizzare il personale sui temi della salute e sicurezza sul lavoro, il Gruppo, in accordo con tutte le società, realizza ogni anno il *Safety Day*, un appuntamento annuale nella terza settimana di ottobre, coincidente con la settimana europea della sicurezza sul lavoro. Ogni società, contemporaneamente, nel corso dell'anno attiva iniziative nei propri impianti che si concludono simbolicamente nella settimana prescelta di ottobre. Attraverso WE (*intranet* del Gruppo), le principali iniziative delle società, che si tengono a distanza sulla piattaforma *Teams*, hanno la giusta visibilità in un percorso che può essere seguito con l'*hashtag* #weforsafety.
- piano di comunicazione #Coronavirus: avvio su WE di una campagna di informazione che ha totalizzato oltre 30 mila visualizzazioni con 40 *news* dedicate all'emergenza sanitaria da COVID-19.
- Sezione dedicata alla politica del Gruppo per la Salute e sicurezza sul lavoro con un *focus* su temi chiave quali "*Performance*", "La Rete di competenze del Gruppo FS" e "Coronavirus: Conoscere per Prevenire".
- Campagna sulla vaccinazione dei dipendenti e l'opportunità di effettuare Test antigenici COVID-19.

In base ai dati sugli infortuni indennizzati, compresi gli infortuni correlati all'epidemia da COVID-19, in via di definizione, forniti dall'ente assicuratore INAIL[54], si presentano nella successiva tabella i valori per il 2020 nonché quelli del biennio 2018-2019. I risultati complessivi evidenziano per il 2020 una significativa riduzione degli infortuni e della loro frequenza, in parte dovuti alla riduzione delle attività operative del personale durante il periodo di *lockdown*; ciò premesso, i dati confermano il *trend* di lungo termine di costante riduzione degli infortuni e dell'indice di incidenza.
In tale contesto la stima dei dati consolidati societari del solo settore ferroviario evidenzia il proseguimento della diminuzione degli infortuni con una riduzione di circa il 19,8% rispetto all'analogo periodo del 2019, a fronte di un obiettivo del 3%, e la diminuzione dell'indice di incidenza di circa il 16,4% rispetto al *target* prefissato del 3%, con un valore stimato dell'indice di 14,3.

[53] I dati relativi alla formazione annua effettuata sono espressi in giornate/uomo (pari a una media di 7,60 ore al giorno).
[54] Tutti i dati fanno riferimento a statistiche INAIL che, per il calcolo dei giorni persi per infortunio, considerano indennizzati tutti i giorni di calendario a partire dal terzo giorno di assenza. L'indice di gravità di INAIL non permette una scomposizione dei dati per genere.
Per quanto riguarda la società Anas SpA, le informazioni riportate nel documento non coprono totalmente l'indicatore.

			Unità
Infortuni indennizzati INAIL* **	**2020***	**2019**	**2018**
Infortuni in occasione di lavoro	696	1.089	1.213
- di cui donne	*93*	*164*	*149*
- di cui uomini	*603*	*925*	*1.064*
Infortuni mortali	5	1	4
- di cui donne			
- di cui uomini	*5*	*1*	*4*
Infortuni gravi sul lavoro	198	316	365
- di cui donne	*22*	*50*	*42*
- di cui uomini	*176*	*266*	*323*
Infortuni in itinere	159	292	324
- di cui donne	*31*	*79*	*95*
- di cui uomini	*128*	*213*	*229*
Indice di incidenza generale**	11,74	17,62	19,56
- infortuni donne	*8,79*	*15,80*	*15,44*
- infortuni uomini	*12,37*	*17,99*	*20,32*
Indice di gravità generale	550	673	812

*Dati INAIL 2020 al 21/01/2021 in via di definizione

**Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza media] *1000 dipendenti

***Il perimetro delle società rendicontate include: Ferrovie dello Stato SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Italcertifer SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Ferservizi SpA, Italferr SpA, Busitalia Sita Nord SpA, Mercitalia Logistics SpA e Mercitalia Rail Srl

La società Anas ha registrato nel 2020 un numero di denunce di infortuni sul lavoro pari a 80 con un valore dell'indice di incidenza di 12,30[55].

[55] I dati sono elaborati con gli analoghi criteri utilizzati per le altre società.

Sistemi di Gestione

Continua l'impegno di Ferrovie dello Stato Italiane e delle principali società del Gruppo nell'attuazione, certificazione e mantenimento dei propri Sistemi di Gestione, tra cui il Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, con l'obiettivo di continuare a migliorare le prestazioni del Gruppo. I Sistemi di Gestione integrati vengono utilizzati per rafforzare il SCIGR nelle sue componenti "ambientale" e "salute e sicurezza sul lavoro".

	Qualità	Ambiente	Salute e Sicurezza sul Lavoro
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE		✓	
RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
TRENITALIA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
BUSITALIA NORD GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
FERSERVIZI GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
MERCITALIA LOGISTICS GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓	✓	✓
SISTEMI URBANI GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE		✓	
FERROVIE DEL SUD EST GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	✓		
anas GRUPPO FS ITALIANE	✓		

Per il sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro i datori di lavoro, individuati all'interno di ciascuna società del Gruppo, sono responsabili della redazione del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR) ai sensi del D.Lgs. 81/08; il documento, che contiene la valutazione di tutti i rischi e le misure necessarie da mettere in atto per ridurli al minimo, rappresenta l'elemento cardine dei sistemi di gestione della sicurezza sul lavoro implementati dalle società del Gruppo. Attraverso tali sistemi, le società mettono a disposizione dei lavoratori gli strumenti necessari per segnalare e gestire le eventuali situazioni di pericolo, nonché definire, in presenza di incidenti, le azioni correttive da porre in essere per il miglioramento continuo del sistema stesso.

Impegno per la comunità

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è in questi anni distinto grazie all'impegno profuso nella realizzazione di iniziative volte a contrastare il disagio sociale che insiste nelle aree ferroviarie e alla riqualificazione del territorio a favore della comunità.

Help Center

Un impegno enorme, concentrato sulle persone, che per Ferrovie dello Stato Italiane è al centro di una rete di valore condiviso. Gli *Help Center* sono degli sportelli di ascolto che hanno l'obiettivo di prendere in carico i più deboli della nostra società per avviarli verso percorsi di recupero, collaborando con i servizi sociali e le istituzioni preposte.

L'emergenza sociale, derivante dal protrarsi della crisi economica e aggravata nel corso del 2020 dall'emergenza sanitaria, investe tutto il territorio nazionale, concentrandosi in particolare nelle stazioni ferroviarie. Il progetto di solidarietà degli *Help Center*, promosso e realizzato in collaborazione con gli enti locali e il terzo settore, rappresenta un contributo del Gruppo al crescente fenomeno di disagio sociale e al notevole incremento della pressione migratoria diretta verso l'Europa.

In questo periodo di emergenza, gli *Help Center* hanno continuato a operare, seppur con mille difficoltà per la necessità di sanificare gli ambienti e la mancanza di operatori volontari. I servizi più richiesti sono stati: la distribuzione di beni prima necessità (pasti e indumenti) e dei presidi medico-sanitari (mascherine e gel igienizzante), i servizi di bagni e docce e la concessione temporanea di nuove aree per allestire i dormitori.

Durante l'emergenza sanitaria, la rete degli *Help Center* ha gestito mezzo milione di interventi, tendendo la mano alle oltre 15 mila persone che ogni anno chiedono un aiuto in stazione. In particolare, l'emergenza ha comportato una rimodulazione dei servizi offerti dagli *Help Center*, le cui azioni si sono focalizzate su due assi:

- messa in sicurezza: sono stati incrementati i servizi di doccia e cambio indumenti per le persone non accolte stabilmente, oltre al reperimento e alla distribuzione dei *kit* di emergenza e sostegno alle persone bisognose, con la raccolta e la distribuzione di generi alimentari e di prima necessità;
- condivisione e cooperazione: sono state attivate iniziative a sostegno del collegamento tra i servizi operativi per le persone bisognose, le imprese locali, i donatori e i cittadini.

Il Gruppo gioca un ruolo importante in questo progetto, concedendo in comodato d'uso gratuito locali, all'interno o nei pressi delle stazioni ferroviarie, ad associazioni ed enti che si occupano di marginalità ed emergenza sociale, affinché possano creare le strutture degli *Help Center*. La rete degli *Help Center* si estende attualmente in 18 stazioni ferroviarie dal Nord al Sud dell'Italia. La superficie totale concessa[56] è pari a 4.200 m² per un valore commerciale pari a 6.300.000 euro (stimando una media di 1.500 euro al m²).

Da ottobre 2020 si è potenziata l'attività di supporto alla fragilità sociale attraverso il rafforzamento dell'azione di sorveglianza e prevenzione sanitaria presso l'*Help Center* di Roma Termini e il "Binario95" dove, da giugno 2020, sono stati effettuati gratuitamente oltre 1700 test COVID-19 (sierologici, Tamponi antigenici e molecolari) a persone senza dimora e a operatori dei servizi. Tale attività ha permesso non solo di monitorare le dinamiche dei livelli di contagio tra la popolazione più vulnerabile, ma anche di favorire l'inserimento delle persone senza dimora nelle strutture di accoglienza dei circuiti cittadini in cui opera la rete dell'Osservatorio Nazionale della Solidarietà nelle Stazioni Italiane (ONDS).

[56] Non rientrano nel computo dei dati relativi alla superficie totale concessa in comodato d'uso gratuito gli *Help Center* di Bari e Chivasso in quanto, sebbene partner della rete, utilizzano locali di loro proprietà adiacenti alle relative stazioni ferroviarie.

Oltre alla rete dei 18 *Help Center* già attivi sul territorio nazionale, nei primi mesi del 2020, dopo una consistente opera di ristrutturazione, sono stati approntati i locali del nuovo *Help Center* di Cagliari, con un *target* prevalentemente legato alle donne vulnerabili e vittime di violenza. L'operatività del centro è stata garantita durante l'anno nonostante le restrizioni legate al COVID-19.

Grazie all'accordo tra la Regione Toscana e il Gruppo FS Italiane, nel febbraio 2020 è stata inoltre inaugurata una nuova struttura di accoglienza per nuclei mamme con bambino presso la stazione di Livorno[57].

Nel 2020 è giunto quasi a compimento il lavoro di coprogettazione per la creazione a Rovereto di un centro polifunzionale: il progetto è entrato nella fase di definizione legata alla riqualificazione degli spazi fisici e alle dimensioni di co-gestione delle future attività.

***Help Center* attivi[58]**
Roma
Chivasso
Milano
Genova
Messina
Bologna
Bari
Pescara
Foggia
Napoli
Catania
Torino
Firenze Santa Maria Novella
Melfi
Pisa
Reggio Calabria
Cagliari
Brescia

Affinché gli *Help Center* possano lavorare sinergicamente, il Gruppo si avvale della stretta collaborazione dell'Osservatorio Nazionale della Solidarietà nelle Stazioni (ONDS). L'ONDS, la cui direzione è affidata alla cooperativa sociale *Europe Consulting* Onlus, svolge il coordinamento dei centri, la formazione per gli operatori degli *Help Center* e le analisi nell'ambito del disagio sociale. Nel 2020 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha destinato circa 125.000 euro per realizzare attività a favore delle persone in stato di disagio sociale.

[57] Sempre grazie a tale accordo, per il 2021 si prevede l'apertura di due nuovi centri, nelle stazioni di Grosseto e Viareggio.
[58] Nel mese di maggio 2020 sono state sospese le attività dell'*Help Center* di Trieste.

Centri di accoglienza

Oltre agli *Help Center*, sono diversi i centri di accoglienza all'interno di locali ferroviari e gestiti dal grande associazionismo italiano, in particolare a Roma e Milano:

- l'Ostello Caritas "Don Luigi Di Liegro" a Roma;
- il Centro "Rifugio Caritas" a Milano;
- il Centro Diurno "Binario 95" a Roma;
- il Progetto Arca onlus a Milano;
- il Centro "Pedro Arrupe" a Roma, per richiedenti asilo e rifugiati politici gestito dall'Associazione Centro Astalli. Tale centro, attivo dal 2002, ha sede nei locali dell'ex Ferrotel di Roma Smistamento.

La superficie totale, concessa in comodato d'uso gratuito per attività sociali svolte nei centri di accoglienza, corrisponde a circa 11.000 m², per un valore complessivo stimato pari a 16.524.000 euro (valore medio di 1.500 euro al m²).

Complessivamente la superficie totale concessa nel 2020 in comodato d'uso gratuito per attività sociali (*Help Center* e Centri di accoglienza) corrisponde a 15.216[59] m², per un valore complessivo stimato pari a 22.824.000 euro (valore medio di 1.500 euro al m²).

Riuso del patrimonio immobiliare e linee ferroviarie dismesse

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane possiede, oltre agli *asset* funzionali all'esercizio del *core business*, un esteso patrimonio immobiliare parzialmente non utilizzato, costituito da stazioni, caselli e sedimi ferroviari. Ad oggi 418 stazioni, d'intesa con gli enti locali e l'associazionismo, sono state dedicate ad attività che prevedono la valorizzazione del territorio o l'attivazione di servizi a favore della cittadinanza[60]. Complessivamente sono stati destinati a finalità sociali spazi per circa 155.563[61] m² per un valore complessivo di circa 233.344.000 euro. Le linee ferroviarie dismesse, potenzialmente destinabili a usi sociali e per la mobilità dolce, sono quantificabili in circa 1.162[62] km. Attualmente circa 465 km di linee dismesse sono state trasformate in linee turistiche, percorsi ciclabili e *greenways*.

Altra attività riconducibile alla valorizzazione sociale del patrimonio ferroviario del Gruppo è rappresentata dai percorsi ferroviari destinati a treni storico-turistici. Tale riuso preserva la funzionalità ferroviaria e il ruolo territoriale di linee secondarie, oramai oggetto di scarsa richiesta di trasporto commerciale.

[59] Il dato relativo alla superficie comprende la rete degli *Help Center* (4.200m²) e i Centri di Accoglienza (11.016 m²). A questa superficie va aggiunto, per le finalità sociali e culturali, il Museo della Shoah (7.000 m² a Milano Centrale), concesso all'omonima Fondazione per un canone simbolico.

[60] Il numero si riferisce alle stazioni interessate da almeno un contratto di comodato d'uso gratuito.

[61] Il numero si riferisce a fabbricati concessi in comodato d'uso gratuito all'interno e all'esterno della stazione; per quanto riguarda i piazzali esterni alle stazioni e/o terreni, sono stati concessi dal Gruppo circa 4.141.448 mila m².

[62] Il dato relativo al patrimonio delle linee dimesse non comprende le linee dismesse destinate alla riattivazione in qualità di "tratte ferroviarie ad uso turistico" (185 Km).

Principali eventi dell'esercizio

Nel seguito si riportano i principali eventi dell'esercizio:

L'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) dichiara emergenza di sanità pubblica di interesse internazionale l'epidemia di coronavirus COVID-19

Nel corso del mese di gennaio 2020 è risultato conclamato l'insorgere del *virus* 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 è risultata 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.

La tematica è ampliamente trattata nei paragrafi "Evoluzione Normativa" e "Fattori di Rischio" della presente Relazione sulla Gestione, nonché nel paragrafo "Emergenza COVID" nelle Note esplicative, a cui si rimanda per maggiori dettagli.

Investimento complessivo per 3,7 milioni di euro per interventi di potenziamento infrastrutturale sulla linea Genova - La Spezia

Dal mese di gennaio sono stati avviati gli interventi di potenziamento infrastrutturale nella stazione di Riomaggiore, con l'ampliamento del secondo marciapiede, e all'interno della galleria Biassa tra Riomaggiore e La Spezia, sulla linea Genova - La Spezia, per un investimento economico complessivo di 3,7 milioni di euro.

Incidente ferroviario di Lodi

Il 6 febbraio 2020, a Livraga (Lodi), si è verificato un incidente ferroviario che ha interessato il treno Frecciarossa n. 9595 - in servizio commerciale nella tratta tra Milano e Salerno - che ha causato il decesso dei due macchinisti ed il ferimento di alcuni passeggeri.

Anas: cento milioni di euro per la manutenzione di tunnel stradali sull'intero territorio nazionale

Il 24 febbraio 2020 Anas ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il bando relativo ad un accordo quadro quadriennale, del valore complessivo di 100 milioni di euro, per l'esecuzione di lavori di manutenzione programmata delle gallerie suddiviso in 8 lotti.

In esito alla procedura di gara sarà stipulato un accordo quadro per ciascuno dei lotti al fine di garantire la possibilità di avviare i lavori con la massima tempestività nel momento in cui si manifesta il bisogno, senza dover espletare ogni volta una nuova gara di appalto, consentendo quindi risparmio di tempo, maggiore efficienza e qualità.

POLO MERCITALIA: partecipe nell'emergenza COVID-19 attraverso trasporto e consegna di circa tre milioni e mezzo di tonnellate di beni essenziali

Il Gruppo FS Italiane attraverso il Polo Mercitalia, nel perdurare dell'emergenza sanitaria da COVID-19, in particolare durante la fase di *lockdown,* ha trasportato in Italia e in Europa circa tre milioni e mezzo di tonnellate di beni essenziali (generi alimentari, medico sanitari e farmaceutici nonché strumentazioni per l'impiantistica e le riparazioni, apparecchi per l'illuminazione, vestiario tecnico e carburante per le Forze dell'ordine e l'esercito). Nelle settimane dell'emergenza, circa 5.400 ferrovieri del Polo Mercitalia, di cui oltre 2.100 macchinisti, insieme ai colleghi impegnati nel trasporto passeggeri e nella gestione della circolazione, hanno svolto un ruolo essenziale per l'Italia e l'Europa.

Anas: 76 nuovi bandi da 380 milioni di euro per lavori di pavimentazione nell'ambito del Piano #bastabuche.

Il 16 marzo 2020 Anas ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 76 nuovi bandi di gara per l'esecuzione di lavori di manutenzione programmata della pavimentazione della rete stradale e autostradale in gestione, del valore complessivo di 380 milioni di euro, nell'ambito del Piano #bastabuche, che riguarda tutto il territorio nazionale ed ha l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio offerto e contribuire al rilancio del settore. Il Piano è arrivato alla settima *tranche* ed ha consentito di pavimentare quasi 30 mila km di corsie stradali, per un valore di quasi 2 miliardi di euro. Con questa nuova parte di bandi si prevede di risanare la pavimentazione e la segnaletica orizzontale su almeno ulteriori 5 mila km sull'intero territorio nazionale, incluse anche le strade rientrate all'azienda dagli Enti locali nel corso del 2019.

Gli appalti, di durata quadriennale, saranno attivati mediante Accordo quadro, che garantisce la possibilità di avviare i lavori con la massima tempestività in relazione alla programmazione della manutenzione delle strade, senza dover espletare ogni volta una nuova gara di appalto, consentendo quindi risparmio di tempo e maggiore efficienza nell'esecuzione.

Anas - Piano Economico Finanziario

Il 29 marzo 2020 il Capo Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto alla competente Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali di convocare il "tavolo tecnico" finalizzato a verificare la possibilità di dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 1, commi 1018 e 1019, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e s.m.i. riguardo alla iscrizione in bilancio del diritto concessorio ed aggiornamento del piano economico-finanziario. Anas SpA ha inviato il piano economico-finanziario in data 5 agosto 2020.

Decreto MIT ha semplificato l'utilizzo del Fondo Regioni per l'acquisto di treni

Il 1 aprile 2020, con Decreto del Ministero dei Trasporti nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni, è stata raggiunta l'intesa per la modifica dei termini per l'utilizzo del Fondo per l'acquisto del materiale rotabile ferroviario regionale, pari a 640 milioni di euro di risorse, e per la semplificazione delle modalità con cui le imprese che producono treni possono accedere alle risorse stanziate. Il Ministero ha acquisito la competenza per l'erogazione delle risorse, richieste su base regionale, alle imprese produttrici dei treni, che avverrà attraverso l'anticipo in una unica soluzione del 40% dei corrispettivi dovuti in fase di ordinativo dei materiali e, successivamente, dietro presentazione delle fatture relative agli stati di avanzamento lavori.

Italferr SpA ha aggiudicato la gara per la variante Bari Centrale - Bari Torre a Mare

Il 2 aprile 2020 Italferr SpA ha aggiudicato la gara per la realizzazione della nuova variante di tracciato Bari Centrale – Bari Torre a Mare sulla linea Bari – Lecce. Il valore economico del contratto è di oltre 80 milioni di euro. La nuova variante di tracciato (circa 10 chilometri) rientra fra le opere infrastrutturali per il riassetto del nodo ferroviario di Bari, funzionali alla nuova linea Napoli – Bari, in corso di realizzazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), per la connessione infrastrutturale dell'area campana e pugliese a sostegno dello sviluppo socio-economico del Mezzogiorno. Alla gara a procedura aperta, gestita da Italferr per conto di RFI, hanno partecipato 11 imprese, in forma singola e associata.

Alta Velocità, al via secondo lotto Brescia-Verona assegnato a Saipem, RFI SpA e Cepav due

Il 21 aprile 2020 Rete Ferroviaria Italiana SpA ha comunicato al Consorzio Cepav due (in cui Saipem detiene una partecipazione pari al 59,09% e di cui ha la *leadership* operativa) l'avvenuta assegnazione e la disponibilità di un'ulteriore *tranche* di risorse finanziarie per la realizzazione del secondo lotto costruttivo della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Brescia Est - Verona del valore complessivo di circa 514 milioni di euro, di cui la quota di competenza Saipem è pari a

circa 304 milioni di euro. In particolare, il secondo lotto costruttivo prevede il completamento da parte del Consorzio Cepav due delle opere civili della tratta Brescia Est – Verona e la realizzazione dell'armamento ferroviario, della trasmissione elettrica e delle tecnologie dell'intera tratta. Come comunicato il 6 giugno 2018 in occasione dell'assegnazione del primo lotto costruttivo, il contratto tra Cepav due e Rete Ferroviaria Italiana prevede la realizzazione di un tracciato ferroviario di circa 48 km, compresi i 2,2 km dell'interconnessione "Verona Merci", di collegamento con l'asse Verona – Brennero.

E-Ducato e Mercitalia Fast: avviata fase di sperimentazione per trasporti "*green*" ad Alta Velocità

L'11 giugno 2020 Fiat Chrysler Automobiles Group e Mercitalia Logistics SpA hanno siglato un accordo di collaborazione per utilizzare, in anticipo rispetto alla produzione di serie, un prototipo del nuovo E-Ducato - la versione completamente elettrica del veicolo di Fiat *Professional* - nelle attività di primo e ultimo miglio su strada nel servizio di trasporto merci ad alta velocità *Fast* di Mercitalia Logistics SpA, per permettere trasporti di prodotti "*door-to-door*", abbattendo le emissioni di Co2 in atmosfera con un modello di mobilità sostenibile su tutta la catena del trasporto. Nella fase iniziale si prevede di utilizzare l'innovativo E-Ducato per effettuare le attività di primo e ultimo miglio stradale dall'*hub* di Maddaloni-Marcianise (Caserta) a completamento del servizio Mercitalia *Fast* e per consentire a Mercitalia Logistics SpA di servire in modalità *green* anche l'area metropolitana di Napoli.

Al termine della fase di sperimentazione, Mercitalia Logistics SpA valuterà la possibilità di potenziare la sua flotta con il nuovo autoveicolo E-Ducato, per un approccio alla mobilità globale sempre più ecologico e sostenibile.

Linea Napoli – Bari: approvato progetto definitivo tratta Hirpinia – Orsara

Il 18 giugno 2020 è stato approvato dal Commissario straordinario di Governo, AD e DG di Rete Ferroviaria Italiana SpA, con l'Ordinanza n. 47, il progetto definitivo della tratta Hirpinia – Orsara, secondo lotto della Apice – Orsara, per un nuovo tracciato di circa 25 chilometri, in galleria; il finanziamento dell'intervento, del valore di oltre 1,5 miliardi di euro, è previsto nell'aggiornamento 2018–2019 del Contratto di Programma 2017–2021 parte investimenti, il cui *iter* autorizzativo è in via di conclusione.

Il tratto Hirpinia – Orsara è uno dei lotti più importanti dell'itinerario Napoli – Bari; il tracciato in galleria, circa 25 chilometri, consentirà di completare il collegamento fra la futura stazione di Hirpinia, in territorio campano, e quella di Orsara, in territorio pugliese, con benefici in termini di capacità di traffico e riduzione dei tempi di viaggio per treni passeggeri e merci. Il miglioramento delle connessioni ferroviarie fra la Regione Puglia e le Province più interne della Regione Campania alla linea AV/AC Milano – Roma – Napoli è il primo passo di un ampio processo di integrazione e di sostegno allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno, connettendo due aree, quella campana e quella pugliese, che da sole rappresentano oltre il 40% della produzione meridionale.

La nuova linea Napoli – Bari, del valore di 6,2 miliardi di euro, è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavo – Mediterraneo. Nel 2026, alla conclusione dei lavori, l'opera faciliterà gli spostamenti da Bari verso Napoli e Roma, riducendo i tempi di viaggio: da Bari a Napoli in 2 ore e fino a Roma in 3 ore. Sono comunque previste progressive riduzioni dei tempi di viaggio grazie all'apertura, per fasi, dei nuovi tratti di linea, con l'avvio del nuovo collegamento diretto Napoli – Bari nel 2023.

Mascherine FS, avviata la produzione "*in house*"

Nel mese di luglio 2020 il Gruppo FS Italiane ha cominciato la produzione di mascherine protettive di tipo IIR, da usare in chiave anti-COVID, presso lo stabilimento di Rete Ferroviaria Italiana di Bologna ONAE (Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche), debitamente riconvertito allo scopo durante l'emergenza. L'iniziativa è stata fortemente voluta da FS Italiane e dalla *Task Force* intersocietaria, istituita a fine febbraio scorso per dare risposte concrete alle necessità

emerse durante l'emergenza sanitaria e nelle fasi successive. Ogni giorno sono prodotte circa 270 mila mascherine protettive, utili a coprire tutto il fabbisogno interno.

Torino-Bardonecchia e traforo del Frejus diventano privati

ASTM, società del gruppo Gavio, con un'offerta da 272 milioni di euro, in data 23 luglio 2020 si è aggiudicata la gara per l'acquisizione della quota del 19,347% del capitale sociale di Sitaf, indetta dalla Finanziaria Città di Torino Holding (FCT Holding SpA) e Città Metropolitana di Torino, arrivando a detenere, direttamente e indirettamente, una quota pari al 67,22% del capitale sociale.

SITAF è titolare della concessione, con scadenza nel 2050, per la progettazione, costruzione e gestione del traforo del Frejus, lungo circa 13 km, e del collegamento autostradale al traforo, l'Autostrada A32 Torino-Bardonecchia della lunghezza di 73 km.

A seguito di quanto sopra descritto, Anas ha effettuato, in data 27 ottobre 2020, la girata in favore di FCT Holding SpA dei certificati azionari della partecipazione in Sitaf (pari al 10,653% del capitale sociale societario).

Linea Parma – La Spezia: investimento di circa 3 milioni di euro per manutenzione straordinaria al viadotto ferroviario di Borgo Val di Taro

L'intervento, eseguito fra il 13 giugno e il 22 luglio 2020, con alcune attività di completamento tra settembre e novembre 2020, è stato realizzato da Rete Ferroviaria Italiana a Borgo Val di Taro sulla linea Parma – La Spezia, con un investimento di circa 3 milioni di euro, ed ha avuto per oggetto i lavori al viadotto ferroviario sul fiume Taro.

Investimenti per circa 1,4 miliardi di euro per elettrificare tutta la rete ferroviaria

L'8 settembre 2020 il Gruppo FS ha comunicato che nei prossimi cinque anni, 2020-2024, prevede di elettrificare 670 chilometri di linee ferroviarie, per un investimento stimato di oltre 1,4 miliardi di euro finanziato con risorse statali. Oltre l'orizzonte del 2024 sono stati annunciati 2,4 miliardi di euro di ulteriori investimenti per elettrificare altri 1.670 chilometri di linee.

Gli investimenti di elettrificazione derivano in gran parte da richieste delle Regioni che hanno la competenza sul trasporto pubblico locale. In molti casi, le stesse Regioni hanno contribuito al finanziamento degli investimenti, destinando a queste opere risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 nelle loro competenze.

Gli interventi in programma nell'arco temporale 2020-2024 e oltre avranno un forte impatto sui territori interessati. Tra gli interventi più significativi spicca l'elettrificazione delle linee del bacino veneto, un progetto che assume grande importanza anche in vista dell'aumento di domanda atteso in occasione dei Giochi olimpici invernali di Milano-Cortina 2026. Il progetto prevede l'elettrificazione di circa 176 chilometri di linea a singolo binario. L'investimento, interamente finanziato, è di 230 milioni di euro.

Ponte San Michele sull'Adda riaperto al traffico ferroviario: investimento economico complessivo di circa 21,6 milioni di euro

Il 14 settembre 2020 è stato riaperto al traffico ferroviario il ponte San Michele sull'Adda. Rete Ferroviaria Italiana SpA ha così completato la terza fase dei lavori.

L'importo complessivo dei lavori è di circa 21,6 milioni di euro, di cui 1,6 milioni finanziati dalla Regione Lombardia.

A Torino Lingotto un nuovo Posto Centrale di controllo della circolazione ferroviaria piemontese: previsti gli interventi per un investimento di circa 15 milioni di euro

Nel mese di settembre sono stati avviati gli interventi di Rete Ferroviaria Italiana per la realizzazione del nuovo Posto Centrale di controllo della circolazione ferroviaria a Torino. Il nuovo edificio tecnologico, collocato nella zona di Torino Lingotto, ospiterà la nuova sala di comando e controllo della circolazione ferroviaria del Piemonte e della Valle d'Aosta e sarà costruita con tecnologie e apparati ferroviari di ultima generazione. La posizione del fabbricato è al centro del nodo ferroviario di Torino, nel cuore delle principali linee piemontesi dal Sistema Ferroviario Metropolitano ai collegamenti in direzione *Modane*, Genova e Milano. Le attività del cantiere avranno la durata di 30 mesi per un investimento di Rete Ferroviaria Italiana di circa 15 milioni di euro.

Rete Ferroviaria Italiana ha completato il rinnovo dei binari sulla linea Barletta – Spinazzola con un investimento di circa 25 milioni di euro

Dal 5 ottobre 2020 è ripresa la circolazione dei treni sulla linea Barletta – Spinazzola dopo il completamento da parte della Rete Ferroviaria Italiana del rinnovo del binario da Barletta a Canosa con un impegno economico di circa 25 milioni di euro. È in fase di ultimazione il progetto di fattibilità tecnico-economica dell'elettrificazione della tratta Canosa - Barletta, nell'ambito del quale è prevista, entro il 2023, la realizzazione della nuova fermata dell'ospedale di Barletta. Gli interventi di elettrificazione e di ammodernamento saranno completati entro il 2025. L'impegno economico complessivo del progetto è di 145 milioni euro.

Linea AV/AC Brescia Est – Verona: avviata l'opera di costruzione della Galleria Lonato

Il 5 ottobre 2020 Cepav Due, il Consorzio Eni per l'alta velocità, ha avviato i lavori della linea ad alta velocità Brescia Est – Verona con l'inaugurazione di "Martina", una fresa del diametro di 10 metri, assemblata *ad hoc* per la costruzione della Galleria Lonato, lunga circa 8 chilometri, che sottoattraversa l'autostrada A4 per riemergere a est*,* in affiancamento all'autostrada stessa. L'opera costituisce un'importante tappa nel completamento del collegamento ferroviario AV/AC Milano – Venezia e del *Core Corridor* TEN- T Mediterraneo che collega la Penisola Iberica fino al confine Ucraino, per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est (da Torino a Trieste), toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia, e proseguire verso l'Ungheria, incrementando in questo modo la capacità di *import-export* da e per l'Unione Europea e ampliando il bacino di riferimento dei principali *gateway* portuali localizzati in Italia, in particolare l'Arco del Nord Adriatico e l'Arco del Nord Tirreno; sono previsti complessivamente 4 viadotti, 15 cavalcavia, 4 gallerie naturali e 17 gallerie artificiali. La Tratta AV/AC Brescia-Verona ha un valore economico di circa 3,4 miliardi di euro e l'attivazione del servizio commerciale è prevista per i Giochi Olimpici invernali 2026 di Milano-Cortina.

Riaperto a Bologna il Nodo stradale di Rastignano, ultimo tratto del lotto 1 per un investimento pari a circa 16,3 milioni di euro

Il 9 ottobre 2020 Rete Ferroviaria Italiana SpA ha comunicato che si è conclusa la fase di interventi realizzati con l'apertura al traffico dell'ultimo tratto del Lotto 1 del Nodo stradale di Rastignano, come previsto nell'accordo siglato nel 2011 tra Ministero Infrastrutture e Trasporti, Anas SpA, RFI SpA, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comuni di Bologna, San Lazzaro di Savena, Pianoro e Parco Regionale Gessi Bolognesi e Calanchi dell'Abbadessa. L'investimento complessivo per questo primo lotto è stato di circa 23 milioni di euro, finanziati nell'ambito del più ampio lotto Funzionale Futa, previsto dall'accordo e del valore complessivo di 27,8 milioni di euro. Un costo sostenuto per circa 16,3 milioni di

euro da Rete Ferroviaria Italiana SpA per gli interventi di mitigazione dell'impatto socio-ambientale e sulla viabilità derivante dalla realizzazione della linea ferroviaria Alta velocità Bologna-Firenze, per circa 9 milioni di euro da Anas SpA e per oltre 2,5 milioni di euro dal Comune di Bologna.

Rete Ferroviaria Italiana SpA ha riaperto la Linea AV Napoli - Salerno via Monte del Vesuvio, a seguito di interventi con un impegno economico di oltre 41 milioni di euro

Il 12 ottobre 2020 è stata riavviata la circolazione di tutti i treni per il collegamento *no stop* sulla linea AV Napoli-Salerno al termine degli interventi di manutenzione straordinaria realizzati da Rete Ferroviaria Italiana SpA per un investimento di circa 41 milioni di euro.

FS Italiane rafforza l'impegno nei temi della finanza sostenibile con l'ingresso nell'*Advisory Council* 2020/2021 di ICMA per i *Green/Social/Sustainability bond principles*

Il 15 ottobre 2020 Ferrovie dello Stato Italiane è stata selezionata come componente dell'*Advisory Council* 2020/2021 dei *Green Bond Principles* (GBP), *Social Bond Principles* (SBP) e *Sustainability-Linked Bond Principles* (SLBP) dell'*International Capital Market Association* (ICMA), di cui FS Italiane è membro da marzo 2020. Il ruolo dell'*Advisory Council* è quello di fornire consulenza all'*Executive Committee* GBP SBP SLBP di ICMA, al fine di accrescere la sua consapevolezza del mercato, ampliare il suo raggio d'azione e coinvolgere maggiormente osservatori e membri dell'ICMA. L'ingresso di FS Italiane nell'*Advisory Council* rafforza l'impegno del Gruppo FS nei temi della finanza sostenibile e della lotta ai cambiamenti climatici.

Il Gruppo FS Italiane ha aggiudicato l'ex scalo ferroviario Porta Romana a Milano.

L'11 novembre 2020 il Gruppo FS Italiane ha comunicato di aver portato a termine la procedura competitiva pubblica per la vendita dell'ex scalo ferroviario di Porta Romana a Milano. La gara è stata aggiudicata dal "Fondo Porta Romana", gestito da COIMA S.G.R. e partecipato da Covivio, Prada Holding e COIMA ESG City Impact Fund, con un'offerta di 180 milioni di euro.

L'area di Porta Romana, che occupa una superficie di circa 20 ettari, è destinata ad ospitare il Villaggio Olimpico per i Giochi invernali di Milano-Cortina 2026 con gli alloggi per gli atleti olimpici e paraolimpici. Al termine dei Giochi gli spazi verranno riconvertiti a *social housing* e *student housing* in chiave di sostenibilità ambientale a beneficio della collettività.

Il Polo Mercitalia ha inaugurato un nuovo servizio merci tra il porto di Trieste e Norimberga

Il 17 novembre 2020 il Polo Mercitalia ha inaugurato un nuovo servizio merci tra il porto di Trieste e Norimberga che costituisce il segmento ferroviario di un trasporto intermodale lungo la rotta Turchia-Germania. A regime il nuovo collegamento è destinato a spostare dalla gomma alla ferrovia circa 6500 TIR all'anno, potenziando un corridoio commerciale che connette la Turchia alla Baviera e all'Europa Centrale e vede nel porto italiano un fondamentale e strategico *hub* di interscambio modale. Direttamente coinvolte nella produzione del nuovo servizio sono Mercitalia Rail, sulla tratta Italiana, e TX Logistik, sulla tratta austriaco-tedesca. Il servizio è realizzato nell'ambito della consolidata *partnership* commerciale di Mercitalia Rail con l'operatore di trasporto intermodale triestino Alpe Adria e con DSFD, operatore logistico *leader* nel trasporto multi-modale tra la Turchia ed Europa. Il nuovo servizio intermodale Trieste-Norimberga è dedicato al trasporto di semirimorchi P400, di casse mobili C45 e di *containers* Marittimi High-Cube, con una frequenza di circolazione settimanale in questa fase iniziale di un *round trip* che già nel 2021 potrà aumentare a due *round-trip* a settimana.

Rete Ferroviaria Italiana SpA ha attivato l'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione/Sistema di Comando e Controllo Multistazione del Nodo di Roma tra le stazioni di Ciampino e Colleferro sulla linea Roma-Cassino

Il 29 novembre 2020 Rete Ferroviaria Italiana SpA ha attivato il modulo B dell'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione/Sistema di Comando e Controllo Multistazione del Nodo di Roma tra le stazioni di Ciampino e Colleferro, sulla Linea Roma-Cassino. L'investimento complessivo previsto per il Progetto del Potenziamento Tecnologico del Nodo di Roma è di circa 130 milioni di euro.

Italferr SpA ha portato a termine la prima procedura negoziale per le Ferrovie del Sud Est per un valore di 1,5 milioni di euro

Il 29 novembre 2020 Italferr SpA ha portato a termine la prima procedura negoziale affidatagli da Ferrovie del Sud Est per la progettazione esecutiva, fornitura ed istallazione del sottosistema di terra (STT) del sistema di controllo marcia treno (SCMT) con tecnologia *encoder* da segnale (EDS-SCMT) sulla linea Bari-Taranto, nella tratta compresa tra Putignano e Martina Franca, per circa 34 km. L'intervento, aggiudicato alla MER MEC SpA per un valore di 1,5 milioni di euro, ha l'obiettivo di aumentare la sicurezza della Linea Bari-Taranto, allineando gli *standard* della rete ferroviaria gestita da Ferrovie del Sud Est a quelli della rete e degli impianti del Gruppo FS Italiane. L'impegno economico complessivo è stato di circa 3,8 milioni di euro.

Trenitalia SpA ha acquisito il controllo esclusivo di Netinera Deutschland

Il 3 dicembre 2020 Trenitalia SpA, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, ha assunto il controllo esclusivo di Netinera Deutschland GmbH, società tedesca operativa nel trasporto pubblico e merci su ferro. L'operazione è stata perfezionata mediante l'acquisizione del 49% del capitale sociale da Cube Transport Sarl, fondo di investimento di diritto lussemburghese specializzato in infrastrutture e servizi pubblici. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Area di consolidamento" nelle Note esplicative.

Anas SpA ha pubblicato bandi per circa 88 milioni di euro per servizi di progettazione esecutiva della sede stradale e delle opere sotterranee

Il 7 dicembre 2020 sono stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale due bandi di gara del valore complessivo di 88 milioni di euro per servizi di progettazione definitiva ed esecutiva relativa ai lavori di manutenzione programmata della sede stradale e per servizi di progettazione definitiva ed esecutiva delle opere sotterranee lungo la rete nazionale di Anas.

Nel dettaglio, il primo bando è suddiviso in 16 lotti da 4 milioni ciascuno, per un valore complessivo di 64 milioni di euro, per l'affidamento di altrettanti accordi quadro di durata quadriennale e ripartiti in tutte le strutture territoriali di Anas; il secondo bando è suddiviso in otto lotti, per un valore complessivo di 24 milioni di euro, per l'affidamento di altrettanti accordi quadro di durata quadriennale Gli appalti saranno attivati mediante Accordo Quadro che garantisce la possibilità di avviare i servizi con la massima tempestività in relazione alla programmazione della manutenzione delle strade.

Rete Ferroviaria Italiana SpA ha attivato nella Stazione di Pontebba un nuovo apparato centrale computerizzato per un investimento complessivo di 4,7 milioni di euro

L'8 dicembre 2020 Rete Ferroviaria Italiana SpA ha attivato il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) per la gestione della stazione di Pontebba, sulla linea ferroviaria Tarvisio – Udine. I lavori per il nuovo ACC, iniziati a novembre 2019, si sono conclusi nei tempi previsti, nonostante la sospensione dovuta all'emergenza sanitaria, con un investimento complessivo di circa 4,7 milioni di euro.

Rete Ferroviaria Italiana SpA ha pubblicato bando di gara per valore di circa 20 milioni di euro

SpAubblicato il bando di gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle nuove fermate genovesi di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano Est, dal valore di circa 20 milioni di euro.

Le due nuove fermate si inseriscono nel processo di miglioramento ferroviario metropolitano della linea costiera, ad integrazione del potenziamento del nodo di Genova e della connessa separazione dei flussi di traffico, e sono sviluppate nell'ambito del progetto di collegamento tra l'aeroporto di Genova e la ferrovia (GATE - *Genoa Airport a Train to Europe*) con l'obiettivo di collegare l'aeroporto alle grandi reti ferroviarie di trasporto europee (TEN-T *railway corridor* Genoa-Rotterdam). Il bando segue le fasi già concluse di progettazione preliminare e definitiva, l'ottenimento del parere favorevole da parte del Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche e l'approvazione in Conferenza di Servizi. La fase realizzativa è prevista in avvio per il 2021 al termine delle procedure di gara.

Rete Ferroviaria Italiana SpA ha firmato il Protocollo d'intesa del progetto condiviso per lo sviluppo territoriale del Terzo valico dei Giovi, per un valore di 49 milioni di euro

Il 16 dicembre 2020 è stata raggiunta l'intesa per l'assegnazione di 49 milioni di euro per lo sviluppo economico, sociale, occupazionale, ambientale e infrastrutturale dei territori dell'alessandrino interessati dal Terzo valico dei Giovi. Il Protocollo d'intesa del Progetto condiviso è stato firmato da Rete Ferroviaria Italiana SpA, dal Ministro delle Infrastrutture, dal Commissario del Terzo valico, dal presidente della Provincia di Alessandria e dai sindaci degli 11 Comuni dell'alessandrino interessati dalla grande opera.

Rete Ferroviaria Italiana SpA ed Italferr SpA hanno completato gli interventi sui binari dello scalo di Genova Prà con un investimento di circa 35 milioni di euro

Dal 17 dicembre 2020 due nuovi binari e un nuovo sistema di gestione e controllo del passaggio a livello allo scalo di Genova Prà sono al servizio del *terminal container* PSA. La nuova configurazione dello scalo consentirà un sensibile aumento della capacità complessiva di treni da e per il primo porto *container* del Mediterraneo, assecondando così la crescente domanda di traffico ferroviario e contribuendo a ridurre le emissioni di CO2. Aumentano inoltre gli *standard* di sicurezza grazie al nuovo sistema di Protezione Automatica Integrativa (PAI-PL) a tecnologia *laser* installato sul passaggio a livello e dedicato al rilevamento di ostacoli tra le barriere. L'infrastruttura è stata realizzata da Rete Ferroviaria Italiana SpA ed Italferr SpA in coordinamento con le imprese appaltatrici e con la piena collaborazione di Autorità di Sistema Portuale, PSA e tutti gli operatori ferroviari, con un investimento economico complessivo di circa 35 milioni di euro.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha inaugurato 2 *Innovation hub* presso la stazione Termini a Roma sul tema *smart cities* e a Napoli dedicato al turismo

Il 22 dicembre 2020 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha inaugurato i primi due *Innovation hub,* pensati per far incontrare investitori e imprese, particolarmente le *start up*, su alcuni temi specifici. Il progetto prevede la realizzazione di spazi in cui aziende, istituzioni e investitori si incontrano e collaborano con giovani innovatori e *startup*, con l'obiettivo di intercettare nuove opportunità di *business* e ricercare soluzioni innovative in grado di rispondere alle nuove sfide tecnologiche imposte dal mercato.

Il primo è quello allestito presso la stazione Termini a Roma, sul tema *smart cities*. Il secondo invece è dedicato al mondo del turismo, si trova a Napoli, nel Campus di San Giovanni a Teduccio dell'Università Federico II e sarà gestito insieme a Campania *NewSteel,* incubatore promosso e partecipato da Città della Scienza e dall'ateneo federiciano.

Entro il 2023 FS Italiane prevede di aprire altri cinque *hub* tematici: Reggio Calabria (Tutela del Territorio), Puglia (Logistica e Merci), Milano (Industria), Torino (Mobilità) e Bologna (Agrifood).

Rete Ferroviaria Italiana SpA ha installato sulla Direttissima Roma-Firenze sistemi di circolazione più avanzati e tecnologici

Il 28 dicembre 2020 Rete Ferroviaria Italiana SpA ha comunicato di aver installato nel tratto fra Rovezzano e Arezzo Sud l'*European Railway Traffic Management System* (ERTMS), il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni, e ha attivato un nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM). La direzione dei lavori è stata affidata a Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS Italiane. Gli interventi finalizzati all'attivazione sono stati realizzati con un investimento complessivo di circa 150 milioni di euro.

Rete Ferroviaria Italiana SpA ha varato a Ravenna il ponte Teodorico con un investimento di circa 9 milioni di euro

stata infatti varata la struttura metallica – impalcato ed archi – che scavalca i binari e costituisce lo scheletro del nuovo cavalcaferrovia.

Iniziative per l'internazionalizzazione

Italferr SpA si aggiudica il *Master Plan* dei Trasporti in Etiopia

Il 10 gennaio 2020 Italferr SpA insieme a SPT, dopo una gara internazionale che ha messo in competizione le maggiori società di ingegneria ferroviaria al mondo, si è aggiudicata il *Master Plan* dei Trasporti Nazionale, il primo del Paese finanziato da fondi *African Development Bank,* con Cliente *Ethiopian Road Authority,* commissionato dal Ministero dei Trasporti Etiope.

Il progetto ha come obiettivo quello di definire la politica dei trasporti, stabilire i progetti prioritari nei vari settori (ferroviario, stradale, aereo e marittimo) e aumentare le conoscenze del personale del Ministero dei Trasporti Etiope con trasferimento di *know-how* in *Workshop* dedicati.

Le attività avranno una durata di 12 mesi, durante i quali Italferr sarà impegnata ad analizzare 10.000 km di rete ferroviaria, 60.000 km di rete stradale e progetti nel settore aereo e marittimo (porti lacustri e fluviali). Gli *stakeholder* coinvolti nel progetto sono numerosi tra cui si ricordano i principali Ministeri, agenzie governative, utenti di trasporto e altre istituzioni del Paese.

Italferr SpA, che ha già elaborato *Master Plan* in vari paesi del mondo, acquisisce con questo progetto una referenza preziosa per rafforzare la propria presenza nell'area africana, dove sono stati previsti investimenti per 10 miliardi di euro nel settore dei trasporti.

FS SpA: avviato il progetto di *Auditing* in Uruguay per il Ministero di Trasporti e Opere Pubbliche (MTOP)

L'11 febbraio 2020 FS SpA ha sottoscritto un contratto di *Auditing* con il Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) uruguaiano, per un importo pari a 629 mila euro, avente ad oggetto una consulenza tecnica sull'importante progetto infrastrutturale ferroviario "Ferrocarril Central"; tale progetto si inserisce in una rete ferroviaria uruguaiana che conta circa 2.900 km di linea a scartamento *standard*, quasi interamente a binario unico e a trazione diesel, di cui solo circa 1.600 km in servizio (e utilizzabile) e dedicata quasi esclusivamente al trasporto merci. I servizi passeggeri sono offerti in tre brevi tratte nell'area di Montevideo.

Le Autorità uruguaiane, che hanno previsto rilevanti investimenti infrastrutturali, prevalentemente nella forma del Partenariato Pubblico-Privato (PPP), nel 2017 hanno lanciato un bando di gara nella forma del DBFOT (*Design, Build, Finance, Operate and Transfer*), per la realizzazione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria di 273 km tra il porto di Montevideo e la città di Paso de los Toros. La suddetta linea, che risulta prioritaria per il trasporto di cellulosa, necessita di consistenti interventi di ripristino e *upgrade*, per consentire la circolazione di treni merci a 80 km/h, con una capacità

superiore a 22,5 tonnellate per asse. Il consorzio Gruppo Via Central (GVC), costituito da due imprese di costruzioni uruguayane, una spagnola e una francese, in quanto vincitore della gara, dovrà ultimare l'opera in 36 mesi.
Il committente MTOP, che dovrà approvare il progetto esecutivo per il rifacimento della linea, ha quindi affidato al Gruppo FS l'attività di *Auditing* del progetto, allo scopo di ricevere adeguato supporto nel processo.

Nuova fase del progetto di cooperazione tra Gruppo FS e le Ferrovie Russe RZD

Il 20 febbraio 2020 una delegazione del Gruppo FS Italiane, formata da rappresentanti di Mercitalia e di Italferr e coordinata da FS, ha incontrato RZD, le Ferrovie russe, nella sede di Mosca.
Il *meeting* è stato promosso da FS con l'obiettivo di dare ulteriore impulso alla fase operativa della cooperazione, avviata con la firma del *Memorandum of Understanding* tra FS e RZD e un successivo *Memorandum* tra Mercitalia Rail e UTLC *(United Transport and Logistic Company*) e continuata con incontri tecnici per discutere la fattibilità di progetti infrastrutturali RZDStroy – Italferr, per valutare l'interesse russo per il Progetto Mercitalia *Fast* (legato al trasporto delle merci in Alta Velocità) e per lo sviluppo del traffico di *container* sulla "Via della Seta", lungo il corridoio russo.

Rinnovato l'accordo di cooperazione fra Gruppo FS Italiane e TCDD (Ferrovie turche)

Il 1 aprile 2020 Ferrovie dello Stato Italiane e TCDD (le Ferrovie Turche) hanno esteso per altri tre anni la validità del *Memorandum of Understanding* sottoscritto nel maggio 2017, avente ad oggetto: la formazione, la consulenza tecnico specialistica, lo scambio di conoscenze su tecnologie innovative per lo sviluppo ferroviario, la pianificazione e gestione di servizi ingegneristici, la supervisione di lavori di costruzione di infrastrutture, la gestione e l'acquisizione di treni, carri e carrozze e servizi di diagnostica ferroviaria. Il *Memorandum of Understanding* è inquadrato nell'ambito della vivace cooperazione portata avanti dalle due imprese ferroviarie negli ultimi 15 anni, durante i quali il Gruppo FS Italiane ha fornito a TCDD diversi servizi di consulenza. In particolare, Italferr e Italcertifer hanno recentemente contribuito allo sviluppo di progetti, tra i quali la realizzazione di due tunnel sotto il Bosforo, l'Eurasia Tunnel e il Marmaray CR3, il collegamento ferroviario fra l'aeroporto di Esenboga e Ankara, nonché la certificazione di diverse linee ad Alta Velocità e convenzionali. La proposta di rinnovo dell'accordo è stata avanzata da TCDD.

Sottoscritto l'accordo quadro per l'ingresso di FS nell'AV spagnola

L'11 maggio 2020 il consorzio ILSA, composto da Trenitalia e dalla compagnia aerea Air Nostrum, ha sottoscritto con ADIF, il gestore della rete ferroviaria iberica, l'accordo quadro per la gestione dei servizi Alta Velocità in Spagna.
A partire dal 2022 ILSA offrirà 32 collegamenti giornalieri sulla rotta Madrid – Barcellona, 8 sulla Madrid – Valencia, 7 sia sulla Madrid – Malaga sia sulla Madrid – Siviglia e infine 4 sulla Madrid – Alicante.
Il treno scelto è il Frecciarossa 1000, fabbricato con tecnologie ecosostenibili e dotato di *design* aerodinamico.

FS Italiane con Italferr SpA in India per la progettazione delle metropolitane di Kanpur e Agra

Il 25 giugno 2020 FS Italiane, con la sua società d'ingegneria Italferr e in *partnership* con la società spagnola Typsa, si è aggiudicata le attività di progettazione e supervisione lavori delle linee metropolitane di Kanpur e Agra, due delle più grandi città industriali nel Nord dell'India.
Il contratto, della durata di 5 anni e del valore totale di 43,6 milioni di euro (quota Italferr 19,4 milioni pari al 44,61%), prevede la realizzazione di 4 corridoi da 62,6 km totali suddivisi tra i sistemi Metro Kanpur e Metro Agra, comprensive di 57 Stazioni e 4 Depositi.
L'intera opera, del valore complessivo di 2,4 miliardi di euro, è finanziata con fondi del governo indiano e dell'*European Investment Bank.*

FS Italiane con Italferr SpA in Colombia per la supervisione dei lavori della metropolitana di Bogotà

A fine agosto 2020 FS Italiane, attraverso la sua società d'ingegneria Italferr in consorzio con altre imprese internazionali, si è aggiudicata in Colombia la supervisione dei lavori della Linea 1 della metropolitana di Bogotá per un valore di oltre 50 milioni di euro. La gara, gestita della Empresa Metro Bogotà, fa parte del progetto "PLMB - Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1" che prevede la realizzazione di 24 chilometri di linea metropolitana, incluse 16 stazioni e tratte in sotterranea, oltre a depositi per il materiale rotabile nell'area della capitale colombiana (investimento complessivo 4,3 miliardi di dollari americani).

Fattori di rischio

Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi

Le attività del Gruppo FS Italiane comprendono un'ampia serie di processi particolarmente complessi ed articolati caratterizzati da una elevata varietà (progettazione, realizzazione e manutenzione infrastrutture, gestione delle reti ferroviarie e stradali, servizi di trasporto passeggeri e merci, gestione del patrimonio immobiliare) che possono essere all'origine di rischi ed incertezze anche rilevanti. Ferma restando la centralità del ruolo del *management* e delle strutture di presidio specialistico nelle attività di monitoraggio del rischio (come responsabile del cosiddetto monitoraggio di linea o "I livello di controllo"), il Gruppo FS Italiane ha nel tempo strutturato diversi presidi di "II livello di controllo" (quali ad esempio, in FS SpA, il Dirigente Preposto, il *Risk Management*, il *Compliance Officer*, il *Data Protection Officer*) che supportano il *management* nella definizione e nell'implementazione di adeguati sistemi di gestione e monitoraggio dei principali rischi e controlli.

In tale contesto, il *Risk Management* di Gruppo svolge un ruolo di coordinamento nella gestione complessiva del processo di governo del rischio di Gruppo assicurando la progettazione, l'implementazione ed il governo del *Framework* di gestione e misurazione del complesso dei rischi aziendali e del relativo processo di monitoraggio integrato raccordando strategie, politiche, processi e meccanismi di funzionamento riguardanti l'individuazione, l'assunzione, la gestione, l'attenuazione, il monitoraggio e *reporting* dei principali rischi a cui l'azienda è esposta e coordinando i vari presidi di *risk management* di Gruppo.

Il Dirigente Preposto, ai fini della corretta attestazione di bilancio, ha implementato un modello di controllo sui rischi 262 basato su un'attività di *risk assessment* sui processi amministrativo contabili. La *Compliance* ha fra i propri compiti quello di verificare l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e delle procedure aziendali e di Gruppo alla normativa di interesse e alle *best practices* nazionali ed internazionali, formulando, ai fini del loro corretto orientamento giuridico, proposte di adeguamento.

L'*Internal Audit*, infine, come presidio di "III livello di controllo", svolge un'attività di monitoraggio indipendente e di *assurance* sull'architettura ed efficace funzionamento del I e II livello di controllo, assorbendo, nel proprio ambito, la *mission* e le attività dell'Unità *AntiBribery&Corruption* (ABC) e *Continuous Auditing*, che svolge analisi volte a individuare andamenti anomali, violazioni delle procedure e della regolamentazione, condotte nel continuo, in via periodica o per eccezioni, sia attraverso i flussi previsti all'interno dell'*AntiBribery&Corruption management system* sia attraverso KPI inerenti transazioni potenzialmente anomale.

Rischi di *business* e strategici

Il Gruppo si trova ad operare in un quadro sfidante e caratterizzato da forti elementi di trasformazione e incertezza legati alla gestione della crisi pandemica, al cambiamento dello scenario normativo di riferimento rivelatosi, in alcune circostanze, anche instabile, all'apertura del mercato ferroviario, alla persistenza dello squilibrio tra trasporto pubblico e privato. A ciò si aggiungono gli effetti sempre più significativi dovuti al cambiamento climatico e alle fragilità del territorio che richiedono un'infrastruttura ferroviaria e stradale sempre più resiliente e presidiata e costituiscono aree d'intervento per ottimizzare l'attività del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria e di Anas SpA.

Nel presente scenario di incertezza globale legato alla pandemia e contraddistinto anche da una importante crisi socio-economica, si assiste anche ad un cambiamento dei modelli di consumo e produzione, si modificano i comportamenti di viaggio, si determinano nuovi *trend* e si osserva una accelerazione di alcuni di quelli già previsti (es. incremento della regionalizzazione delle catene del valore e delle catene logistiche, incremento della disuguaglianza sociale, accelerazione del multipolarismo delle piccole e medie città, incremento della digitalizzazione e automazione). Pertanto anche i rischi a

cui è esposto il Gruppo si evolvono e si distinguono in funzione degli ambiti e delle iniziative aziendali, comportando la necessità di proseguire nel percorso di affinamento dei processi di pianificazione strategica e operativa.

Relativamente al trasporto passeggeri sulla media e lunga distanza, l'andamento del mercato è condizionato dall'andamento dei consumi interni, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. In questo contesto la competizione modale e la sua corretta regolazione assumono un valore determinante per il successo. L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il comfort del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, continua ad essere il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e il rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. L'evoluzione complessiva del modello di *business* rispetto al prodotto offerto non potrà prescindere anche dall'evoluzione dei modelli concorrenziali. Il continuo rafforzamento della flotta costituisce un elemento di innovazione e di attrazione di potenziali clienti, sia sul mercato interno che su quello europeo; parimenti, l'evoluzione dei canali di vendita supportata dall'evoluzione tecnologica nonché da una maggiore attenzione al cliente costituiranno altri elementi di vantaggio competitivo utili a mitigare parte dei rischi di *business* per il Gruppo.

Fra i fattori successo, come anticipato, vi è il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio, sia in termini di puntualità e regolarità del viaggio sia rispetto ai servizi di informazione e assistenza alla clientela. Gli indicatori di puntualità e regolarità del servizio sono oggetto di costante monitoraggio ed al fine di migliorare il servizio di informazione e assistenza alla clientela Trenitalia ha messo in campo nuove ed importanti iniziative (ad esempio: la nuova *app*, il *self check-in*, il biglietto nominativo).

In tale contesto si inserisce, inoltre, l'evento pandemico che ha determinato un profondo cambiamento della domanda di traposto passeggeri su ferro, portando in particolare ad una rilevante riduzione della domanda AV (es: segmento *business* e turismo) nonché ad un minor utilizzo del Trasporto Ferroviario Regionale da parte degli utenti, in conseguenza sia di disposizioni governative e/o locali che di un incremento importante del lavoro agile (*smart working*). Ciò ha comportato una riduzione dei ricavi del Gruppo anche a seguito del blocco totale o parziale della circolazione ferroviaria determinata da disposizioni normative necessarie per limitare la diffusione del virus durante i periodi di *lockdown* e fino al completo superamento dell'emergenza sanitaria. Per mitigare tale situazione il Gruppo ha monitorato costantemente la domanda agendo, di conseguenza, sull'offerta commerciale, rendendola più mirata alle esigenze della clientela in funzione del mutato contesto, monitorando nel contempo i costi, anche con l'obiettivo di riproporzionarli ai nuovi volumi. In particolare, Trenitalia SpA, operante sul settore del trasporto passeggeri, sta adeguando l'offerta prevedendo nuove destinazioni in precedenza non inserite nel segmento media lunga percorrenza, nonché nuove fermate intermedie al fine di incrementare la domanda potenziale derivante dalle nuove esigenze di viaggio che hanno parzialmente ridisegnato la geografia del traffico ferroviario. Infine, a sostegno dell'economia in crisi, sono intervenuti tutti i principali governi europei, tra cui anche il Governo Italiano, con molteplici provvedimenti normativi atti a compensare gli effetti negativi delle disposizioni di volta in volta emanate per il contenimento della pandemia.

A livello europeo il quarto pacchetto ferroviario ha innovato profondamente il quadro regolamentare, proponendo un approccio integrato volto a rivitalizzare il trasporto su ferro dell'UE per favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo. Con il recepimento della Direttiva (UE) 2016/2370 per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri, si segnala un potenziale rischio di erosione di quote di mercato per l'eventuale futuro arrivo di nuovi *competitor* sul mercato italiano per l'Alta Velocità. Il Gruppo monitora costantemente i rischi e le opportunità derivanti dall'apertura del mercato ed in tale direzione vanno, infatti, alcune scelte strategiche quali ad esempio l'ingresso nel mercato spagnolo.

Per quanto riguarda il Trasporto Ferroviario Regionale, la condizione di *stress* finanziario in cui versano i bilanci di alcune Regioni italiane potrebbe far perdurare situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei

corrispettivi dei contratti di servizio ancorché, rispetto ai periodi precedenti, la situazione si sia sostanzialmente normalizzata ormai da più di un esercizio. Il Gruppo mitiga tale rischio attraverso un monitoraggio continuo delle posizioni creditorie in generale e soprattutto verso il settore pubblico valutando, di volta in volta, le azioni – anche legali – da intraprendere per assicurare la regolarità delle fonti finanziarie. È anche utile ricordare che la natura dei crediti e il *rating* di Gruppo consentono di arginare eventuali ritardi negli incassi con politiche di finanziamento del capitale investito con oneri finanziari che, per la maggior parte dei contratti in essere, viene sostanzialmente trasferito alla Regioni.
Come ricordato, il Gruppo si trova ad operare in un contesto sfidante e in continuo mutamento, caratterizzato, tra l'altro, da una progressiva evoluzione del quadro regolatorio. Nel corso degli ultimi esercizi si sono susseguite diverse norme e/o regolamenti che hanno inciso sull'operatività del *business* del Gruppo. A tal riguardo, in riferimento al Trasporto Ferroviario Regionale, si segnala l'emissione di alcune delibere da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) tra cui in particolare la numero 154 del 2019 che ha ad oggetto la revisione quinquennale dei contratti già sottoscritti, con l'aggiornamento dei Piani Economici Finanziari dei contratti anche con un adeguamento del tasso di remunerazione del capitale investito a quello definito annualmente dall'ART stessa. A mitigazione di tali possibili variazioni, resta comunque valida la condizione dell'equilibrio economico finanziario dei contratti. Il Gruppo si fa parte attiva nel seguire l'evoluzione normativa, dialogare con le autorità competenti per dare il proprio contributo tecnico alle consultazioni di volta in volta richieste e, come in precedenza specificato, adire le vie legali, se ritenuto necessario, per tutelare gli interessi del Gruppo e della collettività.

Rischi operativi

Il Gruppo attraverso uno strutturato sistema di controllo interno presidia i principali rischi operativi ai quali è esposto. Il *management* e le strutture di presidio specialistico monitorano costantemente l'evoluzione dei principali rischi, nel rispetto delle così dette "tre linee di difesa", definendo ed implementando, con il supporto delle funzioni di presidio di "II livello di controllo", adeguati sistemi di gestione e monitoraggio dei principali rischi.
Per la realizzazione di interventi di manutenzione e di costruzione del nuovo materiale rotabile e per la costruzione e manutenzione della rete ferroviaria e stradale nonché per la fornitura dei ricambi ai fini della manutenzione, il Gruppo FS si avvale di fornitori esterni. Nel corso degli ultimi anni, Il Gruppo FS ha posto in essere una sostanziale modifica dei criteri di approvvigionamento dei materiali attraverso la riscrittura delle sue procedure interne e, nel rispetto delle norme sui contratti pubblici, ha ancora più fortemente spinto verso forme di acquisto orientate all'approvvigionamento di tutte le componenti afferenti alla sicurezza dai soli produttori originali, mentre per tutti gli altri componenti è ricorso, sempre, all'indizione di gare pubbliche.
La capacità di tenuta di alcuni fornitori operanti nel campo della manutenzione e della costruzione dei rotabili è stata messa a dura prova dalla perdurante situazione di crisi finanziaria, accentuata dall'evento pandemico COVID–19, a cui ha fatto seguito la pesante restrizione del credito, in conseguenza dell'intrinseca debolezza nella struttura delle loro fonti di finanziamento. Il Gruppo mitiga tale rischio avvalendosi di procedure strutturate di qualifica dei fornitori che, oltre quelle tecniche, includono anche valutazioni di tipo economico-finanziario, in modo da consentire una selezione accurata e attenta dei soggetti che entrano a far parte dell'albo fornitori di Gruppo; sta inoltre operando per ampliare la platea dei potenziali fornitori.
Per limitare possibili situazioni di dipendenza da ditte costruttrici/fornitrici e rafforzare il *know how* ferroviario, RFI SpA ha attuato una progressiva internalizzazione dei processi critici di manutenzione e realizzazione dell'infrastruttura, di progettazione e gestione degli impianti tecnologici e di produzione di componenti ferroviari. A ciò si aggiungono le iniziative in atto volte a definire un modello generale di valutazione del rischio del parco fornitori per supportare le più opportune scelte di approvvigionamento dei materiali, nonché, come anche descritto nella sezione "Rischi sociali e relativi

alla tutela dei diritti umani", azioni specifiche a beneficio della sostenibilità tese a estendere l'utilizzo della valutazione delle *performance* dei fornitori in ambito *Corporate Social Responsibility* (CSR) come requisito premiale di tutte le gare tecnico-economiche bandite da RFI SpA.

Gli investimenti infrastrutturali si sostanziano in progetti complessi che richiedono ingenti risorse finanziarie ed uno strutturato apparato organizzativo e di *project management* che il Gruppo, per il tramite delle società controllate, pone in essere. Numerosi e di diversa natura potrebbero essere gli eventi in grado di ripercuotersi sulla realizzazione delle opere nei tempi/costi previsti e sulla qualità, sull'efficienza e sulla disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e stradale, comportando, pertanto, potenziali effetti negativi sui risultati societari. A fronte di tali rischi, il Gruppo attua procedure di gestione e controllo che permettono di monitorare costantemente l'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali e di innescare meccanismi volti alla definizione di azioni migliorative o correttive. 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 SpA in quanto Committente. Prosegue il progetto di ampio respiro volto a innovare le modalità di gestione degli investimenti attraverso l'ottimizzazione degli strumenti informativi necessari alla loro gestione operativa e, più in generale, a supportare il modello di gestione a vita intera degli *asset*. Sono in corso, inoltre, azioni specifiche di internalizzazione di attività per favorire la continuità di progetti strategici e sono allo studio azioni volte all'affinamento dei processi di *project management* in ottica *risk based*.

Relativamente alla società Anas si segnalano rischi connessi alla progettazione, all'esecuzione dei lavori e all'esercizio della rete stradale. I rischi legati alla progettazione riguardano soprattutto le circostanze impreviste che generano una differenza tra il costo contrattuale e il costo effettivo delle opere o determinano maggiori oneri (per esempio in caso di varianti d'opera, prolungamento dei tempi di esecuzione, contestazioni nelle procedure di esproprio o di gara). Al fine di tenere sotto controllo questi rischi, sono state potenziate le attività di monitoraggio dei cantieri da parte delle figure preposte ed è stata creata una specifica Unità per l'analisi delle riserve. In riferimento ai rischi connessi all'esercizio della rete stradale si segnalano quelli relativi alla gestione di licenze e concessioni, pubblicità, trasporti eccezionali, *royalties*, tra i quali il rischio di credito commerciale, la cui gestione è resa complessa dall'elevato numero di soggetti debitori e che viene mitigato attraverso un monitoraggio continuo delle posizioni creditorie, valutando, di volta in volta, le più opportune azioni da intraprendere.

Con particolare riferimento a RFI, si evidenza in generale il rischio connesso alla gestione delle risorse finanziare messe a disposizione dallo Stato tramite i Contratti di Programma. A fronte di tale rischio la gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (Istituzioni, Autorità di settore indipendenti, ecc.) è sempre aperta a momenti di confronto e interlocuzione, soprattutto di merito, ed è improntata alla trasparenza, collaborazione e proattività.

L'infrastruttura ferroviaria è inoltre sensibile a interruzioni/inconvenienti dovuti a guasti degli impianti e delle tecnologie, a fenomeni naturali di grave intensità e ad atti contro il patrimonio che possono influire sull'offerta dei servizi di circolazione in via continuativa nel rispetto degli standard di qualità attesi. Per fronteggiare tali eventi, Il Gruppo ha adottato sistemi di sicurezza, controllo e monitoraggio all'avanguardia e realizza, con il supporto sempre maggiore delle tecnologie, cicli manutentivi sulla rete, adottando procedure di gestione delle anormalità 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, il Gruppo attraverso le società controllate, tre le altre cose, ha avviato progetti d'implementazione dei sistemi per la programmazione ottimizzata dell'orario ferroviario e di gestione del traffico. Ha inoltre costituito il Comitato Puntualità in RFI SpA, 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 presidiare il rischio di saturazione delle tratte a maggior valenza commerciale e in generale per far crescere capacità, livelli prestazionali e accessibilità della rete, il Gruppo, per il tramite della controllata RFI SpA, sta mettendo in atto interventi per rendere più fluida la circolazione, aumentare la capacità di traffico nei grandi nodi urbani e, a livello di intera rete, ingenti programmi di investimento per rinnovi, per *upgrade* tecnologici nonché volti ad accelerare la transizione digitale e l'automazione dei sistemi e dei processi e proseguire con le iniziative di efficientamento. Sono inoltre allo studio progetti di diagnostica evoluta e manutenzione predittiva.

Con riferimento alle stazioni e ai servizi connessi, proseguono gli interventi mirati al riuso e alla riqualificazione dei fabbricati/spazi, anche a fini sociali, al miglioramento dell'accessibilità, della fruibilità, del decoro e della sicurezza per i passeggeri/clienti. Sono in atto anche progetti volti a favorire il collegamento e lo scambio con altri mezzi di trasporto e a innovare ed efficientare, attraverso l'uso delle tecnologie digitali, le informazioni di viaggio e altre *utilities* di stazione. Tutte azioni che si collocano all'interno di un più ampio progetto volto a garantire al cliente, nell'orizzonte di Piano, servizi aggiuntivi e complementari in coerenza con il nuovo *concept* unico di stazione, intesa come polo trasportistico, ma anche polo di attrazione e di servizio al territorio. Il Gruppo è costantemente impegnato 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*.

Per quanto riguarda, invece, la sicurezza, si segnala che gli *standard* adottati dal Gruppo sono coerenti con quelli delle principali imprese ferroviarie europee e sono il risultato di un ampio confronto preventivo con le organizzazioni sindacali che hanno tutte sottoscritto, nel 2009, un accordo integrativo del contratto di lavoro e successivamente, nel 2012 e nel 2016, il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro. Il rischio operativo derivante da potenziali violazioni contestate riferite alla sicurezza sul lavoro è mitigato attraverso un attento e costante monitoraggio svolto dal Vertice aziendale e dalle Direzioni e strutture preposte.

Rischi di oscillazione del costo degli approvvigionamenti

I prezzi per la fornitura di servizi, di materie prime, dell'energia e dei trasporti possono variare in relazione all'andamento del mercato. Potrebbe pertanto non essere possibile – o essere possibile solo in misura limitata – riflettere i maggiori costi di fornitura sul prezzo di vendita ai clienti con conseguenti effetti sulla marginalità dei prodotti e servizi del Gruppo. Sempre in relazione agli approvvigionamenti che necessitano al Gruppo per l'esercizio del *business*, con particolare riferimento ai settori regolamentati come quello elettrico, l'evoluzione del quadro normativo attraverso leggi e delibere dell'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico (AEEGSI) può avere riflessi economici sulle società del Gruppo e viene pertanto costantemente monitorata. 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. Si segnala che a gennaio 2020 la CSEA (Cassa per i servizi energetici e ambientali) ha effettuato il calcolo definitivo della compensativa per l'anno 2018 ed ha proceduto all'erogazione del relativo conguaglio. E' avvenuto il calcolo definitivo della compensativa per l'anno 2019 cui ha seguito l'erogazione del conguaglio nel mese di gennaio 2021.

Più in generale, il Gruppo ha direzioni e strutture che presidiano nel continuo l'andamento dei prezzi delle materie e dei servizi fondamentali per l'esercizio del *business* nonché la normativa che eventualmente li regola con lo scopo di intraprendere politiche di gestione degli approvvigionamenti mirate a mitigare i rischi, ovvero porre in essere azioni – anche legali – per tutelare gli interessi del Gruppo.

Per garantire un'efficienza sempre maggiore nell'uso delle risorse pubbliche, prosegue il progetto volto al ridisegno del processo di approvvigionamento basato su un modello analitico per la determinazione del prezzo ottimale delle forniture, anche nell'ottica di una maggiore velocizzazione, semplificazione, tracciatura e dematerializzazione. In particolare, il progetto si prefigge di minimizzare i tempi di attraversamento del processo (dalla definizione della specifica materiali alla

contabilizzazione), di garantire continuità sui cantieri, aumentando la puntualità nella consegna ordini, di ridurre il capitale immobilizzato nelle scorte presso le strutture territoriali e il magazzino centrale. Sono in atto le prime attivazioni nelle strutture territoriali.

Rischio paese

Le attività commerciali internazionali sono proseguite per tutto il 2020 seppur risentendo del consistente rallentamento dell'economia globale. Le analisi di rischio dei paesi di interesse hanno supportato il processo decisionale attraverso metodologie interne adottate da Gruppo.

Il 2020 ha visto inoltre il progressivo sviluppo e applicazione di procedure interne relative al processo di offerta commerciale nei mercati internazionali con il rafforzamento delle componenti di analisi di rischio sulle diverse tematiche in cui si articolano i progetti d'interesse del Gruppo.

Rischi di progetto

I progetti relativi agli investimenti di sviluppo delle infrastrutture nazionali, stradali e ferroviarie, rappresentano uno dei temi caratterizzanti dell'attività a cui il Gruppo pone crescente attenzione anche in termini di metodiche e standard di *Project Management*. In tale contesto, la componente di analisi, valutazione e trattamento del rischio riveste una rilevanza particolare, in linea con gli orientamenti e gli standard internazionali e con le *best practices* di settore. In una logica di miglioramento continuo sono in costante evoluzione le metodologie di *Project Risk Management* a supporto e presidio del governo e della gestione degli investimenti.

Rischi di *compliance*, legali e contrattuali

Le aree di *business* in cui opera il Gruppo sono fortemente regolate a livello nazionale ed internazionale. Il Gruppo risulta così esposto ad un rischio di *compliance* normativa monitorato attraverso specifici presidi finalizzati all'analisi degli scenari legati all'evoluzione normativa e regolamentare. In generale, a fronte dei rischi che possono derivare dall'evoluzione del quadro normativo, la gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (autorità di settore, autorità amministrative indipendenti), anche in caso di eventuali controversie, è sempre aperta a momenti di confronto ed interlocuzione, soprattutto di merito, ed è improntata alla trasparenza, alla collaborazione ed alla proattività. Tuttavia il Gruppo, date la complessità del *business* di appartenenza e la molteplicità delle attività svolte, è esposto a rischi di non conformità derivanti in generale dalla potenziale inosservanza delle regole caratterizzanti il quadro legislativo e regolatorio, con conseguenti effetti sanzionatori di natura giudiziaria o amministrativa, perdite finanziarie e danni reputazionali.

La Capogruppo, al fine di rafforzare ulteriormente il sistema dei controlli, ha costituito un'apposita struttura organizzativa che verifica l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e procedure aziendali e di Gruppo alla normativa di interesse e alle *best practices* nazionali ed internazionali.

Il Modello di *Compliance* del Gruppo FS Italiane prevede:

- l'analisi e il monitoraggio, in coordinamento con le altre funzioni aziendali coinvolte (legale, presidi specialistici quali ad esempio DPO, ABC *system*, organizzazione), dei mutamenti del contesto (es. normativo, organizzativo, strategico, di mercato), sia esterno sia interno, al fine di identificare gli impatti sull'azienda;
- il supporto specialistico e metodologico ai referenti di processo, nell'identificazione e valutazione del rischio di conformità con impatto sul *business* derivante da emanazione e/o aggiornamento di leggi e regolamenti, tenendo anche in considerazione i mutamenti organizzativi, strategici e di mercato;
- il presidio diretto o supporto specialistico nella gestione dei programmi di *compliance* aziendale (Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001, Programma di *Compliance Antitrust,*

Antibribery&Corruption management system, Framework di Data Protection, etc.) e la promozione di campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna per diffondere la cultura della *compliance*.

Nello specifico, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 di FS SpA è stato oggetto di un'attività di aggiornamento dedicata, articolata in una prima fase di *Mappatura dei rischi-reato*, diretta ad individuare i processi a rischio e le singole fattispecie di reato ad essi associabili, nonché le ipotetiche modalità di commissione dei reati, seguita da una seconda fase di *Gap analysis* del sistema normativo e di controllo interno, avente ad oggetto l'analisi dei processi e dei presidi di controllo correlati alle attività sensibili identificate nella precedente fase di *risk assessment*. Le analisi e valutazioni effettuate in tale fase sono state formalizzate all'interno di specifici documenti di "*Gap Analysis e definizione dei presidi*", condivisi con ciascun *Process Owner*. Sulla base delle risultanze delle attività descritte, si è proceduto all'aggiornamento del Modello, approvato da parte Consiglio di Amministrazione di FS SpA il 26 maggio 2020. Il Modello aggiornato è stato divulgato sia internamente mediante la sua pubblicazione sulla *intranet* aziendale, che esternamente nell'ambito della nuova pagina *web* di FS SpA "*Etica, Compliance e Integrità*" ed è in corso di definizione il nuovo corso di formazione *e–learning* che verrà somministrato a tutta la popolazione aziendale.

Il Modello di *Compliance* prevede, inoltre, un supporto specialistico alle linee di *business* del Gruppo in relazione ad iniziative commerciali o di sviluppo del *business*, con particolare riferimento a quelle nei mercati internazionali (*business & trade compliance*), alle attività di sponsorizzazioni (*partnership e/o co-marketing*), alle operazioni di *M&A* (*Merger & Acquisition*) ed alle iniziative strategiche a carattere innovativo che richiedano analisi preventive di *compliance*.

In ordine alle attività inerenti la *business & trade compliance*, sono state erogate sessioni formative nell'ambito della Formazione di Gruppo per lo sviluppo di Professionalità Internazionali ("*International Program*") e della formazione inerente la procedura di offerta nell'ambito delle iniziative di sviluppo e consolidamento del *business* nei mercati internazionali.

In considerazione della maturità dei processi di liberalizzazione dei mercati in cui operano le società del Gruppo FS, il Gruppo, nel rispetto delle prerogative di autonomia e indipendenza delle singole società, ed in particolare del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, si è dotato, inoltre, di un programma di *Compliance Antitrust* per migliorare la capacità di prevenzione e gestione dei rischi connessi al mancato rispetto della normativa a tutela della concorrenza. In tale contesto, è stato nominato un Organismo Responsabile per l'esecuzione del Programma, composto dal Responsabile della struttura *Compliance* e dal Responsabile della struttura *Antitrust e Merger & Acquisition* della direzione centrale *General Counsel*, Affari Societari e *Compliance* di Ferrovie dello Stato Italiane SpA. Nell'ambito delle proprie attività (così come declinate nella cosiddetta *Policy antitrust*), l'Organismo Responsabile ha organizzato ed erogato alcuni seminari che, con riguardo all'interesse specifico delle società del Gruppo FS - di volta in volta - coinvolte, hanno avuto ad oggetto la rilevanza *antitrust* degli accordi tra imprese, nonché degli scambi di informazioni tra gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie.

In considerazione dell'elevato livello sanzionatorio e, più in generale, delle ricadute economiche e reputazionali legate ai rischi di non conformità al Regolamento UE 2016/679 (*General Data Protection Regulation* – GDPR), il Gruppo ha definito, per il tramite di un set di Comunicazioni Organizzative, un *framework* di protezione dei dati personali basato su tre livelli di controllo. Le società del Gruppo con obbligo di nomina hanno designato un *Data Protection Officer* (DPO) che sorveglia l'osservanza del regolamento all'interno delle singole società. Infine è stato predisposto un registro informatizzato dei trattamenti, sono state effettuate diverse valutazioni di impatto sulla protezione dei dati, è stato garantito l'esercizio dei diritti degli interessati sia migliorando e aggiornando le informative sui trattamenti sia rispondendo a richieste specifiche.

I rischi legali e contrattuali derivano prevalentemente dai contenziosi che le società del Gruppo hanno in essere con diverse parti, quali ad esempio fornitori, clienti e personale. In relazione a tali rischi, che sono ad oggi monitorati e mitigati da apposite strutture aziendali, vengono eventualmente disposti accantonamenti di natura contabile dopo aver valutato, nel rispetto dei principi contabili di riferimento, la rispettiva probabilità di accadimento. Il rischio residuale, dopo

le opportune azioni di mitigazione e gli stanziamenti eventualmente effettuati, rientra nei limiti ritenuti accettabili in considerazione dell'operatività aziendale.

Rischi *IT* e *Cyber*

La digitalizzazione del trasporto e della mobilità ha avviato un processo di trasformazione umana e industriale dell'intero settore. L'adozione di nuove tecnologie, quali *Blockchain*, Intelligenza Artificiale e *IoT* (*Internet of things*), sta dotando l'industria nel suo complesso di capacità "cognitive" inimmaginabili fino a pochi anni fa. Questa nuova dimensione digitale, però, oltre ad essere il terreno su cui si svilupperà l'offerta di servizi più efficienti per la mobilità, sarà anche il contesto in cui i *cyber* criminali cercheranno di agire per sferrare attacchi informatici che hanno come obiettivo il furto di informazioni riservate o il blocco dell'erogazione di servizi essenziali, anche con finalità terroristiche.

Gli *asset* ferroviari, treni, autobus, stazioni, binari, strade, dispositivi dei dipendenti, sistemi informatici dei fornitori, saranno sempre più interconnessi tra loro, ed il rischio che la compromissione di uno solo di questi *asset* possa scatenare un effetto a catena tale da creare disservizi sulla circolazione e impatti sulla clientela non può essere escluso, né tantomeno accettato. Le minacce *cyber* sono una inevitabile prodotto della digitalizzazione, che il Gruppo, in qualità di operatore di servizi essenziali, ha l'obbligo di riconoscere e di contenere.

Un intenso lavoro istituzionale ha portato il legislatore ad emettere, negli ultimi anni, importanti decreti, con l'obiettivo di individuare gli operatori che erogano servizi essenziali per i cittadini e definire il perimetro dei sistemi tecnologici utilizzati, il cui funzionamento è fondamentale per garantire la continuità dei servizi. La recente Direttiva UE - NIS (*Network and Information Security*) in materia di *cyber security*, recepita in Italia con il decreto n. 65 del 18 giugno 2018, prevede per il Gruppo FS Italiane, identificato come Operatore di Servizi Essenziali (OSE), l'adozione di misure tecniche ed organizzative idonee a rafforzare la gestione dei rischi cibernetici e la prevenzione degli incidenti informatici nell'ambito di un modello nazionale ed europeo i cui requisiti fondamentali sono la cooperazione e l'integrazione informativa tra gli stati membri. Inoltre, con il Decreto Legislativo n. 105 del 21 settembre 2019 è stato istituito il Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica. All'interno di tale perimetro sono compresi non solo entità pubbliche ma anche soggetti privati che possono configurarsi come attori strategici, la cui protezione è essenziale per il funzionamento del sistema-Paese. Tali soggetti sono tenuti ad applicare idonee misure di sicurezza tecniche ed organizzative e di notifica in caso di incidenti di sicurezza.

In considerazione degli obblighi normativi e della rapida evoluzione in cui si manifestano le minacce alla sicurezza, il Gruppo ha deciso di adottare un modello integrato di indirizzo e governo della *security* in grado di far convergere la gestione della sicurezza fisica e cibernetica in un unico punto di comando e controllo e garantire l'adozione di principi generali e logiche di intervento operative uniformi, con l'obiettivo di individuare nella maniera più tempestiva ed affidabile le fonti di minaccia a prescindere da come le stesse si manifestino, se tramite un attacco fisico, *cyber* o ibrido, ed intervenire con la massima rapidità. Si è reso necessario, pertanto, assicurare un'interfaccia univoca verso le Forze di Polizia, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e più in generale verso gli Organismi e le Istituzioni preposte alla sicurezza, oltre che con le omologhe strutture delle imprese ferroviarie nazionali e di altri Paesi.

Il Gruppo ha individuato nella Direzione Centrale Protezione Aziendale la funzione unica per la gestione di tutte le attività riguardanti la *cyber security* e, in linea con il nuovo quadro normativo, nel corso del 2020 ha adeguato il modello organizzativo della struttura di *Cyber Security* e incrementato ulteriormente il *team* delle risorse specialistiche.

Sotto il profilo operativo la Direzione Centrale Protezione Aziendale ha completato e reso operativo il nuovo *Cyber Security Operation Center* (C-SOC), un polo d'eccellenza in cui convergono le risorse umane e tecnologiche più avanzate per identificare, prevenire, rilevare e contrastare gli attacchi informatici. Il nuovo *Cyber Security Operation Center*, assicura la protezione delle decine di migliaia di postazioni di lavoro fisse e mobili del Gruppo distribuite su tutto il territorio e dei sistemi informativi a supporto dei processi di *business* e dei servizi di circolazione, attraverso le tecnologie più innovative

presenti sul mercato e capaci di sfruttare le potenzialità di analisi dei *Big Data* e dell'intelligenza artificiale per il riconoscimento e il contrasto degli attacchi *cyber*.

La rilevazione delle minacce informatiche all'interno della rete e dei sistemi aziendali è assicurata da un servizio di *real time security monitoring*, effettuato da un presidio h24-365 giorni all'anno che opera presso il *Cyber Security Operations Center* del Gruppo. Nel corso del 2020 il *team* di analisti del *security incident* ha rilevato, contrastato e neutralizzato oltre 5.000 attacchi informatici.

Grande rilevanza in questo contesto assume il servizio di *threat intelligence*, una complessa attività preventiva in cui esperti analisti ricercano e individuano continuamente nuove minacce e percorsi di attacco specifici. Gli analisti dispongono di tecnologie in grado di automatizzare l'acquisizione di informazioni provenienti da canali certificati, principalmente istituzionali e, attraverso collegamenti sincroni con gli apparati di sicurezza del Gruppo, di aggiornare i sistemi di difesa.

Il servizio di *threat intelligence* è inoltre supportato da un *team* interno di *malware analysis*, composto da specialisti in grado di scomporre il codice dei *malware* ed analizzarne il comportamento, con l'obbiettivo di individuare minacce non conosciute e produrre internamente bollettini contenenti Indicatori di Compromissione (IoC), ovvero vettori di attacco che potrebbero interessare tutti i settori, e condividerli con le Istituzioni e con gli altri Operatori di Servizi Essenziali.

Sotto il profilo della resilienza, e per rispondere agli elevati standard di sicurezza e continuità del servizio, il *Cyber Security Operation Center* è dotato di una "sala Lampertz" dedicata al *Disaster & Recovery* e di tecnologie di remotizzazione delle operazioni che hanno consentito agli analisti durante i primi mesi dell'emergenza sanitaria di operare completamente da remoto e senza impatti operativi e di sicurezza.

Durante il lockdown, la struttura di *Cyber Security*, in collaborazione con FSTechnology SpA, ha rapidamente attivato un ulteriore sistema di accesso da remoto per consentire ai dipendenti che hanno dovuto lavorare da casa di accedere alle risorse aziendali in sicurezza anche utilizzando eccezionalmente dispositivi personali. Partendo da questa immediata esigenza, è stato avviato un nuovo progetto con l'obiettivo di mettere a disposizione del personale che lavora da remoto un'infrastruttura di *Virtual Desktop* (VDI), una soluzione che permette di virtualizzare l'intera postazione di lavoro aziendale con le proprie applicazioni e i propri *files* e renderla accessibile da qualsiasi dispositivo, anche personale, con i più alti livelli di sicurezza.

Nel corso del 2020 è proseguito il progetto per dotare il Gruppo di un modello di gestione e controllo volto alla classificazione delle informazioni in relazione alle caratteristiche di riservatezza al fine di proteggere, in particolare, le informazioni da possibili violazioni in grado di comportare danni rilevanti conseguenti ad un utilizzo improprio, accidentale o intenzionale, delle stesse. In particolare, il progetto ha portato alla definizione di un *Framework* per la classificazione delle informazioni ed alla individuazione e implementazione degli strumenti operativi atti a garantire la classificazione e la protezione delle informazioni. A supporto dell'implementazione del *Framework* è stato avviato un programma di formazione in modalità *e-learning* riguardante i principi e le regole definiti nonché le connesse modalità operative di classificazione. È stata, inoltre, creata nella *intranet* di Gruppo una sezione denominata "Classificazione delle informazioni" in cui sono raccolti e sintetizzati linee guida, procedure e strumenti a supporto.

Rischi ambientali

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ritiene la tutela dell'ambiente un elemento strategico nello sviluppo delle proprie attività. Tale convinzione si declina nella massimizzazione dei vantaggi ambientali propri del trasporto collettivo di persone - realizzato su ferro, gomma e nave - e di quello ferroviario delle merci, nonché nella riduzione al minimo degli impatti negativi sull'ambiente. Il Gruppo, in quanto soggetto appaltante per la costruzione di opere infrastrutturali e operatore di trasporto merci potenzialmente pericolose per l'ambiente, è anche esposto a numerosi rischi ambientali. Di conseguenza è

tenuto al rispetto di un *set* molto ampio di leggi e regolamenti ambientali. L'attenzione del Gruppo alle tematiche ambientali può richiedere modifiche alle proprie attività dalle quali potrebbero scaturire costi previsti e non previsti.

A presidio del rischio ambientale esiste un'apposita struttura che si avvale, ove del caso, di professionalità esterne e di complesse procedure per il monitoraggio e la mitigazione dei fattori che connotano tale rischio. Inoltre, Ferrovie dello Stato Italiane SpA e le principali società del Gruppo sono impegnate nell'attuazione e certificazione dei propri Sistemi di Gestione Ambientale secondo la norma ISO 14001:2015, che promuove l'integrazione del Sistema di Gestione Ambientale nella realtà aziendale e l'inclusione dell'ambiente tra le componenti strategiche dell'organizzazione.

Il Gruppo presidia inoltre il rischio ambientale relativo alle società appaltatrici dei lavori per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, anche attraverso l'obbligo contrattuale per le società di costruzione dell'opera di adottare, per la durata dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale (UNI EN ISO 14001) delle attività di cantiere che fornisca, alla società e agli Enti preposti, le evidenze del controllo di merito eseguito nel corso delle attività progettuali.

In aggiunta a quelli esistenti, la probabile adozione in futuro di strumenti normativi e di nuove leggi a livello locale, regionale, statale o nella forma di accordi inter-governativi a livello globale, aventi l'obiettivo di contenere le emissioni di gas a effetto serra (GHG), potrebbe avere una ricaduta anche sul modello di *business* del Gruppo spingendo, per esempio, verso l'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili.

Infine, i rischi connessi al cambiamento climatico potrebbero avere conseguenze negative rilevanti per il *business* del Gruppo. Tali rischi, sulla base di quanto definito dalla Comunicazione della Commissione Europea di giugno 2019, sono classificati come:

- rischi di transizione, tra i quali si distinguono:
  - rischi legati alle politiche e ai cambiamenti del quadro regolatorio (es. imposizione di requisiti di efficienza energetica, fissazione del prezzo del carbonio "*carbon tax*", ecc.);
  - rischi giuridici (es. rischio di controversie in caso di mancata adozione di misure di mitigazione di effetti negativi sul clima, ecc.);
  - rischi di mercato (es. rischi legati al cambiamento nel comportamento dei consumatori che potrebbero orientarsi verso servizi meno impattanti sul clima);
  - rischi tecnologici (es. rischi legati alla mancata adozione di nuove tecnologie a minore impatto sul clima);
  - rischi reputazionali (es. rischi legati alla difficoltà di attrarre e conservare clienti, dipendenti, *partner*, investitori nel caso l'impresa sia percepita come non adeguata rispetto alle emergenti sfide climatiche);
- rischi fisici, tra i quali si distinguono:
  - rischi fisici acuti, legati al verificarsi di fenomeni metereologici estremi quali uragani, inondazioni, siccità, la cui crescente frequenza e intensità sono correlate al fenomeno del *global warming*. Tali eventi potrebbero causare interruzioni delle nostre attività e danni rilevanti alle infrastrutture;
  - rischi fisici cronici, che derivano da mutamenti climatici a più lungo termine (innalzamento della temperatura, scarsità di risorse idriche, innalzamento del livello del mare, perdita di stabilità dei terreni, ecc.) con conseguenze rilevanti sulle infrastrutture ferroviarie e stradali.

Il presidio dei rischi e delle opportunità derivanti dal cambiamento climatico è svolto da gruppi di lavoro intersocietari che analizzano il fenomeno, tra l'altro, da un punto di vista normativo e modellistico, per la quantificazione delle vulnerabilità e degli impatti sui *business* del Gruppo. I gruppi di lavoro sono coordinati da un *Program team*, formato dal *management* delle società e della Capogruppo, che riporta al Comitato di sostenibilità.

I rischi di transizione, ad esempio, sono presidiati attraverso un continuo monitoraggio del quadro normativo e delle politiche nazionali ed europee in tema di mitigazione del rischio derivante dal cambiamento climatico grazie al sistema interno di *governance, compliance* e *reporting* di tali tematiche. Inoltre il Gruppo è impegnato attivamente nel proprio percorso di transizione verso la *low-carbon economy* attraverso la definizione di obiettivi di lungo periodo legati, tra l'altro,

alla riduzione delle emissioni di CO2 (*carbon neutrality* entro il 2050 e riduzione delle emissioni del 55% entro il 2030[63]) e alla promozione dello *shift* modale a favore della mobilità collettiva e del trasporto su ferro rispettivamente per passeggeri e merci.

Per quanto riguarda i rischi di natura fisica derivanti dal cambiamento climatico, il Gruppo sta approfondendo analisi, metodologie e strumenti per l'identificazione e la valutazione delle future minacce climatiche e dei mutamenti dello stato del clima (identificabili ad esempio da cambiamenti della media e/o della variabilità delle variabili climatiche, tipicamente temperatura, precipitazioni e venti), degli *asset* maggiormente esposti alle minacce identificate e delle vulnerabilità intrinseche in tali *asset*. Il Gruppo monitora i futuri scenari climatici e di transizione di riferimento (anche attraverso la partecipazione a Gruppi di lavoro settoriali promossi dall'UIC e dal *PIARC-World Road Association*), con l'obiettivo di promuovere, tra l'altro, infrastrutture sempre più *climate-resilient*.

Rischi sociali e relativi alla tutela dei diritti umani

Il Gruppo FS ha formalizzato l'impegno ad adottare comportamenti responsabili in linea con i dieci principi del *Global Compact* promossi dall'ONU.

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

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

Il Codice Etico rappresenta la carta dei diritti e dei doveri fondamentali attraverso la quale il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane dichiara le proprie responsabilità e gli impegni verso gli *stakeholder* interni ed esterni. Tali principi sono costantemente e attentamente monitorati e rappresentano tema di continua sensibilizzazione all'interno del Gruppo. Il Gruppo ha definito diversi presidi come ad esempio la Struttura *Diversity & Inclusion*, il sistema di *whistleblowing*, il modello 231, la politica anticorruzione, ecc. A conferma della validità dei presidi, nel corso dell'esercizio non si sono registrati episodi legati a pratiche discriminatorie (per etnia, nazionalità, opinioni politiche, religione, sesso, età, diversa abilità, orientamento sessuale, condizioni personali o sociali) nei confronti di *stakeholder* interni e/o esterni.

Il Gruppo, consapevole dell'importanza dei fornitori nella complessiva mitigazione dei rischi sociali e relativi alla tutela dei diritti umani, ha strutturato inoltre un processo di valutazione della catena di fornitura al fine di rafforzare la capacità di identificazione e gestione degli impatti a questa associati. In particolare, tra le clausole contrattuali *standard* inserite nei contratti, si richiede all'appaltatore di osservare: le leggi sul lavoro e sulla previdenza sociale con applicazione dei contratti collettivi del lavoro; gli obblighi in materia di sicurezza e di igiene del lavoro; le norme contenute nel "Codice Etico del Gruppo". Tuttavia il processo di internazionalizzazione del Gruppo può determinare un incremento di tale tipologia di rischi. Nell'ambito delle valutazioni di "Rischio Paese", descritte in precedenza, l'attenzione al rispetto dei diritti umani riveste un elemento importante nella valutazione complessiva dell'investimento. Inoltre, nel caso di progetti di grandi dimensioni, il Gruppo considera come prioritario, in un'ottica di minimizzazione degli impatti sul territorio e sulla comunità, l'utilizzo di strumenti di coinvolgimento delle comunità locali (ad esempio: la Valutazione di Impatto Sociale e Ambientale, la Conferenza dei Servizi, la Conferenza delle Regioni e Province Autonome, la Conferenza Stato-Regioni e Unificata) che permettano di intercettare le legittime istanze degli *stakeholder*.

Il Gruppo, al fine di presidiare il rispetto dei diritti umani lungo la catena di fornitura, ha anche avviato un progetto (inizialmente con la società RFI SpA) che prevede l'introduzione nelle gare di un criterio premiale relativo al profilo di sostenibilità del fornitore attraverso l'utilizzo della piattaforma di monitoraggio sviluppata dalla società EcoVadis SAS. La valutazione di EcoVadis SAS si basa su 21 criteri, raggruppati in quattro temi: Ambiente, Pratiche di lavoro e diritti umani, *Fair Business Practices* e Acquisti sostenibili. In particolare, la valutazione del rispetto dei diritti umani si basa sui seguenti

[63] L'Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane ha aderito all'iniziativa guidata dall'*European Corporate Leaders Group* (Clg Europe) che ha fissato il *target* del 55% per la riduzione delle emissioni entro il 2030.

criteri: lavoro minorile e lavoro forzato, discriminazioni e molestie, diritti umani fondamentali. Il progetto sarà esteso progressivamente a tutte le principali società del Gruppo.

Inoltre, il Gruppo sta promuovendo un percorso di miglioramento continuo della gestione della *supply chain* grazie alla partecipazione ai tavoli di lavoro nell'ambito di *Railsponsible*, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario con l'obiettivo di promuovere acquisti sostenibili attraverso la condivisione di *best practices* e processi virtuosi. Per maggiori informazioni si rinvia al paragrafo "Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile".

Rischi legati alla gestione delle risorse umane

I fattori di rischio collegati alla gestione delle risorse umane rappresentano uno dei maggiori elementi di attenzione, emersi soprattutto nella attuale fase di emergenza legata alla diffusione del COVID-19. La mancata gestione di tali fattori di rischio potrebbe produrre effetti negativi sulle attività e gli obiettivi del Gruppo.

In tale contesto, le relazioni industriali costituiscono uno dei fattori di rilievo. Nel 2020 non si sono avuti fenomeni di conflittualità collettiva particolarmente significativi grazie anche alla stipula di alcune intese finalizzate ad individuare strumenti utili a ridurre gli impatti derivanti dall'emergenza pandemica da COVID-19, agli incontri in Sede di partecipazione e consultazione (organismo paritetico - Azienda – Sindacato- previsto dal contratto aziendale) che ha consentito di gestire alcune tematiche sensibili per il Gruppo FS ed all'attivazione dei "Comitati aziendali COVID-19" per l'analisi ed il monitoraggio delle azioni messe in campo per il contrasto e il contenimento della diffusione del COVID-19.

Per quanto riguarda la normativa legale e contrattuale del lavoro, anche nel corso del 2020 è proseguita l'attività volta a fornire indicazioni e pareri sull'applicazione delle previsioni del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane del 2016 e della normativa lavoristica, assicurando il consueto supporto alle strutture aziendali nella gestione del rapporto di lavoro, anche recependo le modifiche normative intervenute nel periodo di riferimento con specifico riguardo alla emergenza COVID-19. Si rappresenta, inoltre, che nel mese di febbario 2021 Agens e il Gruppo FS hanno sottoscritto alcune importanti intese con le Organizzazioni Sindacali, siglando un Accordo relativo al CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 16.12.2016 e prevedendo alcuni interventi sull'istituto dello *smart working* e del *welfare*. E' stato, inoltre, firmato un Protocollo per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari, con il quale il Gruppo riafferma i principi che contraddistinguono un'economia sana sostenuta dalla qualità del lavoro quali la legalità, la trasparenza, la sostenibilità, la salute e la sicurezza sui luoghi di lavoro.

Come ulteriori *drivers* ricordiamo: la presenza di risorse chiave, *skill* specialistici di difficile reperibilità, la motivazione e lo sviluppo professionale. Il nuovo sistema di *Talent Development* del Gruppo FS riconosce e valorizza in modo mirato le motivazioni e le aspirazioni delle persone coinvolte nei processi di sviluppo così come le diverse professionalità e *know-how* sedimentate nelle esperienze professionali del nostro personale. Le *policy* aziendali e le normative interne ulteriormente rinforzate anche nel corso del 2020 supportano il processo nel garantire l'applicazione dei principi di equità ed imparzialità dei processi di sviluppo. Gli strumenti psicometrici utilizzati ai fini della valutazione del potenziale sono, inoltre, *gender* e *cultural free*, a garanzia di pari trattamento e opportunità in relazione al genere ed alla cultura di appartenenza.

Sempre nel 2020, a fronte degli importanti impatti che la pandemia ha generato sulle prassi aziendali, il Gruppo ha garantito la continuità dei processi legati allo sviluppo e alla formazione delle proprie persone, ad ulteriore presidio dei rischi di demotivazione, disaffezione, senso di abbandono che la situazione contingente ha esponenzialmente incrementato.

La digitalizzazione dei processi di *assessment* ha inoltre assicurato la continuità delle valutazioni ai fini della copertura di posizioni e responsabilità chiave all'interno delle divere società del Gruppo e della Holding. L'eventuale blocco di tali attività avrebbe infatti determinato un potenziale impatto sull'utilizzo di criteri oggettivi, standardizzati, equi e di merito,

nella definizione dei percorsi di carriera, crescita e sviluppo che al contrario sono stati garantiti nonostante il periodo di emergenza ancora in corso.

Il consueto impegno del Gruppo nella formazione, nell'aggiornamento continuo e nella ricerca di professionalità, da mercato interno ed esterno, si è concretizzato nel corso del 2020 anche nell'accelerazione delle innovazioni di processo legate alla digitalizzazione, che hanno consentito di mantenere inalterato l'*effort* di cura e di attenzione verso le "Persone" del Gruppo ed il processo di *attraction* verso il mercato del lavoro. La reazione del Gruppo in termini di innovazione dei processi HR si è costituita a tutti gli effetti come strumento efficace nella gestione del rischio emergenziale. Sta proseguendo il percorso di riallineamento retributivo al mercato esterno, secondo quanto definito dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e si sono consolidate iniziative di *welfare* aziendale già programmate, ulteriormente rinforzate da nuovi interventi di sostegno alla crisi legata all'emergenza COVID-19.

Il *job posting* interno è sviluppato e attuato secondo principi di trasparenza, pari opportunità e promozione della diversificazione professionale delle persone, nell'ottica della valorizzazione delle stesse e del *know-how* interno al Gruppo. Nel caso in cui le professionalità e competenze di interesse per il Gruppo non siano reperibili all'interno, anche attraverso collaborazioni mirate con il mondo universitario, si attiva la ricerca sul mercato esterno, al fine di individuare risorse in grado di portare valore all'azienda, supportandone la realizzazione degli obiettivi programmati, secondo i principi di equità, meritocrazia, trasparenza e pari opportunità, con attenzione alla *diversity & inclusion*. La digitalizzazione dei processi di selezione, ulteriormente sviluppata e diffusa nel corso del 2020, consente al Gruppo di diventare sempre più attrattivo verso i *target* di interesse, grazie all'impronta innovativa adottata, ma anche di ridurre costi e tempi di gestione e consentire la creazione di ulteriori bacini di professionalità a cui attingere per future esigenze. Tali principi sono riportati nelle *policy* di *talent acquisition*, rinnovate e diramate a tutte le società del Gruppo.

Attraverso il Codice Etico, il Gruppo si impegna in maniera formale e sostanziale a non operare mai alcuna discriminazione di genere, di etnia, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. Inoltre, grazie ad azioni realizzate dalle strutture HR preposte e alle iniziative del Comitato Pari Opportunità, cresce costantemente l'impegno del Gruppo a realizzare ambienti inclusivi in un'ottica di valorizzazione delle diversità e a promuovere programmi dedicati alle lavoratrici.

Nel corso del 2020, nella visione che l'evoluzione della cultura aziendale costituisca uno dei più forti fattori di prevenzione rispetto a comportamenti e prassi non inclusive, il Gruppo ha realizzato numerose iniziative massive di formazione e di comunicazione mirate ad accelerare l'evoluzione della cultura collettiva verso approcci di pensiero liberi da *bias* culturali e da prassi potenzialmente non desiderabili. In questo contesto, si è sviluppato un piano di inclusione dedicato a tutte le persone per implementare un approccio organizzativo strategico di *D&I* (*Diversity&Inclusion*), inteso come processo aziendale di cambiamento volto a comprendere, rispettare e valorizzare le differenze di ciascuna persona, la cui irripetibilità è un valore da mantenere all'interno dell'Azienda.

Sul versante della comunicazione interna, lo sviluppo degli strumenti di lavoro collaborativo e del *digital workspace*, unitamente a campagne di comunicazione ed eventi sempre più volti ad allargare la base di partecipazione ed il *target* raggiunto, rendendo le persone il più possibile informate, partecipi, attive e coinvolte, costituisce una leva di orientamento, allineamento e vicinanza verso tutte le persone del Gruppo nella direzione di un costante processo di supporto alla realizzazione della visione di impresa.

Rischi relativi alla corruzione

Il Gruppo FS Italiane nella conduzione del *business* si ispira ai principi dell'integrità, dell'etica e dello "*zero tolerance for corruption*".

Il Gruppo FS, tra l'altro, ha intrapreso da tempo un importante percorso di contrasto dei fenomeni della corruzione e dell'illegalità con l'adozione da parte di FS SpA[64] del Modello 231 (sin dal dicembre 2003) e l'emanazione di apposite "Linee Guida per la prevenzione della corruzione tra privati nel Gruppo FS"; tale percorso ha portato all'adesione, nel corso del 2017, al *Global Compact* delle Nazioni Unite.

Ad ulteriore consolidamento dell'impegno sul fronte della strategia anticorruzione, nel 2017 FS SpA si è dotata, su base volontaria, di uno strumento unico di autoregolamentazione per la prevenzione dei fenomeni corruttivi: il *Framework* Unico Anticorruzione, che vede, a fianco del Modello 231, l'*Anti Bribery&Corruption management system* (*ABC system*) e di cui costituiscono parte integrante le "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione" che contengono i criteri direttivi per la realizzazione di un efficace sistema anticorruzione in FS SpA. L'*ABC system* rafforza i presidi anticorruzione aziendali promuovendo politiche di contrasto alla corruzione in ogni sua forma (attiva e passiva, diretta e indiretta, nei rapporti con esponenti della pubblica amministrazione e nei rapporti con privati) ed ampliando il perimetro delle condotte considerate aldilà di quelle rilevanti sotto il profilo penalistico, sino a ricomprendere fattispecie di *mala gestio* e di malfunzionamento (cd. corruzione in senso ampio). L'*ABC system* di FS SpA - aggiornato nel corso del 2020 soprattutto al fine di allinearne talune previsioni alle evoluzioni normative e giurisprudenziali frattanto intervenute - si incentra sull'analisi dei processi relativi alle aree "Acquisti e Appalti", "Conferimento di incarichi di consulenza", "Iniziative di sviluppo del *business* nei mercati internazionali", "Quote associative, sponsorizzazioni, *co-marketing*, erogazioni liberali e omaggi" e "Risorse Umane", ritenute dalla normativa e dalle *best practices* di riferimento come maggiormente esposte al rischio di corruzione, integrandosi con le attività di controllo di III livello. Per ciascuna delle predette cinque aree, l'*ABC system* prevede principi di controllo trasversali e individua un *set* di strumenti di prevenzione ("strumenti di prevenzione specifici"), declinati in *standard* di comportamento e in indicatori di possibili anomalie, finalizzati all'adozione di processi decisionali consapevoli, responsabili ed improntati ai valori di integrità, correttezza e legalità.

In un'ottica di miglioramento continuo, nel 2020 è stata avviata in FS SpA la prima campagna di *Risk Assessment Anti Bribery&Corruption*, con l'obiettivo di individuare ambiti di arricchimento dell'ABC *system*, anche attraverso la previsione di strumenti di prevenzione specifici per ulteriori aree di rischio.

A supporto dell'azione di sensibilizzazione verso i valori promossi dal *Framework* a tutti i livelli, l'*ABC system* prevede, tra le principali linee di intervento, una continua attività formativa e di comunicazione. Nel 2020 si è conclusa l'erogazione del corso *e-learning* ABC destinato a tutto il personale di FS SpA: il corso continua ad essere somministrato per i neoassunti e riproposto periodicamente, tramite *recall*, a coloro che non l'hanno concluso nelle edizioni precedenti. Durante l'anno è stata lanciata la *survey* «ABC *system*: Scegli la tua formazione!» che ha coinvolto il personale di FS SpA nella individuazione dei contenuti delle pillole formative sui temi dell'ABC *system* da lanciare nel primo trimestre 2021. Si sono inoltre svolte iniziative formative specifiche in collaborazione con altre strutture di FS SpA su singoli processi.

Con riguardo alle attività di comunicazione, è stata creata sul sito *internet* di FS SpA la nuova pagina «Etica, compliance e integrità» e, all'interno di essa, una sottosezione dedicata all'ABC *system* in cui sono sintetizzati obiettivi, strumenti e principi del modello di FS, anche con il fine di rendere all'esterno il *commitment* della società sui temi dell'etica, della legalità e della correttezza dell'agire.

[64] A livello di Gruppo è previsto che le società controllate adottino un proprio Modello 231 e istituiscano un Organismo di Vigilanza.

È stata infine razionalizzata la pagina *intranet* "ABC *system*" in cui sono pubblicati i modelli di FS SpA e delle altre società del Gruppo che se ne sono dotate. Le società controllate, direttamente e indirettamente, da FS SpA adottano[65] infatti il *Framework* adeguandolo alle specificità organizzative e di *business*, nel rispetto comunque degli obblighi normativi applicabili.

L'*ABC system* prevede che le ipotesi di violazioni dei principi e *standard* di comportamento siano valutate dalle competenti strutture ai fini dell'applicazione di misure di responsabilità.

Nel 2019 FS SpA ha adottato una procedura per la gestione delle segnalazioni, finalizzata a dare attuazione alla L. n. 179/2017 (cd. legge sul *whistleblowing*). La procedura disciplina il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni da chiunque inviate o trasmesse su fatti e comportamenti ritenuti illeciti o contrari alla legge, al Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001, all'*Anti Bribery&Corruption management system* e al Codice Etico del Gruppo FS Italiane.

Nel luglio 2020 FS SpA si è dotata di una piattaforma informatica per la gestione delle segnalazioni, che costituisce un canale di segnalazione idoneo a garantire, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del segnalante e adeguate misure di sicurezza delle informazioni. La piattaforma è accessibile tramite i siti *internet* ed *intranet* aziendali (nel sito *internet* nella sezione dedicata all'interno della pagina Etica, Compliance e Integrità).

Effetti della diffusione di malattie infettive

La diffusione su scala globale di emergenze epidemiologiche o pandemiche che colpiscono la popolazione 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 diffusione nel 2020 del virus COVID-19, c.d. "Coronavirus", ha determinato importanti riflessi di natura operativa, organizzativa, economica e finanziaria a livello di Gruppo. In particolare, i principali riflessi sull'operatività del Gruppo sono di seguito elencati e raggruppati per fonte di rischio:

- Esterna:
  - normativa: i provvedimenti emanati dalle autorità governative, tesi al contenimento del rischio di espansione del virus tra la popolazione, hanno condotto all'impossibilità (in alcuni casi) di operare secondo i processi *standard* e alla necessità di attivare in modo massivo e tempestivo il *remote* (indicato anche "*smart*") *working*, che ha inevitabilmente esposto il Gruppo anche ad una maggiore esposizione ai rischi di natura informatica;
  - *supply chain*: interruzioni/ritardi della catena di fornitura (es. ricambi, componenti e materiale rotabile) a fronte di *lock-down* territoriali, difficoltà di spostamento tra regioni (es. per la presenza di fornitori delocalizzati rispetto al luogo di fornitura/erogazione del servizio) e per criticità di natura economica-finanziaria comunicata dalle controparti;
  - mercato: crisi di sfiducia verso il trasporto pubblico indotta dalla paura del contagio, da cambiamenti nelle abitudini dei clienti (es. modalità di acquisto sempre più *digital*), dalla necessità di rivedere la contrattualista stipulata pre-COVID che non contempla scenari di mobilità indotti dal nuovo contesto.
- Interna:
  - personale: indisponibilità del personale per casi di positività al virus (es. ricoprente un ruolo specialistico);

[65] Nel corso del 2020, FSTech SpA si è aggiunta alle principali società direttamente controllate da FS SpA che hanno concluso il percorso di recepimento del *Framework* Unico Anticorruzione.

— ICT: indisponibilità (in alcuni casi) di strumentazione informatica (*hardware* e *software*) a supporto del massivo lavoro da remoto che il COVID-19 ha richiesto (prontamente arginata soprattutto con interventi ICT sui processi *core*).

Queste ed altre ulteriori tematiche sono state affrontate mediante la definizione di azioni di risposta volte a garantire la continuità operativa del Gruppo, con l'obiettivo principale di contenere gli effetti negativi di carattere sanitario, organizzativo ed economico.

Come più ampiamente illustrato nella Nota 31 al Bilancio consolidato "Emergenza COVID-19", a cui si rinvia per un maggior dettaglio, il Gruppo attraverso l'istituzione di un'apposita *Task force* inter societaria ha tempestivamente individuato ed adottato misure per limitare i contagi e gestire la pandemia, anche in ottemperanza ai provvedimenti governativi in materia di contenimento del virus e distanziamento interpersonale, per tutelare la salute del personale dipendente, dei clienti, dei fornitori, ed in generale della collettività tutta.

Oltre alle tempestive misure intraprese per limitare i contagi e gestire la pandemia, il Gruppo ha posto in essere molteplici azioni tese a rafforzare la propria resilienza nel medio-lungo periodo in un contesto fortemente incerto e mutevole, attraverso l'adozione di un approccio di analisi per scenario e l'attivazione 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. In tale contesto, il Gruppo ha avviato un'analisi per identificare le principali opportunità di rafforzamento e superamento delle vulnerabilità emerse in conseguenza degli effetti derivanti dalla diffusione del virus COVID-19, definendo e adottando azioni per rendere l'organizzazione più resiliente e pronta a cogliere le opportunità di sviluppo conseguenti alla ripartenza e contestualmente essere pronta a fronteggiare possibili nuove crisi.

Sicurezza nel viaggio

Nei Paesi dell'Unione Europea l'incidentalità ferroviaria viene monitorata dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA, *European Railway Agency*), ente regolatorio istituito con la Direttiva 2004/881 CE, quest'ultima finalizzata più in generale a realizzare uno spazio ferroviario europeo senza frontiere, potenziare il livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari e sviluppare una cultura comune in materia di sicurezza. Per il monitoraggio dell'incidentalità, l'ERA fa riferimento alle norme contenute nella Direttiva 2004/49 CE e nella successiva Direttiva 2014/88 UE, che ne modifica l'allegato I per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.

Secondo i principi sanciti da queste Direttive comunitarie, un incidente è considerato significativo quando viene coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e se ha causato almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a 150.000 euro ai binari, agli impianti o all'ambiente, oppure se ha prodotto un'interruzione prolungata del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi gli incidenti che si verificano nell'ambito dei binari interrotti o momentaneamente interrotti alla circolazione (depositi, officine) e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).

In Italia l'organismo che ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale e svolge i compiti previsti dalla Direttiva 2004/49 CE è l'ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), istituita con Legge n. 130 del 16 novembre 2018, la cui piena operatività è stata determinata dal DPCM n. 520 del 20 novembre 2020. A seguito della piena operatività della nuova agenzia, l'ANSF è stata soppressa e l'ANSFISA ha raccolto le sue funzioni.

L'ambito di riferimento, corrispondente alla rete dell'infrastruttura nazionale gestita dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA, si basa su un'analisi preliminare con dati non ancora consolidati.

Nel corso del 2020 si sono registrati 80 incidenti nel complesso, 1 incidente significativo ogni 3,8 milioni di km percorsi dai treni, il cui dettaglio è il seguente:

- 2 collisione di treni contro le 4 del 2019;
- 6 deragliamenti, 1 in più rispetto all'anno precedente;
- 6 investimenti ai passaggi a livello in totale, inclusi gli investimenti di pedoni a passaggio a livello chiuso, contro i 4 dell'anno precedente;
- 56 incidenti gravi alle persone causati dal materiale rotabile in movimento contro i 50 dell'anno precedente. In questa tipologia di incidenti rientrano: le cadute di persone da veicoli ferroviari in movimento (sia passeggeri che personale ferroviario) e gli investimenti di persone (sia estranei che personale ferroviario);
- 10 incidenti che, non rientrando in nessuna delle altre categorie, vengono classificati come "altri"; nel 2019 furono 5;
- 0 incidenti dovuti a incendi al materiale rotabile con conseguenze contro 1 del 2019.

Fatta eccezione per la categoria collisioni e incendi al materiale rotabile, si è registrato un incremento nelle altre categorie, in particolare nella classificazione "altri" (es. svio o collisione di un mezzo d'opera o di una manovra, fuoriuscita di merci pericolose) e in quella degli "incidenti alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento", che è stata la causa del 70% degli incidenti nel complesso. Anche nel 2020 RFI SpA ha proseguito con il programma di soppressione dei passaggi a livello (PL) sia pubblici che in consegna ai privati, mediante valutazione dell'efficacia della viabilità pedonale/veicolare esistente in prossimità delle aree ferroviarie e l'individuazione dei punti di maggiore criticità per il verificarsi di sinistri, dovuti all'indebita presenza dei pedoni.

Altre informazioni

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali e delle procedure aperte dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie di maggior rilievo, in essere al 31 dicembre 2020. A tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società, inclusa FS SpA, o il Gruppo, siano esposte a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza diverse da quelle indicate nell'apposita Nota 47 ("Passività ed attività potenziali") al bilancio consolidato, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano condizionare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria delle società interessate. Inoltre, ricorrendone le circostanze, le società si sono costituite parte civile.

In dettaglio, con riferimento ai soli procedimenti giudiziari penali avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di *ex* o attuali rappresentanti delle società del Gruppo, si precisa che nel corso del 2020 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di Vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

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

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

Procedimenti penali *ex* D.Lgs. 231/01

- il procedimento penale n. 2554/2013 RGNR pende in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Foggia. Lo stesso vede imputata la società RFI SpA *ex* D.Lgs. 231/01 in relazione all'infortunio mortale sul lavoro occorso il 5 marzo 2010 in agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento Srl;

- in relazione al procedimento penale n. 6305/2009 RGNR, iscritto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca a seguito dell'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, si segnala che – a seguito dei ricorsi in Cassazione avverso la sentenza d'appello, proposti dalle difese delle persone fisiche e degli enti condannati, nonché dal Procuratore Generale e dalle parti civili – in data 2 dicembre 2020 è iniziato il terzo grado di giudizio innanzi alla IV Sezione Penale della Corte di Cassazione, conclusosi in data 8 gennaio 2021, con la lettura del dispositivo della decisione assunta dal Collegio all'esito della Camera di Consiglio. Dal provvedimento emerge che la Suprema Corte – accogliendo le tesi difensive – ha escluso la sussistenza dell'aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro *ex* art. 589, comma 2, c.p.; di conseguenza: (i) tutte le società condannate in grado di appello per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 *septies* del D.Lgs. 231/2001, incluse RFI SpA e Trenitalia SpA (nonché Mercitalia Rail Srl, quale beneficiaria della scissione del ramo Cargo di Trenitalia SpA), sono state definitivamente assolte dall'incolpazione perché "il fatto non sussiste" (l'assoluzione già disposta in primo e secondo grado in favore di FS SpA e FS Logistica SpA, oggi Mercitalia Logistics SpA, in assenza di ricorso da parte del Procuratore Generale, erano già divenute definitive); (ii) sono state annullate senza rinvio le statuizioni della sentenza

di appello relative al reato di omicidio colposo (art. 589 c.p.), dichiarato estinto per intervenuta prescrizione. Riguardo alle imputazioni per l'altro reato contestato, il disastro ferroviario colposo *ex* art. 430 e 449 c.p., la Corte di Cassazione ha innanzitutto confermato la responsabilità penale dichiarata dal giudice dell'appello a carico dell'AD *pro tempore* di Trenitalia SpA e dell'AD *pro tempore* di Cargo Chemical SpA, poi Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica SpA, nonché degli imputati del Gruppo GATX (tranne uno, rinviato all'appello per un nuovo giudizio) e della Cima Riparazioni; ha inoltre disposto l'annullamento della sentenza di condanna impugnata in ordine alla posizione del Direttore *pro tempore* della Divisione Cargo di Trenitalia SpA, dell'*ex* AD di RFI SpA e dell'*ex* AD di FS SpA (già in precedenza AD di RFI SpA), nonché di un funzionario di RFI SpA e uno di Trenitalia SpA, con rinvio ad altra sezione della Corte di Appello di Firenze, per un nuovo giudizio. È stato inoltre rigettato il ricorso del Procuratore Generale avverso l'assoluzione di 5 funzionari di RFI SpA, che sono dunque divenute definitive. La Suprema Corte ha, inoltre, annullato in via definitiva le statuizioni disposte dai giudici di merito in favore di diverse parti civili, per la maggior parte Associazioni e Organizzazioni sindacali, mentre per altre due parti ha rinviato il giudizio al grado di appello. Si attende ora il deposito delle motivazioni;

- il procedimento penale n. 1430/2014 RGNR pende in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Gela nei confronti dell'*ex* AD e di alcuni dirigenti/dipendenti di RFI SpA per il reato di omicidio colposo in relazione all'investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI SpA stessa, occorso in data 17 luglio 2014 fra le stazioni di Falconara e Butera. La società risulta incolpata per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 *septies* del D.Lgs 231/2001;

- il procedimento penale n. 3566/2015 RGNR è stato aperto a seguito dell'infortunio, avvenuto il 5 marzo 2015, che ha interessato un dipendente della ditta A.T.S. Costruzioni che operava presso l'OMC Locomotive di Rimini; pende innanzi al Tribunale di Rimini, nei confronti dell'*ex* dirigente responsabile dell'O.M.C. di Rimini di Trenitalia SpA, unitamente al datore di lavoro e al preposto della A.T.S. Costruzioni, per il reato previsto dall'art. 590 commi 1 e 2 c.p. Al dirigente viene contestata anche la violazione dell'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 81/2008. Trenitalia SpA è ritenuta anche responsabile dell'illecito amministrativo di cui all'art. 25 *septies* co. 3 del D.Lgs. 231/2001;

- il procedimento penale n. 20765/2014 RGNR – n. 2565/2017 RG GIP Tribunale di Firenze, che trae origine dall'infortunio ai danni di un dipendente della Direzione Regionale Toscana di Trenitalia SpA, avvenuto in data 12 gennaio 2014 durante le operazioni di manovra, pende attualmente in primo grado, innanzi al Tribunale di Firenze, nei confronti del dirigente datore di lavoro responsabile dell'unità produttiva Direzione Regionale Toscana, del dirigente delegato e del preposto, nonché nei confronti di Trenitalia medesima, incolpata per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 *septies* del D.Lgs. 231/2001;

- il procedimento penale n. 1525/2008 RGNR – Procura della Repubblica di Trani tratta di un processo per omicidio colposo plurimo, per un infortunio avvenuto il 3 marzo 2008, ai danni di cinque operai della ditta subappaltatrice Truck Center, che vede imputati, tra gli altri, l'allora Amministratore Delegato e un *ex* funzionario di FS Logistica SpA – BU Cargo Chemical SpA (società committente) oggi Mercitalia Logistics SpA (già FS Logistica SpA), e la Società, tanto quale responsabile civile quanto per l'illecito di cui all'art. 25 *septies* del D.Lgs. 231/2001. In riforma della sentenza di primo grado, la Corte d'Appello di Bari, con pronuncia del 19 luglio 2017, ha prosciolto gli esponenti dell'allora FS Logistica SpA, divenuta Mercitalia Logistics SpA, e la società stessa. In conseguenza di tale pronuncia di secondo grado, era venuta meno anche la sanzione amministrativa di 1,4 milioni di euro cui Mercitalia Logistics SpA era stata condannata in primo grado per l'illecito amministrativo dipendente da reato. La sentenza di appello è stata impugnata dalla pubblica accusa con ricorso per cassazione. All'udienza dell'8 febbraio 2019, la Corte di Cassazione

annullava la sentenza di proscioglimento emessa dai giudici di secondo grado, con rinvio a nuovo giudizio, da celebrarsi innanzi ad altra sezione della Corte di Appello di Bari. Le motivazioni della sentenza sono state pubblicate in data 25 marzo 2019. Nel nuovo giudizio di appello, gli esponenti dell'allora FS Logistica SpA hanno chiesto l'applicazione della pena su richiesta (cd "patteggiamento"). Valutata – su parere del difensore esterno e considerato il contesto processuale - l'opportunità di definire la pendenza giudiziaria, anche nella prospettiva di beneficiare di una riduzione della sanzione pecuniaria, anche Mercitalia Logistics SpA si è determinata a proporre istanza di patteggiamento – decisione sottoposta al CdA della Società e da questo espressamente deliberata - concordando con la Pubblica Accusa la riduzione della sanzione amministrativa da 1,4 milioni di euro a 900 mila euro. All'udienza del 21 dicembre 2020, la II sez. della Corte di Appello di Bari ha dato lettura del dispositivo con il quale, per quanto riguarda le posizioni collegate a Mercitalia Logistics SpA, accogliendo le istanze di patteggiamento, ha: (i) condannato l'Amministratore Delegato *pro tempore* e il dirigente della *ex* FS Logistica – BU Cargo Chemical SpA, rideterminando la pena rispettivamente in un anno e 6 mesi di reclusione e in 2 anni di reclusione, concedendo le attenuanti generiche ed il beneficio della sospensione condizionale della pena e con revoca della pena accessoria dell'interdizione temporanea per anni 5 dai pubblici uffici; (ii) ridotto a 900 mila euro la sanzione amministrativa pecuniaria per illecito amministrativo *ex* art. 25 *septies* D.lgs.231/2001 disposta a carico di Mercitalia Logistics SpA, revocando altresì le statuizioni civili adottate a carico della stessa come responsabile civile. La Corte ha inoltre accolto le altre istanze di patteggiamento avanzate dalle posizioni estranee al Gruppo FS e confermato le condanne disposte in primo grado a carico della ditta appaltatrice e della società acquirente dello zolfo liquido, ai sensi del D.Lgs. 231/2001. La Corte ha disposto il termine di novanta giorni per il deposito delle motivazioni;

- nell'ambito del procedimento penale n. 6769/2015 avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia, il Giudice dell'Udienza Preliminare, con decreto in data 11 giugno 2018, ha disposto il rinvio a giudizio degli indagati e della società Busitalia Sita Nord Srl, incolpata *ex* D.Lgs. 231/2001, provvedendo a riqualificare il reato in imputazione da quello previsto dall'art. 640 *bis* c.p. (Truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche) in quello meno grave di cui all'art. 640, comma 2 n. 1 (Truffa aggravata ai danni dello Stato). Pende dibattimento;

- è attualmente pendente innanzi al Tribunale di Bari il procedimento penale n. 18773/2009 che vede coinvolta la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl come incolpata *ex* D.Lgs. 231/2001, in relazione al reato di truffa - originariamente contestato con l'aggravante della transnazionalità, poi esclusa dal Giudice – addebitato anche all'*ex* Amministratore Unico della società stessa. I fatti attengono all'acquisto in Polonia di carrozze ferroviarie ad un prezzo superiore a quello di mercato. A seguito del rinvio a giudizio della società e di tutte le persone fisiche imputate, pende ora dibattimento;

- il procedimento penale n. 3651/2018 RGNR è iscritto presso la Procura della Repubblica di Milano a seguito dell'incidente ferroviario occorso in data 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello, che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord Srl (in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi) causando il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri. A seguito della richiesta di rinvio a giudizio avanzata dal Pubblico Ministero nei confronti dell'Amministratore Delegato e di 8 funzionari di RFI SpA nonché della Società stessa, quale incolpata *ex* D. Lgs. 231/2001, è in corso di svolgimento l'udienza preliminare nell'ambito della quale è stata disposta, su richiesta di alcune parti civili, la citazione di RFI SpA come responsabile civile;

- il procedimento penale n. 6224/2016 RGNR, iscritto innanzi alla Procura della Repubblica di Parma, riguarda la gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma nel bacino di Parma, in relazione alla quale vengono contestati all'Amministratore Delegato e a un dirigente di Busitalia Sita Nord Srl e ad altri soggetti, i reati di turbata libertà degli incanti (art. 353 c.p.), rivelazione del contenuto di documenti segreti (art. 621 c.p.) e corruzione tra privati (art. 2635 commi 2 e 3 c.c.). In data 28 agosto 2019 è stato notificato alla società l'avviso di conclusione delle indagini preliminari *ex* art. 415 *bis* c.p.p. nel quale è stata formalizzata l'incolpazione *ex* D.Lgs. 231/2001 a carico di Busitalia Sita Nord Srl, in relazione all'illecito amministrativo (art. 25 *ter*, comma 1, lett. s *bis*) collegato al reato di corruzione tra privati. In data 22 dicembre 2020 il GUP del Tribunale di Parma ha emesso il decreto che dispone il giudizio a carico della società in relazione all'illecito amministrativo sopra indicato e in qualità di responsabile civile, in relazione alle condotte ascritte all'Amministratore Delegato e al Responsabile della Struttura Pianificazione Strategica e Sviluppo Mercati della Società. Il decreto in questione è stato notificato alla Società in data 17 febbraio 2021. La prima udienza del dibattimento è stata fissata il 15 settembre 2021;

- il procedimento penale n. 3518/2009 RGNR, pendente innanzi alla Procura della Repubblica di Salerno, vede la società Anas SpA imputata ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, per omicidio colposo commesso in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro (art. 589 c.p., art. 5 e 25 *septies* D.Lgs. 231/2001). Il procedimento riguarda l'incidente mortale verificatosi in data 18 marzo 2009 in cui è deceduto un dipendente della Contursi Scarl, aggiudicataria dei lavori per la realizzazione della galleria Sant'Angelo lungo l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Il giudizio è attualmente pendente in primo grado;

- il procedimento penale n. 1265/2018 RGNR pende innanzi alla Procura di Arezzo in relazione al presunto illecito smaltimento di rifiuti speciali pericolosi contenenti amianto. Il fatto è originato dal cedimento di una scarpata sulla SS. n. 3 bis "Tiberina", itinerario E45 (Orte - Ravenna), a seguito del quale Anas SpA ha incaricato un'impresa per lo smaltimento dei rifiuti. In data 18 aprile 2019 è stato depositato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari. Anas SpA, imputata ai sensi del D.Lgs. 231/2001, artt. 5 e 25 *undecies*, in data 22 maggio 2019, per il tramite del difensore incaricato, ha depositato memoria difensiva chiedendo l'archiviazione della propria posizione, stante l'adozione da parte della società di tutti i presidi di controllo idonei a scongiurare la c.d. "colpa da organizzazione". In data 31 dicembre 2020, il GIP, in accoglimento della richiesta del PM, ha emesso il decreto di archiviazione nei confronti di Anas;

- nell'ambito del procedimento penale n. 3556/2019 RGNR pendente in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Brindisi, in data 23 gennaio 2020 è stato notificato a Italferr SpA "Informazione di garanzia per illecito amministrativo dipendente da reato" in relazione all'infortunio mortale occorso in Brindisi, in data 9/10 luglio 2019, durante lo svolgimento di alcune lavorazioni da parte del subappaltatore HI.TEC Italia Srl, datore di lavoro della vittima del sinistro, nell'ambito di un appalto a committenza RFI SpA. Alla HI.TEC Italia Srl e a Italferr SpA (che ha svolto su incarico di RFI SpA, tra le altre, le prestazioni di Direzione dei lavori, Responsabile dei lavori e Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione) era stato contestato l'illecito amministrativo dipendente da reato di cui all'art. 25 *septies* comma 2, D.Lgs. 231/2001. Dall'avviso della richiesta di proroga del termine per le indagini preliminari, successivamente notificato ad alcune persone fisiche, risulta che il procedimento penale pende, per il reato di omicidio colposo, a carico di 8 persone fisiche, tra le quali 4 esponenti di Italferr SpA. Successivamente, con provvedimento depositato il 21 settembre 2020, il Pubblico Ministero ha chiesto il rinvio a giudizio del Coordinatore per l'esecuzione dei lavori di Italferr SpA, oltre che ai due esponenti del subappaltatore con il ruolo di datore di lavoro e preposto della vittima. Per tali posizioni è in corso l'udienza preliminare. Per i soggetti apicali di

Italferr SpA e per la stessa Società, in relazione alla responsabilità *ex* D.Lgs. 231/2001, il PM ha invece presentato istanza di archiviazione al GIP, alla quale ha fatto seguito l'opposizione della parte offesa. Attualmente pende la fissazione dell'udienza camerale all'esito della quale il GIP dovrà decidere sull'archiviazione;

- 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 nel quale hanno perso la vita i due macchinisti, la società RFI SpA risulta indagata per l'illecito amministrativo *ex* art. 25 *septies* del D.Lgs. 231/2001, unitamente all'Amministratore Delegato *pro tempore* e a nove dipendenti/dirigenti, nei confronti dei quali si procede per i reati di omicidio e lesioni colposi e disastro ferroviario colposo. Per i medesimi reati risultano indagati anche l'Amministratore Delegato di Alstom ed altri soggetti esterni al Gruppo FS. Il procedimento è in fase di indagini preliminari. In data 15 ottobre 2020 è stata notificata alle parti la richiesta di proroga del termine delle indagini preliminari per ulteriori 6 mesi. Le indagini pertanto si concluderanno presumibilmente entro maggio 2021.

Altri procedimenti penali rilevanti

- il procedimento penale n. 503034/2012 RGNR inizialmente iscritto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, è relativo all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato sulla tratta Rossano Calabro – Mirto Crosia. Nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI SpA (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane viene contestato, in concorso, l'omicidio colposo e il disastro ferroviario colposo. In udienza preliminare, è stata citata FS SpA come responsabile civile, in luogo della quale si è costituita RFI SpA. Attualmente il giudizio pende in fase di udienza preliminare;

- il procedimento penale n. 2615/2018 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ivrea, interessante la società Trenitalia SpA, è stato aperto a seguito dell'incidente ferroviario avvenuto il 23 maggio 2018 sulla linea Chivasso/Ivrea, tra il treno Regionale 10027 ed un TIR (un trasporto eccezionale) che aveva travolto le barriere bloccandosi sulle rotaie. A seguito dell'urto sono deceduti il macchinista e il conducente di un mezzo di scorta tecnica al TIR e sono rimaste ferite numerose persone, tra le quali la Capotreno. La Procura ha notificato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari a carico di sei indagati individuati tra: il legale rappresentante della ditta trasportatrice; il legale rappresentante della ditta titolare dell'autorizzazione al trasporto eccezionale; il legale rappresentante della ditta incaricata della scorta tecnica; il capo scorta tecnica; due autisti. Si procede per disastro colposo, per omicidio colposo e lesioni colpose, nonché per la violazione delle norme in materia di sicurezza e salute sul lavoro ai sensi del D.Lgs. n. 81/2008 in relazione all'omessa adozione del documento di valutazione dei rischi e per non aver assicurato ai lavoratori la corretta informazione sui rischi specifici oggetto dell'attività. Trenitalia SpA è persona danneggiata dal reato;

- il procedimento penale n. 6662/2017 RGNR e n. 23758/2019 RG GIP Tribunale di Napoli, interessante la società Trenitalia SpA, è stato aperto a seguito dell'infortunio mortale occorso all'operatore della manutenzione presso l'IMC di Napoli il 7 agosto 2016. Nel procedimento risultano imputati alcuni dirigenti/dipendenti della società per il reato di omicidio colposo commesso con la violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Il procedimento è pendente nella fase dell'udienza preliminare;

- il procedimento penale n. 4153/2016 RGNR è stato avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari nei confronti dell'ex Amministratore Unico delle FSE Srl e di altri soggetti. I fatti contestati attengono a vari episodi di

bancarotta fraudolenta documentale, societaria e patrimoniale che hanno determinato lo stato di dissesto della società e generato la necessità dell'accesso alla successiva procedura concordataria di FSE Srl. Nell'ambito del procedimento penale sono state individuate dalla Procura come parti offese anche FSE Srl e FS SpA che si sono costituite parti civili. Pende attualmente la fase dibattimentale;

- il procedimento penale n. 4877/2018 RGNR, iscritto dalla Procura della Repubblica di Bari ed originato da un esposto/querela di FSE Srl, costituisce stralcio del procedimento penale principale per bancarotta n. 4153/2016 RGNR – Procura della Repubblica di Bari a carico dell'*ex* Amministratore Unico di FSE Srl e di altri soggetti, precedentemente descritto. La Procura, nell'ambito del procedimento n. 4877/18 RGNR, dopo aver emesso l'avviso di conclusione delle indagini preliminari, ha avanzato richiesta di emissione del decreto che dispone il giudizio nei confronti di 20 soggetti, fra cui l'*ex* Amministratore Unico di FSE Srl, l'amministratore delegato *pro tempore* di BNL, il Responsabile Mercato Pubblica Amministrazione Direzione Centrale di BNL di Roma ed altri funzionari dell'istituto bancario BNL per i reati di "bancarotta fraudolenta preferenziale in favore del creditore BNL" e di "bancarotta fraudolenta impropria per effetto di operazioni dolose". Nella richiesta di rinvio a giudizio, FSE Srl e Ferrovie dello Stato Italiane SpA, unitamente ad altri soggetti, sono state individuate dalla Procura quali parti offese. Vista la richiesta del PM, il Tribunale di Bari - Sezione GIP/GUP ha fissato l'udienza preliminare prevista per il 30 giugno 2021 nel corso della quale FSE Srl e FS SpA procederanno alla costituzione di parte civile;

- il procedimento penale n. 8790/2016 RGNR – Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce è stato iscritto per i reati di omicidio stradale (art. 589 *bis* c.p.) e lesioni personali stradali (art. 590 *bis* c.p.) nei confronti di un dipendente di FSE Srl per il sinistro occorso in data 1° agosto 2016 mentre si trovava alla guida dell'autobus di linea della società. La società è stata citata, unitamente alla compagnia di assicurazione, quale responsabile civile nel procedimento in questione. In data 5 giugno 2019 il Giudice ha assolto l'imputato e conseguentemente ha escluso ogni responsabilità di FSE Srl perché il fatto non costituisce reato. La difesa della parte civile ha presentato appello, la cui prossima udienza è stata fissata per il 7 marzo 2022;

- il procedimento penale n. 6310/2017 RGNR è stato avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce per il sinistro avvenuto il 13 giugno 2017 tra due treni di FSE Srl, all'uscita di Galugnano, Frazione di San Donato di Lecce, lungo la tratta tra il capoluogo salentino e Otranto. In data 11 dicembre 2018 è stato notificato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari a due dirigenti di FSE Srl. Dall'atto risultano imputati, oltre ai due dirigenti, anche due dipendenti della società per disastro ferroviario colposo con danni a persone (circa 20 feriti tra viaggiatori e personale di FSE Srl) e cose (treni venuti a collisione). A seguito della richiesta di rinvio a giudizio formulata dalla Procura di Lecce, è stata fissata l'udienza preliminare, all'esito della quale il GUP ha condannato un dipendente alla pena di un anno e dieci mesi di reclusione, accogliendone l'istanza di patteggiamento concordata con il PM, con sospensione condizionale della pena; ha inoltre definito la posizione di un altro dipendente, nelle forme del rito abbreviato, con sentenza di assoluzione, motivata contestualmente; ha infine disposto il rinvio a giudizio di due dirigenti di FSE Srl dinnanzi al Tribunale Collegiale di Lecce. Pende attualmente la fase dibattimentale. Conclusa l'attività istruttoria, il procedimento è stato rinviato per la discussione finale;

- il procedimento penale n. 5926/2015 RGNR DDA è stato avviato dalla Procura della Repubblica di Reggio Calabria in relazione a due appalti, il primo aggiudicato da Anas SpA avente ad oggetto i "lavori di manutenzione straordinaria del sovrappasso di Via Casa Savoia di Gallico (*ex* S.S. n. 184 Gamberie) al Km 438+000 dell'ASR", il secondo aggiudicato da RFI SpA riguardante "i lavori di realizzazione della fermata di Pentimele della Metropolitana di superficie". Risultano coinvolti alcune imprese esecutrici dei lavori e anche sei dipendenti di Anas SpA a cui vengono

contestati reati di associazione a delinquere anche di stampo mafioso (art. 416 e 416 *bis* c.p.), corruzione impropria, induzione indebita (art. 319 e 319 *quater* c.p.), abuso di ufficio e truffa (art. 323 e 640 c.p.). In data 12 marzo 2020 si è aperta l'udienza preliminare, nel corso della quale Anas SpA, identificata persona offesa, si è costituita parte civile e n. 5 persone fisiche, su n. 20 imputati, hanno richiesto il giudizio abbreviato. La fase innanzi al Giudice dell'udienza preliminare si è conclusa all'udienza del 22 gennaio 2021, con il rinvio a giudizio di n. 15 imputati per la prima udienza dibattimentale che si terrà il 14 aprile 2021. Anche il giudizio abbreviato si è concluso nella medesima data di udienza con l'emissione di n. 2 sentenze di condanna e n. 4 sentenze di assoluzione, a seconda dei diversi capi di imputazione contestati ai n. 5 imputati che avevano richiesto il rito alternativo.

Procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie

Sconto K2 *ex* DM 44T/2000. Nel rinviare alle precedenti relazioni delle società del Gruppo FS Italiane per un'informativa di dettaglio, si segnala che è in corso il giudizio civile instaurato da Trenitalia SpA innanzi al Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere da RFI SpA il pagamento delle somme dovute a titolo di Sconto K2, a fronte dell'annullamento del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 92T/2007 (Consiglio di Stato, sentenza n. 1110/2013, sulla cui ottemperanza il Consiglio di Stato si è pronunciato con sentenza n. 1345/2014). Nell'ambito di tale giudizio, il Giudice ha consentito a RFI SpA di "chiamare in causa" il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché il Ministero dell'Economia e delle Finanze per garanzia e manleva delle somme - a titolo di Sconto K2 - che saranno eventualmente riconosciute in favore di Trenitalia SpA. Entrambi i Ministeri si sono costituiti ritualmente e congiuntamente in giudizio, RFI SpA ha – tra l'altro – eccepito il difetto di legittimazione attiva e, comunque, il difetto di titolarità in capo a Trenitalia SpA del credito da indebito per la quota di Sconto K2 relativa ai servizi prestati per il trasporto merci, in ragione della scissione societaria tra Trenitalia SpA e Mercitalia Rail Srl aventi ad oggetto l'assegnazione, con effetto dal 1 gennaio 2017, del ramo d'azienda "merci" in favore di Mercitalia Rail Srl. Quest'ultima società, con atto notificato nel 2019, è intervenuta in giudizio. All'esito dell'ammissione della CTU, sono in corso le operazioni peritali.

Ricorsi inerenti la procedura di gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico regione Toscana. Con ricorso, presentato in data 15 aprile 2016, la società consortile MOBIT Scarl (che riunisce, oltre a Busitalia-Sita Nord Srl, altri operatori di TPL del territorio toscano) ha impugnato presso il TAR Toscana il provvedimento con il quale la Regione ha disposto l'aggiudicazione definitiva della gara a favore dell'unico altro partecipante, la società Autolinee Toscane SpA (di seguito AT). La gara concerne l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale, per una durata di anni nove, prorogabile di ulteriori due anni, del valore complessivo di circa 4 miliardi di euro. AT, costituitasi a sua volta in giudizio, ha proposto ricorso incidentale per ottenere l'esclusione dalla gara del consorzio MOBIT Scarl. Con sentenza n. 1548/2016 del 28 ottobre 2016, il TAR Toscana, accogliendo i due ricorsi, ha annullato l'atto di aggiudicazione della gara ed ha decretato che entrambi i ricorrenti non hanno presentato offerte rispondenti alle prescrizioni delle Linee guida predisposte dalla Regione per l'elaborazione del piano economico finanziario. Avverso la sentenza n. 1548/2016 MOBIT Scarl, AT e la Regione hanno proposto appello al Consiglio di Stato. Nel corso del giudizio, il Consiglio di Stato, con ordinanza del 6 aprile 2017, ha disposto la rimessione alla Corte di Giustizia UE di alcune questioni pregiudiziali riguardanti l'interpretazione di alcune disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007, in quanto rilevanti ai fini della causa. Immediatamente dopo la notifica dei ricorsi in appello contro la sentenza del TAR, la Regione Toscana, nel dicembre 2016, aveva riaperto la gara invitando i due concorrenti a produrre un nuovo PEF a corredo delle offerte già presentate. Tale provvedimento è stato impugnato da MOBIT Scarl presso il TAR Toscana che, con sentenza del 14 giugno 2017, ha respinto il ricorso. La sentenza è stata impugnata al Consiglio di Stato. Con sentenza n. 8411 dell'11 dicembre 2020 il Consiglio di Stato ha respinto gli appelli presentati da MOBIT Scarl avverso le due sentenze del TAR Toscana del 28 ottobre 2016 e del 14 giugno 2017.

Nelle more dei giudizi sopra indicati, la Regione Toscana ha disposto una nuova aggiudicazione definitiva in favore di AT. Anche tale provvedimento è stato impugnato da MOBIT Scarl dinanzi al TAR Toscana che, con sentenza n. 344/2020 del 19 marzo 2020, ha respinto il ricorso. La sentenza del TAR è stata impugnata da MOBIT Scarl presso il Consiglio di Stato. Allo stato pende il procedimento di verificazione sui PEF presentati in gara da AT e da MOBIT Scarl disposto dal Consiglio di Stato con ordinanza n. 6324 dell'8 ottobre 2020 (pubblicata il 20 ottobre 2020). A seguito di un'istanza presentata dal collegio dei verificatori, il Consiglio di Stato ha disposto la proroga di sessanta giorni del termine per il deposito della relazione e il differimento dell'udienza di discussione del merito al 13 maggio 2021.

Ricorso inerente il trasferimento a FS SpA della partecipazione azionaria in FSE Srl. Con sentenza n. 6417/2017, il TAR Lazio ha respinto il ricorso proposto da Arriva Italia Srl, Ferrotramviaria SpA e COTRAP ("ricorrenti") ai fini dell'annullamento del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 248/2016 con il quale è stato individuato in Ferrovie dello Stato Italiane SpA il soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE Srl, detenuta in allora dallo stesso Ministero, confermandone pertanto la legittimità. Nell'ambito del giudizio di appello per la riforma della sentenza del Giudice di prima istanza, le ricorrenti hanno proposto, quale primo motivo di impugnazione, il mancato rispetto degli obblighi imposti dalla disciplina in materia di aiuti di Stato, con riferimento: i) allo stanziamento della somma di 70 milioni di euro a favore di FSE Srl di cui all'art. 1, comma 867, della L. 2018/2015, così come modificato dall'art. 47, del D.L. 50/2017 e ii) al trasferimento di FSE Srl a FS SpA senza procedure di gara ed in assenza di corrispettivo.
Il Consiglio di Stato ha ritenuto di devolvere la questione alla Corte di Giustizia UE, ai sensi dell'art. 267, par. 1, lett. a) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (ordinanza di rimessione n. 3123/2018). La Corte si è pronunciata sulle questioni pregiudiziali con sentenza del 19 dicembre 2019 (causa C-385/18) affermando che – fatte salve le verifiche che il giudice del rinvio (i.e. Consiglio di Stato) sarà tenuto ad effettuare – l'art. 107 del TFUE deve essere interpretato nel senso che sia lo stanziamento di una somma di denaro in favore di un'impresa pubblica sia il trasferimento dell'intera partecipazione detenuta da uno Stato membro nel capitale di detta impresa a un'altra impresa pubblica, senza corrispettivo, ma con l'obbligo per quest'ultima di rimuovere lo squilibrio patrimoniale della prima, possono essere qualificati come aiuti di Stato. All'esito della sentenza interpretativa della Corte di Giustizia, sono rimesse al Consiglio di Stato – a fronte della riassunzione del giudizio avvenuta ad opera dei ricorrenti con istanza del 3 febbraio 2020 - le determinazioni conseguenti. Lo scorso 22 ottobre 2020 si è tenuta l'udienza di discussione innanzi al Consiglio di Stato, sede in cui i Giudici di Palazzo Spada, richiamando le statuizioni della Corte di Giustizia Europea, hanno disposto, mediante adozione di Ordinanza, pubblicata il successivo 26 ottobre 2020, l'apertura del "procedimento di verificazione", ai sensi dell'art. 66 cod. proc. Amm. (accertamento disposto al fine di completare la conoscenza di fatti che non sono immediatamente desumibili dalle risultanze documentali) da svolgersi nel contraddittorio delle parti, sul seguente quesito: *"dica il verificatore se il valore di Ferrovie del Sud Est e Servizi s.r.l. alla data di tale trasferimento, come aumentato, ove occorra, dello stanziamento della somma di euro 70 milioni in suo favore da parte dello Stato italiano, superi l'importo dell'investimento che Ferrovie dello Stato Italiane deve effettuare al fine di onorare il proprio obbligo di rimuovere lo squilibrio patrimoniale di FSE".* I giudici hanno pertanto ritenuto di fissare l'udienza di discussione del merito alla data del 30 marzo 2021.

Casi UE SA 32179/SA 32953. Come noto, il 28 marzo 2014 la DG Concorrenza della Commissione Europea ha notificato all'Italia una Decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a:

1. alcune operazioni di *asset allocation* infragruppo (caso SA 32179); e
2. alle compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).

La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di *asset allocation*, interne al Gruppo FS Italiane, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia SpA e di FS Logistica SpA (ora Mercitalia Logistics SpA). In particolare si tratta di

trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del gestore dell'infrastruttura. La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia SpA per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni. Dopo un biennio (2015 – 2016) in cui non si sono registrati sviluppi, a partire dall'ultima parte del 2017 la Commissione Europea ha ripreso l'esame di entrambi i *dossier*. In considerazione pertanto dello stato di evoluzione dei casi e della loro complessità, si precisa, in continuità con le valutazioni effettuate negli esercizi precedenti e tenuto conto anche del parere di autorevoli professionisti specificamente incaricati, che con riferimento a entrambi i *dossier* si è ancora oggi nell'impossibilità di individuare una oggettiva situazione di passività potenziale. Si osserva inoltre che, con riferimento al caso SA 32179, l'eventuale evoluzione negativa avrebbe effetti esclusivamente interni al Gruppo FS Italiane; mentre con riguardo al caso SA 32953 non è ad oggi possibile effettuare ogni attendibile stima dell'eventuale importo che dovesse mai essere riconosciuto.

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso M.9768 — OFL/Trenitalia SpA/ILSA). Il 25 febbraio 2020 la Commissione Europea ha deciso di non opporsi all'operazione di concentrazione notificata, riguardante l'acquisto della società Intermodalidad de Levante SA (ILSA SA) da parte di Trenitalia SpA, e di dichiararla compatibile con il mercato interno. La decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ed il 3 marzo 2020 la stessa è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'UE.

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2020 Ferrovie dello Stato Italiane SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2020, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Rapporti con parti correlate

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA, le società del Gruppo, e tra queste e le altre parti correlate, avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali – ove del caso – ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.
Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è in atto una più razionale allocazione degli *asset* e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società sul proprio *core business*, di migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle stesse società del Gruppo, affidando dette attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie infragruppo. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti, nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle Note al Bilancio, cui espressamente si rimanda.

Evoluzione prevedibile della gestione

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

La crisi pandemica ancora in corso sta rappresentando contestualmente una forte *disruption* operativa e strategica e un'opportunità per abilitare un percorso di resilienza trasformativa, che consenta al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e alle società che ne fanno parte di emergerne più forti, governando l'incertezza e facendo leva sull'esperienza maturata a partire dal marzo 2020.

Il suddetto contesto ha necessariamente richiesto una riflessione approfondita sull'evoluzione dei settori di riferimento che, oltre ad identificare le azioni 2021 per il rilancio, delinea il ruolo che il Gruppo FS potrà giocare per il "Sistema Paese" al fine rafforzare il suo ruolo di centralità per lo sviluppo dello stesso, anche nell'ottica di favorire sempre più la mobilità di persone e cose nel prossimo decennio.

Infatti, in tale scenario, il Gruppo FS, anche al fine di garantire che quanto sta accadendo non modifichi le sue attuali, confermate, solide prospettive di medio-lungo periodo, aspira a supportare, nel suo ambito, la ripresa del Paese, contribuendo a una mobilità multi-modale di passeggeri e merci che parta dalla attenta analisi di come si definiranno i nuovi scenari post pandemici, indirizzandoli mantenendo ancor più al centro delle attenzioni i bisogni delle persone; una mobilità che sia sempre più sostenibile, sicura, e al contempo focalizzata sull'eccellenza operativa, mantenendo un ruolo di *leadership* sulle frontiere tecnologiche e di infrastruttura digitale resiliente, non solo in Italia, ma con consolidata presenza internazionale.

In particolare, nell'ambito delle azioni per il rilancio del paese, il Gruppo FS, nonostante il perdurare dell'emergenza COVID-19, prevede di sviluppare anche nel 2021 un volume di contabilizzazioni per investimenti tecnici in consistente crescita, sia nel segmento dell'Infrastruttura sia in quello del Trasporto, con un percorso importante di rinnovo delle flotte. Anche i ricavi operativi sono previsti, nel 2021, in incremento nonostante uno scenario macroeconomico di riferimento tuttora complesso e caratterizzato da un contesto pandemico che propone ancora oggi elementi di forte incertezza.

Si prevede, inoltre, nel rispetto delle nuove regole, di operare nel segmento del Trasporto Passeggeri su ferro *Long Haul* sulla rimodulazione dell'offerta con un modello di *business* e di *pricing* più flessibile in funzione delle esigenze delle persone, mentre nel segmento del Trasporto Passeggeri su ferro *Short Haul* si proseguirà con il rinnovo delle flotte attraverso la consegna di nuovi treni *Rock*, *Pop* e bimodali per l'espletamento dei servizi contrattualizzati con le Regioni e un Piano Commerciale diversificato attraverso una più efficiente redistribuzione dei volumi della domanda (maggiore qualità dei servizi offerti, tariffe personalizzate, turismo e *leisure*). Per il settore Merci si conferma il potenziamento dell'offerta *core* (ampliamento base clienti, rafforzamento *leadership* domestica e potenziamento offerta internazionale), lo sviluppo della logistica integrata, dell'attività *captive* e il rinnovo di carri e loco.

Dal punto di vista infrastrutturale la previsione per l'anno in corso evidenzia un piano degli investimenti che confermerà il Gruppo quale principale investitore industriale del Paese. Tale previsione è in linea con l'obiettivo di contribuire fortemente alle azioni volte al rilancio del Paese nell'ambito della realizzazione di nuove opere sia ferroviarie, in coerenza con il proseguimento dell'importante percorso di rinnovo delle flotte sopra citato, che stradali. In tale ambito il "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza" rappresenta uno strumento chiave su cui far leva per incrementare la capacità di trasporto dell'Infrastruttura, per un Paese più competitivo, anche grazie ad un sistema di accessibilità diffuso.

In tema di internazionalizzazione nel settore dei Trasporti, continua nel 2021 il rafforzamento della presenza del Gruppo FS in Europa: in Gran Bretagna, attraverso, fra altri, il servizio che collega quotidianamente Londra a Edimburgo e Glasgow; in Spagna, attraverso l'aggiudicazione dei servizi ad alta velocità, primo caso di operatore privato ammesso ad accedere alla rete ferroviaria iberica; in Francia e in Grecia (avvio dei servizi *Long Haul* passeggeri Milano-Parigi e Atene-Salonicco).

Ferrovie dello Stato Italiane SpA

La Società – che chiude l'esercizio 2020 in positivo – proseguirà il suo compito di direzione e coordinamento dei processi di Gruppo nell'ottica di supporto alla realizzazione della *vision* e degli obiettivi strategici attuali e prospettici.

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016 n. 254 (di seguito anche il "Decreto") e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata all'interno della Relazione sulla gestione ed approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 31 marzo 2021 (di seguito anche la "DNF").

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto ed ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'art. 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Limited, società di diritto inglese.

Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'*International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code)* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1* (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito anche "ISAE 3000 *Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 *Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.
2. Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.
3. Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo.

4 Comprensione dei seguenti aspetti:

- modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
- politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
- principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto, lettera a).

5 Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e con il personale di Rete Ferroviaria Italiana – RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., Busitalia Veneto S.p.A., Qbuzz BV, Grandi Stazioni Rail S.p.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di Capogruppo,
  - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili,
  - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- a livello di controllate,

  per le società Rete Ferroviaria Italiana – RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., Busitalia Veneto S.p.A., Qbuzz BV, Grandi Stazioni Rail S.p.A.; nonché per le Direzione Produzione, Direzione Tecnica, Divisione Passeggeri Regionale che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, nonché del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in modalità remota nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards").

Roma, 15 aprile 2021

KPMG S.p.A.

Marco Maffei
Socio

Bilancio consolidato Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2020

Prospetti contabili consolidati

Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata

valori in milioni di euro

	Note	31.12.2020	31.12.2019
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	9	46.460	46.058
Investimenti immobiliari	10	1.393	1.385
Attività immateriali	11	2.668	2.713
Attività per imposte anticipate	12	408	405
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	13	765	574
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	14	1.891	1.696
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	15	1.054	1.628
Crediti commerciali non correnti	18	6	6
Altre attività non correnti	16	4.770	5.319
Totale attività non correnti		**59.415**	**59.784**
Rimanenze	17	2.307	2.290
Crediti commerciali correnti	18	2.493	2.671
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	15	637	705
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	14	1.412	1.549
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	19	1.270	1.534
Crediti tributari	20	104	128
Altre attività correnti	16	3.450	3.462
Totale attività correnti		**11.673**	**12.339**
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	**8**		**1.691**
Totale attività		**71.088**	**73.814**
Patrimonio Netto e passività			
Capitale sociale	21	39.204	39.204
Riserve	21	70	53
Riserve di valutazione	21	(413)	(400)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	21	2.956	2.412
Utile/(Perdita) d'esercizio	21	(570)	573
Patrimonio Netto del Gruppo	**21**	**41.247**	**41.842**
Utile/(Perdita) di Terzi	22	8	11
Capitale e Riserve di Terzi	22	154	437
Totale Patrimonio Netto di Terzi	**22**	**162**	**448**
Patrimonio Netto		**41.409**	**42.290**
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	23	7.733	7.211
TFR e altri benefici ai dipendenti	24	1.073	1.221
Fondi rischi e oneri	25	2.437	2.547
Passività per imposte differite	12	466	502
Acconti per opere da realizzare non correnti	27	1.214	1.142
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	26	1.381	1.577
Debiti commerciali non correnti	29	26	27
Altre passività non correnti	28	140	162
Totale passività non correnti		**14.470**	**14.389**
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	23	3.832	4.095
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	25	18	34
Debiti commerciali correnti	29	5.586	5.797
Debiti per imposte sul reddito	30	4	13
Acconti per opere da realizzare correnti	27	431	197
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	26	169	176
Altre passività correnti	28	5.169	5.614
Totale passività correnti		**15.209**	**15.926**
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	**8**		**1.209**
Totale passività		**29.679**	**31.524**
Totale Patrimonio Netto e passività		**71.088**	**73.814**

Conto Economico Consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2020	2019
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	32	10.482	12.011
Altri proventi	33	355	412
Totale ricavi e proventi		**10.837**	**12.423**
Costi operativi			
Costo del personale	34	(4.432)	(4.945)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	35	(1.278)	(1.491)
Costi per servizi	36	(4.800)	(4.734)
Costi per godimento beni di terzi	37	(116)	(140)
Altri costi operativi	38	(175)	(215)
Costi per lavori interni capitalizzati	39	1.597	1.711
Totale costi operativi		**(9.204)**	**(9.814)**
Ammortamenti	**40**	**(1.604)**	**(1.712)**
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	**41**	**(180)**	**(90)**
Accantonamenti	**42**	**(127)**	**22**
Risultato operativo		**(278)**	**829**
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	43	81	88
Oneri finanziari	44	(387)	(286)
Totale proventi e oneri finanziari		**(306)**	**(198)**
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	45	23	22
Risultato prima delle imposte		**(561)**	**653**
Imposte sul reddito	46	(1)	(60)
Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali			**(9)**
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		**(562)**	**584**
Risultato netto di Gruppo		(570)	573
Risultato netto di Terzi		8	11

Conto Economico complessivo Consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2020	2019
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		**(562)**	**584**
Altre componenti di Conto Economico complessivo consolidato			
Componenti che non saranno riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo, al netto dell'effetto fiscale:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	21	(43)	(9)
di cui Gruppo		(43)	(9)
di cui Terzi			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	21	25	13
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo, al netto dell'effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di *fair value* della copertura dei flussi finanziari	21	5	6
di cui Gruppo		5	4
di cui Terzi			2
Differenze di cambio	21	5	
Totale altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		**(8)**	**10**
Utile/(perdita) complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		**(570)**	**594**
Totale conto economico complessivo attribuibile a:			
Soci della controllante		(578)	581
Partecipazioni dei terzi		8	13

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato

valori in milioni di euro

	Patrimonio Netto													
		Riserve												
		Riserve				Riserve di valutazione								
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. *FV* su derivati - *Cash Flow Hedge*	Riserva per Utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Riserva per var. *FV* su attività finanziarie - *AFS*	Totale Riserve	Utili/(perdite) portati a nuovo	Utile/(perdita) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 1 gennaio 2019	**39.204**	**50**				**(86)**	**(322)**		**(358)**	**1.868**	**540**	**41.254**	**443**	**41.697**
Aumento di capitale (riduzione di capitale)													8	8
Distribuzione dividendi										(2)		(2)	(6)	(8)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		3							3	537	(540)			
Variazione area di consolidamento													(1)	(1)
Altri movimenti										9		9	(9)	
Utile/(Perdita) complessivo rilevato						17	(9)		8		573	581	13	594
di cui:														
Utile/(Perdita) d'esercizio											573	573	11	584
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto						17	(9)		8			8	2	10
Saldo al 31 dicembre 2019	**39.204**	**53**				**(69)**	**(331)**		**(347)**	**2.412**	**573**	**41.842**	**448**	**42.290**
Saldo al 1 gennaio 2020	**39.204**	**53**				**(69)**	**(331)**		**(347)**	**2.412**	**573**	**41.842**	**448**	**42.290**
Aumento di capitale (riduzione di capitale)													13	13
Distribuzione dividendi														
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		12							12	561	(573)			
Variazione area di consolidamento						14			14	(9)		5	(315)	(310)
Altri movimenti					5				5	(8)		(3)	8	5
Utile/(Perdita) complessivo rilevato						16	(43)		(27)		(570)	(597)	8	(589)
di cui:														
Utile/(Perdita) d'esercizio											(570)	(570)	8	(562)
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto						16	(43)		(27)			(27)		(27)
Saldo al 31 dicembre 2020	**39.204**	**65**			**5**	**(39)**	**(374)**		**(343)**	**2.956**	**(570)**	**41.247**	**162**	**41.409**

Rendiconto finanziario consolidato

valori in milioni di euro

	2020	2019
Utile/(perdita) di esercizio	**(562)**	**584**
Imposte sul reddito	1	60
Proventi/Oneri finanziari	307	198
Ammortamenti	1.603	1.712
Utile/perd.delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN	(23)	(22)
Accantonamenti e svalutazioni	734	427
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(81)	(111)
Variazione delle rimanenze	(14)	(91)
Variazione dei crediti commerciali	176	(285)
Variazione dei debiti commerciali	(211)	421
Variazione delle altre passività	(497)	(740)
Variazione delle altre attività	659	(7)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(694)	(339)
Pagamento benefici ai dipendenti	(209)	(273)
Variazione cassa attività/passività destinate alla vendita	29	(28)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(178)	(199)
Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti d'imposta rimborsati	(14)	(61)
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	248	26
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	**1.274**	**1.273**
Investimenti in Immobili, impianti e macchinari	(6.229)	(6.542)
Investimenti immobiliari	(5)	(2)
Investimenti in Attività immateriali	(257)	(340)
Investimenti in partecipazioni	(178)	(120)
Investimenti al lordo dei contributi	**(6.668)**	**(7.003)**
Contributi-Immobili, impianti e macchinari	4.352	4.116
Contributi-Investimenti immobiliari		
Contributi-Attività immateriali		
Contributi-Partecipazioni	150	112
Contributi	**4.502**	**4.229**
Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	111	141
Disinvestimenti in Investimenti immobiliari	3	1
Disinvestimenti in Attività immateriali	1	2
Disinvestimenti in partecipazioni ed utili	7	9
Disinvestimenti	**122**	**153**
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	**(2.044)**	**(2.622)**
Canoni per *leasing* finanziario	(188)	(180)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio\lungo termine	(125)	131
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	420	486
Contributi c/impianti su finanziamenti	611	608
Variazione delle attività finanziarie	(60)	49
Variazione delle passività finanziarie	(56)	
Dividendi		(8)
Variazioni patrimonio netto e cassa acquisita da op. straord	(108)	1
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria	**494**	**1.087**
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	**(276)**	**(254)**
Disponibilità liquide a inizio periodo	**1.534**	**1.796**
Disponibilità liquide a fine periodo	**1.258**	**1.534**
di cui saldo del c/c intersocietario	12	

Note esplicative al Bilancio consolidato

1. Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del Bilancio consolidato

Ferrovie dello Stato Italiane è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Capogruppo ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.
La Capogruppo e le sue controllate (insieme il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", il "Gruppo FS Italiane", o il "Gruppo") forniscono servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica, sia in Italia che all'estero, e gestiscono una estesa rete ferroviaria nonché stradale con l'ingresso del gruppo Anas nel perimetro di consolidamento. La struttura del Gruppo FS Italiane è riportata nell'Allegato 5.

2. Criteri di redazione del Bilancio consolidato

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

Il Bilancio consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo FS Italiane ed è anche la moneta corrente dei paesi in cui il Gruppo opera principalmente; tutti gli importi inclusi nei prospetti contabili, nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse note sono espressi in milioni di euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dal Gruppo FS Italiane, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- situazione patrimoniale-finanziaria consolidata: è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- conto economico consolidato: è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- conto economico complessivo consolidato: comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico consolidato, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto consolidato costituite in particolare dagli utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, dalla variazione del *fair value* degli strumenti finanziari di copertura e dagli utili e perdite derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere;
- rendiconto finanziario consolidato: è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente Bilancio consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo FS Italiane di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali il Gruppo FS Italiane gestisce i rischi finanziari tra i quali quello di liquidità, è contenuta nella successiva nota relativa alla "Gestione dei rischi finanziari ed operativi".

Il Bilancio consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico; salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione di quello al 31 dicembre 2019 ad eccezione di quanto nel seguito riportato con riferimento ai principi di nuova adozione.

Gli Amministratori, in data 31 marzo 2021, hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c. Il presente bilancio sarà successivamente sottoposto per l'approvazione all'Assemblea nei tempi di legge e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 c.c. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 31 marzo 2021, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

La società KPMG SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi del D.Lgs. 39/2010, per il periodo 2014-2022.

3. Area di consolidamento

Di seguito sono rappresentati i criteri adottati dal Gruppo FS Italiane per la definizione dell'area di consolidamento e in particolare delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, nonché dei relativi criteri di consolidamento.

i) Società controllate

Il Bilancio consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso azionario diretto o indiretto della maggioranza dei voti esercitabili, sia per effetto del diritto a percepire i rendimenti variabili derivanti dal proprio rapporto con le stesse, incidendo su tali rendimenti ed esercitando il proprio potere sulla società, anche prescindendo da rapporti di natura azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo.

In caso di acquisto di partecipazioni di controllo non totalitarie l'avviamento è iscritto solo per la parte riconducibile alla Capogruppo. Il valore delle partecipazioni di minoranza è determinato in proporzione alle quote di partecipazione detenute dai terzi nelle attività nette identificabili dell'acquisita.

Qualora l'aggregazione aziendale fosse realizzata in più fasi, al momento dell'acquisizione del controllo le quote partecipative detenute precedentemente sono rimisurate al *fair value* e l'eventuale differenza (positiva o negativa) è rilevata a conto economico.

In caso di acquisto di quote di minoranza, dopo l'ottenimento del controllo, il differenziale positivo tra costo di acquisizione e valore contabile delle quote di minoranza acquisite è portato a riduzione del patrimonio netto di spettanza del Gruppo. In caso di cessione di quote tali da non far perdere il controllo dell'entità, invece, la differenza tra prezzo incassato e valore contabile delle quote cedute viene rilevata direttamente a incremento del patrimonio netto, senza transitare per il conto economico.

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

concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari di Assirevi in tema di IFRS).

I bilanci delle società controllate, di quelle sottoposte a controllo congiunto e delle collegate oggetto di consolidamento sono redatti facendo riferimento al 31 dicembre, data di riferimento del Bilancio consolidato, appositamente predisposti applicando, fin dal momento del loro ingresso nell'area di consolidamento, i principi contabili utilizzati dal Gruppo FS Italiane – o appositamente rettificati, laddove necessario, per uniformarli ad essi – e approvati dagli organi amministrativi delle singole entità.

Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale, come di seguito indicato:

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro pertinenza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto consolidato e del conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese tra entità non sottoposte a controllo comune, in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità, sono contabilizzate applicando il metodo dell'acquisto (*Purchase method*). Il costo di acquisizione è rappresentato dal valore corrente (*fair value*) alla data di acquisto delle attività trasferite, delle passività assunte e degli strumenti di capitale emessi. Le attività e le passività identificabili, rispettivamente acquisite ed assunte, sono iscritte al relativo valore corrente alla data di acquisizione. La differenza tra il costo di acquisizione e il valore corrente delle attività e passività identificabili acquistate, se positiva, è iscritta tra le attività immateriali come avviamento, ovvero, se negativa, dopo aver riverificato la corretta misurazione dei valori correnti delle suddette attività e passività acquisite e del costo di acquisizione, è contabilizzata direttamente a conto economico, come provento. Nel caso in cui il *fair value* delle attività e delle passività identificabili acquistate possa essere determinato solo provvisoriamente, l'aggregazione di imprese è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche derivanti dal completamento del processo di valutazione sono rilevate entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, rideterminando i dati comparativi;
- gli utili e le perdite, inclusi i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, fatta eccezione per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;
- per le acquisizioni di quote di minoranza relative a società per le quali esiste già il controllo, l'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita è contabilizzata a patrimonio netto.

Tutte le entità controllate sono incluse nell'area di consolidamento dalla data nella quale il controllo è acquisito dal Gruppo. Le entità sono escluse dall'area di consolidamento dalla data nella quale il Gruppo perde il controllo.

ii) Società sottoposte a controllo congiunto e società collegate

Gli accordi a controllo congiunto (*joint arrangement*) possono essere classificati come *joint operation* o *joint venture*, in relazione ai diritti e alle obbligazioni contrattuali sottostanti. In particolare: (i) una *joint operation* è un *joint arrangement* nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività e obbligazioni per le passività relative all'accordo. In questo caso, le singole attività e passività e i relativi costi e ricavi vengono rilevati nel bilancio della partecipante sulla base dei diritti e degli obblighi di ciascuna di essi, indipendentemente dall'interessenza detenuta; (ii) una *joint venture* è un *joint arrangement* nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività nette dell'accordo.

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo FS Italiane esercita un'influenza notevole, intesa come potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata, senza averne il controllo o il

controllo congiunto. Nel valutare l'esistenza dell'influenza notevole si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenziali effettivamente esercitabili o convertibili.

Le partecipazioni in *joint venture* e in collegate sono inizialmente iscritte al costo sostenuto per il relativo acquisto e successivamente sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

- il valore contabile delle partecipazioni in *joint venture* e in società collegate è allineato al patrimonio netto delle stesse, rettificato, ove necessario, dall'applicazione dei principi adottati dal Gruppo FS Italiane e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo FS Italiane delle società collegate sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa, quelli delle *joint venture* dalla data in cui decorrono i diritti sulle attività nette dell'accordo e fino alla data in cui tali diritti cessano; nel caso in cui, per effetto delle perdite, le società evidenzino un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo FS Italiane, laddove quest'ultimo si sia impegnato ad adempiere ad obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le componenti di conto economico complessivo delle società valutate con il metodo del patrimonio netto sono rilevate nelle specifiche riserve di patrimonio netto;
- gli utili e le perdite non realizzati, generati su operazioni poste in essere tra la Capogruppo/società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto, sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo FS Italiane nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, ad eccezione del caso in cui le stesse siano rappresentative di riduzione di valore.

La partecipazione in *joint operation* deve essere riflessa contabilmente mediante la rilevazione delle attività/passività e dei costi/ricavi connessi all'accordo sulla base dei diritti/obblighi spettanti, a prescindere dall'interessenza partecipativa detenuta.

Le società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, il cui consolidamento o la cui rilevazione nel Bilancio consolidato con il metodo del patrimonio netto non produce effetti significativi sulla situazione patrimoniale e finanziaria nonché sul risultato economico del Gruppo, sono escluse dall'area di consolidamento e sono rilevate al *fair value*, laddove disponibile, ovvero al costo al netto di eventuali riduzioni per perdite di valore.

4. Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie

In data 5 dicembre 2019 si è riunita l'Assemblea di SFP Emilia-Romagna Scarl, la società partecipata da Trenitalia SpA (70%) e Tper (30%) aggiudicataria del Contratto di Servizio per il servizio ferroviario regionale, assegnato dalla Regione Emilia-Romagna con gara europea. Nel corso della riunione è stata approvata la nuova ragione sociale della società consortile, che assume il nome Trenitalia Tper scarl (TT), e il conferimento in essa dei rami di azienda delle due società a far data dal primo gennaio 2020. Trenitalia Tper, gestirà per i prossimi 15 anni (rinnovabili fino a 22) l'intero servizio ferroviario della Regione Emilia-Romagna, con i circa 1.500 dipendenti passati dai soci alla nuova società, grazie al supporto dei soci stessi e al rinnovo pressoché completo della flotta. L'operazione vede 86 treni nuovissimi (47 Treni Pop, di cui 4 Treni Pop attraverso cessione del contratto applicativo nel corso del 2019 da Trenitalia a Tper, e 39 treni Rock), e 26 treni Stadler già consegnati negli ultimi anni. Il conferimento effettuato da Trenitalia a Trenitalia Tper scarl ha comportato una riduzione delle attività nette a fronte dell'iscrizione di una partecipazione di 7 milioni di euro, come più dettagliatamente riportato nello schema sotto esposto, in quanto la società Trenitalia Tper scarl, sulla base degli attuali accordi di *governance* e gestione, è considerata una *joint venture*, ai sensi dell'IFRS 10.

valori in milioni di euro

	1.1.2020
Attività	
Immobili, impianti e macchinari	(37)
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	7
Totale attività non correnti	**(30)**
Totale attività	**(30)**
Passività	
TFR e altri benefici ai dipendenti	(19)
Totale passività non correnti	**(19)**
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(3)
Altre passività correnti	(8)
Totale passività correnti	**(11)**
Totale passività	**(30)**

In data 20 dicembre 2019 è stato deliberato dall'Assemblea della società l'aumento di capitale di Tunnel Ferroviario del Brennero SpA, in una o più *tranche* ed in via scindibile, per un importo complessivo di 986 milioni di euro, di cui 160 milioni da eseguirsi entro il 31 dicembre 2020. RFI SpA ha effettuato nel corso del 2020 versamenti in conto capitale per complessivi 150 milioni di euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS, tramite la sua controllata RFI SpA, risulta titolare, per effetto di differenti dinamiche di sottoscrizione da parte degli altri soci, di una quota di capitale sociale pari all'89,74% rispetto all'88,99% detenuto al 31 dicembre 2019.

In data 27 febbraio 2020 Trenitalia SpA ha perfezionato l'acquisizione del 45% di Intermodalidad de Levante S.A. (ILSA SA) – società di diritto spagnolo – da Operador Ferroviario de Levante SA per un corrispettivo pari a 12,5 milioni di Euro. La società, con sede legale a Valencia, ha per oggetto sociale il trasporto ferroviario. La società al momento non è operativa e pertanto è stata valutata al costo nella presente situazione annuale consolidata.

In data 3 marzo 2020 si sono verificate le condizioni sospensive per la cessione a terzi del 51% delle quote della Netinera Werke GmbH. A seguito della cessione, la Netinera Werke GmbH non è più una società controllata, bensì una collegata e ha mutato la sua denominazione sociale in Ostmeklenburgische Bahnwerk GmbH.

In data 27 marzo 2020 l'Assemblea della società Infrarail Firenze Srl ha deliberato l'aumento del capitale sociale della società, per un importo complessivo di 2,3 milioni di euro, importo sottoscritto e versato dal socio unico RFI SpA in data 24 aprile 2020; a seguito della citata operazione, il capitale sociale della società, sottoscritto e versato, risulta essere pari a 5,5 milioni di euro.

In data 25 giugno 2020 è stato approvato dall'Assemblea di Busitalia Veneto SpA l'aumento di capitale della società, per un importo complessivo di 15 milioni di euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS, tramite la sua controllata Busitalia Sita Nord Srl, risulta titolare, per effetto di differenti dinamiche di sottoscrizione da parte degli altri soci, di una quota di capitale sociale pari al 79% rispetto al 55% detenuto al 31 dicembre 2019.

A decorrere dal 27 luglio 2020 Mercitalia Maintenance Srl è diventata una società controllata dal Gruppo a seguito dell'acquisizione del 100% del capitale sociale da parte di Mercitalia Rail Srl (che, quindi, è passata dal 50% al 100% del capitale sociale).

In data 30 settembre 2020 è stato deliberato dall'Assemblea l'aumento di capitale sociale di FS International SpA, per un importo complessivo di 5,83 milioni di euro da sottoscriversi entro il 30 settembre 2021. In pari data il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha sottoscritto e versato una prima *tranche* di 2,3 milioni di euro e successivamente, in data 1 dicembre 2020, ha sottoscritto e versato una seconda *tranche* di 2,36 milioni di euro. A seguito delle suddette operazioni, il capitale sociale di FS International SpA risulta pari a 5,66 milioni di euro, suddiviso in 5.660.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro.

Quale effetto della complessa vicenda giudiziaria originata dall'impugnazione, da parte dei soci privati, delle delibere con le quali il Comune di Torino, per il tramite di FCT Holding SpA, e la città Metropolitana di Torino avevano disposto, nel 17 dicembre 2004, la dismissione delle loro quote di partecipazione in Sitaf SpA, società concessionaria per l'Autostrada A32 e per il Traforo del Frejus, pari rispettivamente al 8,694% e al 10,653%, e la loro vendita ad Anas SpA, in data 27 ottobre 2020 Anas ha ri-trasferito indietro alle parti le relative quote delle azioni della società, a fronte della restituzione in suo favore del prezzo a suo tempo corrisposto, pari a 75 milioni di euro (41,3 milioni di euro a FCT Holding e 33,7 milioni di euro alla Citta Metropolitana di Torino).

In data 27 novembre, l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti della società Autostrada del Molise SpA in liquidazione ha approvato il bilancio finale di liquidazione chiuso al 31 luglio 2020, nonché il relativo piano di riparto finale. In data 8 gennaio 2021 la società è stata cancellata dal registro delle imprese.

In data 2 dicembre 2020, il socio Trenitalia SpA ha acquisito, dal fondo di investimento Cube, il 49% della società Netinera Deuschland GmbH per un corrispettivo di 117,8 milioni di euro. Per effetto di tale operazione, il gruppo Netinera risulta essere interamente controllato da Trenitalia SpA.

In data 18 dicembre 2020 il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha versato a FS Italian Railways USA Inc l'importo di 3.570.000 dollari US (2.980.000 euro) a titolo di "*capital contribution*" quale istituto che, ai sensi della legge del Delawere cui è sottoposta la società, non implicherà l'emissione di nuove azioni, né la modifica del valore nominale delle azioni già emesse, lasciando quindi invariato il capitale sociale.

In data 21 dicembre 2020 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha sottoscritto n. 966.183 nuove azioni dell'Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani SpA per un valore complessivo di 1 milione di euro, pari al 1,28% del capitale sociale dell'Istituto.

Con *written risolution* del 23 dicembre 2020, confermata in data 29 dicembre 2020 con autentica di firma notarile, il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha approvato un aumento di capitale della società Ferrovie dello Stato Italiane Saudi Arabia for Land Transport LLC da 0,5 milioni di SAR a 10,03 milioni di SAR (equivalenti a 2 milioni di euro).

5. Traduzione dei bilanci di società estere

I bilanci delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, sono redatti utilizzando la valuta dell'ambiente economico primario in cui le stesse operano (valuta funzionale). Le regole per la traduzione dei bilanci delle società espressi in valuta funzionale diversa dell'euro sono le seguenti:

- le Attività e le Passività sono convertite utilizzando i tassi di cambio in essere alla data di riferimento del bilancio;
- l'Avviamento e gli aggiustamenti derivanti dal *fair value* correlati all'acquisizione di un'entità estera sono trattati come Attività e Passività dell'entità estera e convertiti al cambio di chiusura del periodo;
- i Costi e i Ricavi sono convertiti al cambio medio dell'esercizio;
- la Riserva di traduzione, inclusa tra le voci del Patrimonio netto consolidato, accoglie sia le differenze di cambio generate dalla conversione delle grandezze economiche a un tasso differente da quello di chiusura sia quelle generate dalla traduzione dei Patrimoni netti di apertura a un tasso di cambio differente da quello di chiusura del periodo di rendicontazione. Tale riserva è riversata a Conto economico al momento della cessione della relativa partecipazione.

I tassi di cambio adottati per la traduzione dei bilanci delle società che hanno una valuta funzionale diversa dall'euro sono riportati nella seguente tabella:

	Cambio medio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		**Cambio al 31 dicembre**	
Euro	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
Franco Svizzero	1,07	1,11	1,08	1,09
Sterlina	0,89	0,88	0,90	0,85
Corona Danese	7,45	7,47	7,44	7,47
Corona Svedese	10,48	10,58	10,03	10,45
Dinaro Serbo	117,61	117,88	117,59	117,71
Riyal Saudita	4,28	4,20	4,59	4,21
Lira Turca	7,91	6,35	9,11	6,68

Conversione delle poste in valuta

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

6. Principi contabili

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del Bilancio consolidato.

Immobili, impianti e macchinari

Criteri generali

Gli Immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'Attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a Conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del *component approach*, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

Gli ammortamenti sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del *component approach*.

Criteri di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia SpA

In applicazione del criterio del *component approach* il materiale rotabile è stato suddiviso in classi omogenee ("*cluster*") in base al livello di tecnologia che le caratterizza.

Per ogni "*cluster*" sono state individuate quattro classi di "componenti":

1. componenti da ripristinare: oggetti serializzati di elevato valore economico che subiscono operazioni di rigenerazione ad intervalli di percorrenza/tempo predefiniti;
2. componenti usurati: per i quali si procede alla completa sostituzione con "ricambi" presenti nei magazzini;
3. componenti soggetti a *restyling* per obsolescenza/senescenza tecnica/sicurezza;
4. componenti che non subiscono interventi nell'intero arco di vita del rotabile.

Il processo di ammortamento riguardante i vari componenti è stato definito in: 5/6,5 anni per i componenti delle categorie 1 e 2; in 12,5 anni nel caso di materiale trainante e 10 anni nel caso di materiale trainato per i componenti della categoria 3; ed in 23/30 anni per i componenti della categoria 4.

Le varie attività di manutenzione che il rotabile subisce nel corso della sua vita utile si possono suddividere in tre macro tipologie:

- manutenzione corrente, tesa al mantenimento in efficienza del rotabile, portata a Conto economico nell'anno di competenza;

- manutenzione di secondo livello tesa prevalentemente alla sostituzione/riparazione dei componenti all'interno dei rotabili soggetti ad usura o ripristino (appartenenti alle classi 1 e 2) capitalizzata nell'anno di competenza;
- attività di *revamping* tesa prevalentemente a incrementare le prestazioni, l'efficienza o la vita utile del bene (classe 3) capitalizzata nell'anno di competenza.

Le attività di manutenzione di secondo livello, sulla base delle attuali articolazioni dell'intero processo manutentivo, sono mediamente effettuate ogni 5/6,5 anni. Tali attività afferiscono prevalentemente ai componenti soggetti ad usura o a ripristino.

Per quanto concerne invece gli investimenti di *revamping*, che comprendono tutte quelle attività che sono tese a incrementare le prestazioni, la vita utile o l'efficienza del bene oggetto di investimento, si è ritenuto utile distinguere tre principali tipologie di interventi:

- interventi che modificano radicalmente le caratteristiche del rotabile e comportano la richiesta di attività di riomologazione da parte del CESIFER, con conseguente cambio matricola. In questo caso, la vita utile del rotabile può considerarsi intorno ai 18 anni e l'aliquota di ammortamento applicabile è pertanto del 5,5%;
- interventi di natura tecnologica finalizzati a garantire la sicurezza su disposizione dell'Autorità Vigilante per adeguamento del Parco, o parte di esso, già circolante. Anche in questo caso, si può ravvisare una durata utile dell'intervento intorno ai 18 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento pari al 5,5%;
- tutti gli altri interventi di *revamping*, che non rientrano nelle fattispecie su indicate sono riconducibili alla terza "classe di componenti" che prevede un'aliquota dell'8% o del 10% a seconda se trattasi di materiale rispettivamente trainante o trainato.

Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA

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

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

Gli Immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.
Per ogni direttrice RFI SpA utilizza, quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, il numero dei treni-km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della società.
Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio in corso e nell'esercizio precedente sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatore di produzione	
Direttrice	**2020**	**2019**
Rete AV/AC	**1,32%**	**2,10%**
Rete Convenzionale		
Trasversale padana e transiti internazionali	1,93%	2,29%
Tirrenica Nord e affluenze	2,08%	2,38%
Dorsale e affluenze	1,90%	2,28%
Tirrenica Sud	2,06%	2,27%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,09%	2,33%
Rete complementare	2,04%	2,30%

La vita utile delle attività materiali e il loro valore residuo sono aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati. Gli Immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata a Conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo FS Italiane per le altre categorie di Attività materiali sono le seguenti:

Categoria	**Aliquota di ammortamento**
Fabbricati	2% - 5%
Impianti e macchinari	5% - 10%
Materiale rotabile	3,3% - 20%
Attrezzature industriali e commerciali	7,5% - 25%
Altri beni	8% - 25%

Beni in *leasing*

Individuazione

Alla data di inizio di un contratto di locazione (c.d. *inception date*, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali pattuiti) e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, il Gruppo 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, il Gruppo provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del *leasing* inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (c.d. *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 il Gruppo è ragionevolmente certo di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o *termination option*), quando il Gruppo è ragionevolmente certo di non esercitare tale opzione.

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

Contabilizzazione

Alla data di decorrenza del *leasing*, il Gruppo rileva tra le attività materiali/immateriali e/o tra gli investimenti immobiliari, a seconda della natura del bene oggetto del singolo contratto di *leasing*, l'Attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use* o RoU) e la Passività del *leasing* (*lease liability*), classificata 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, non ancora versati alla data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione il Gruppo 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 si ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se si ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che il Gruppo 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 verrà esercitata 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*) in relazione alla CGU cui lo stesso Diritto fa parte 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 il Gruppo prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando il Gruppo modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. In caso di rimisurazione della passività del *leasing,* si 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, il Gruppo espone le attività per il diritto di utilizzo nelle stesse voci nelle quali sarebbero esposte le attività sottostanti il *leasing*, se fossero di proprietà, e le passività del *leasing* tra le altre

passività finanziarie. A conto economico gli interessi passivi sulle passività del *leasing* costituiscono una componente degli oneri finanziari e sono esposti separatamente dalle quote di ammortamento delle attività per il diritto di utilizzo.
Il Gruppo ha deciso di non rilevare le attività per il diritto di utilizzo e le passività del *leasing* per i contratti di breve durata *(short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi e per i 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 il Gruppo rileva i pagamenti dovuti come costo di esercizio con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

In veste di locatore, all'inizio del *leasing*, il Gruppo classifica ognuno dei suoi *leasing* come *leasing* finanziario o come *leasing* operativo. A tal proposito valuta, in linea generale, se lo stesso trasferisce sostanzialmente tutti i rischi e i benefici connessi alla proprietà dell'attività sottostante. Il Gruppo rileva i pagamenti ricevuti per *leasing* operativi come proventi con un criterio a quote costanti lungo la durata del *leasing*.

Per quanto riguarda i *sub-leasing*, il Gruppo, in qualità di locatore intermedio, classifica la sua quota nel *leasing* principale separatamente dal *sub-leasing*. A tal fine, classifica il *sub-leasing* con riferimento all'attività per il diritto di utilizzo derivante dal *leasing* principale, piuttosto che facendo riferimento all'attività sottostante. Se il *leasing* principale è un *leasing* a breve termine che il Gruppo ha contabilizzato applicando l'esenzione prevista dal principio, il *sub-leasing* è classificato come *leasing* operativo. In presenza di *sub-leasing*, il *leasing* principale non è mai considerato di modesto valore.

Criterio applicabile prima del 1° gennaio 2019

Per i contratti sottoscritti prima del 1° gennaio 2019 (data a partire dalla quale il Gruppo FS ha adottato, in ossequio alle tempistiche di applicazione previste, il nuovo principio contabile internazionale IFRS 16 *Leases*), il Gruppo continua ad applicare le regole di contabilizzazione e di esposizione in bilancio previste dallo IAS 17-*Leasing* e dall'IFRIC 4-Determinare se un accordo contiene un *leasing*. 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 al Gruppo FS Italiane i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività del Gruppo FS Italiane al loro valore corrente alla data di stipula del contratto o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, inclusa l'eventuale somma da pagare per l'esercizio dell'opzione di acquisto. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in bilancio tra i debiti finanziari. I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote precedentemente indicate, salvo che la durata del contratto di *leasing* sia inferiore alla vita utile rappresentata da dette aliquote e non vi sia la ragionevole certezza del trasferimento della proprietà del bene locato alla naturale scadenza del contratto; in tal caso il periodo di ammortamento è rappresentato dalla durata del contratto di locazione. Le locazioni nelle quali il locatore mantiene sostanzialmente i rischi e benefici legati alla proprietà dei beni sono classificati come *leasing* operativi. I costi riferiti a *leasing* operativi sono rilevati linearmente a Conto economico lungo la durata del contratto di *leasing*.

Investimenti immobiliari

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

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

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

Attività immateriali

Le Attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle Immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa. In particolare, nell'ambito del Gruppo FS Italiane, sono identificabili le seguenti principali Attività immateriali:

a) Concessioni, licenze e marchi

Le concessioni, le licenze e marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata.

I costi delle licenze *software*, inclusivi delle spese sostenute per rendere il *software* pronto per l'utilizzo, sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata.

I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

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

I brevetti ed i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

c) Avviamento

L'avviamento rappresenta la differenza fra il costo sostenuto per l'acquisizione di un'attività aziendale e il valore corrente delle relative attività e passività identificabili acquisite al momento dell'acquisizione. L'avviamento è classificato come Attività immateriale a vita indefinita e, pertanto, non viene assoggettato ad ammortamento sistematico bensì a valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (*Impairment test*). Non è consentito il ripristino di valore dell'avviamento nel caso di una precedente svalutazione per perdite di valore.

d) Costi di ricerca e sviluppo

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al Conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le Attività immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;

- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'attività immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le Attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'Attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a Conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'Attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a Conto economico al momento dell'alienazione.

Accordi per servizi in concessione

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

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

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

Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali

a) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le attività materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne

di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

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

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

b) Avviamento e attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore (*impairment* test) annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Ai fini della conduzione dell'*impairment* test l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato sulle singole *Cash Generating Unit* (CGU) o a gruppi di CGU che si prevede beneficino delle sinergie della aggregazione, coerentemente con il livello minimo al quale tale avviamento viene monitorato all'interno del Gruppo. L'avviamento relativo ad aziende collegate o controllate non consolidate è incluso nel valore delle Partecipazioni.

Strumenti finanziari

Classificazione e valutazione delle Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dal Gruppo tiene conto sia del Modello di *business* secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello di *business* indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno al Gruppo dai soli incassi degli stessi flussi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria, o da entrambi. Ai fini della valutazione delle caratteristiche dei flussi di cassa, il Gruppo effettua il c.d. SPPI Test (*Solely Payment of Principal and Interest Test*) a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi oppure no (SPPI Test superato).

Al momento della rilevazione iniziale una attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

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

a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

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

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

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

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

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

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

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio, le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

*c) Attività finanziarie valutate al fair value to profit and loss (*FVTPL)

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie non classificate come valutate al costo ammortizzato o al *fair value trough other comprehensive income.*

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.

Classificazione e valutazione delle 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 il Gruppo abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

Con riferimento agli strumenti derivati il Gruppo si è avvalso della facoltà di continuare ad applicare l'*hedge accounting* previsto dallo IAS 39, in attesa del completamento da parte dello IASB del progetto sul c.d. *macro-hedging,* di semplificazione delle operazioni di copertura.

Il Gruppo utilizza 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*). Per le modalità seguite nella rilevazione delle coperture dal rischio di cambio su contratti a lungo termine si rimanda alla nota 27. L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione, che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali), ed è misurata comparando le variazioni di *fair value* dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (*dollar offset ratio*), o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

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

Cash flow hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *cash flow hedge* e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota "efficace", nel conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva da *cash flow hedge*"), che viene successivamente riversata a conto economico al momento della manifestazione economica del sottostante oggetto di copertura. La variazione di *fair value* riferibile alla porzione inefficace viene immediatamente rilevata al conto economico di periodo. Qualora il verificarsi della operazione sottostante non sia più considerata altamente probabile, la quota della "riserva da *cash flow hedge*" a essa relativa viene immediatamente riversata a conto economico. Qualora, invece, lo strumento derivato sia ceduto, giunga a scadenza o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di "riserva da *cash flow hedge*" a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante. La contabilizzazione della copertura come *cash flow hedge* è cessata prospetticamente.

Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

Il Gruppo 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 sulla possibile perdita, ponderati in base alle probabilità.

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

- il "*General deterioration method*" richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- il "*Simplified approach*" prevede, per i crediti commerciali, i *contract asset* e i crediti derivanti da contratti di *leasing*, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel

rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

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

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

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di *impairment* e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di *default*, 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.

Inoltre, il Gruppo 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.

La determinazione dell'*impairment* delle attività finanziarie è effettuata utilizzando le informazioni di *provider* pubblici per la determinazione della Probabilità di *default* (PD) applicando una perdita attesa (*loss given default*) in linea con il panorama analizzato nell'ambito dei *most comparables competitors* e tenendo conto dei suggerimenti degli organismi di vigilanza diretti alle entità con strumenti finanziari quotati. Il valore su cui si applica la perdita di valore attesa (*Exposure at default* - EAD) è convenzionalmente allineato al valore contabile dell'attività finanziaria ad eccezione dei casi in cui è applicabile la *lifetime* ECL dove si prende in considerazione il piano e le rate di ammortamento del credito finanziario alle date di *maturity*.

Determinazione del *fair value*

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Rimanenze

Le Rimanenze di magazzino sono iscritte al minore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i Prodotti finiti e gli Immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le Materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.
Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.
Le Rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.
In questa voce sono iscritti anche gli Immobili di *trading* che sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione e il valore di mercato, determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Benefici ai dipendenti

I Benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di *bonus* pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del Costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

TFR e altri benefici ai dipendenti

Le società del Gruppo FS Italiane hanno in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, il Gruppo FS Italiane versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.
Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al Patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.
In particolare, si segnala che il Gruppo FS Italiane gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto (TFR). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le

contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.
Alcune società del Gruppo FS Italiane hanno in essere, inoltre, un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione ed ai loro familiari, il diritto di viaggiare - gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione - sui treni gestiti da Trenitalia.
Pertanto viene rilevato in bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.
Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I Fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.
Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.
I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile, sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

Rilevazione iniziale e valutazione successiva

Il Gruppo 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 il Gruppo 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, il Gruppo rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi il Gruppo utilizza il Metodo basato sugli *input* (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli *input* impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli *input* totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli *input* risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti. Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle *performance obligation* e i significativi termini per l'adempimento delle obbligazioni adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

a) Ricavi per servizi di trasporto

I ricavi da servizio di trasporto derivano dai servizi legati al trasporto delle persone e delle merci in ambito nazionale ed estero. La voce accoglie i ricavi derivanti dai servizi a mercato (es.: i servizi Alta Velocità) ed i ricavi da Contratti di Servizio (CdS) con le controparti Pubbliche (MIT, Regioni, erc.).

I ricavi per i servizi di trasporto a mercato su ferro/gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio: Regionale o *Long Haul*, per tutto il territorio nazionale. I ricavi per i servizi di trasporto merci, sia ferro che gomma, sono invece regolati da contratti specifici con il cliente generalmente con previsioni di consegna dei beni franco destino. Il contratto con il cliente è generalmente identificato nel biglietto che, sebbene garantisca accesso a diverse prestazioni (es. trasporto, accesso alla *lounge*, *welcome drink, wifi*, ecc.), le stesse vengono considerate come un'unica *performance obligation* di cui il cliente può beneficiare ad eccezione dei soli punti premio. Le merci sono regolate da *standard* contrattualistici che prevedono sostanzialmente l'obbligazione di trasposto del bene a destinazione.

I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente. Nel caso di servizio reso parzialmente (ritardi, soppressioni, ecc.) sono previsti, secondo condizioni vigenti, rimborsi e *bonus* che vengono portati a diretta rettifica dei ricavi. Le società del Gruppo promuovono nel corso dell'anno numerose iniziative di scontistica e promozioni volte alla fidelizzazione della clientela. I punti fedeltà, che danno diritto all'acquisto futuro di prodotti, costituiscono una *performance obligation* ed il loro valore non risulta storicamente rilevante. Il ricavo matura via via che i punti fedeltà vengono riscattati o scadono. La tipologia di *business* prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l'esistenza di una componente finanziaria significativa.

Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene *over time*.

I ricavi per i servizi di trasporto CdS sono i ricavi per i servizi di trasporto ferroviario regolati da Contratti di Servizio pluriennali stipulati con le Regioni, le Province autonome e i ministeri (MIT e MEF) relativamente ai servizi di trasporto ferroviario di interesse locale e nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, ed include il trasporto Regionale, e i treni Intercity giorno e notte.

I servizi di trasporto rappresentano la *performance obligation*. I ricavi sono considerati di competenza *pro rata temporis* in base a quanto previsto dal contratto. Se i servizi contrattualizzati non sono forniti nelle stesse quantità (es soppressioni) il contratto prevede il riconoscimento di rettifiche del corrispettivo. I contratti prevedono penali in caso di non raggiungimento della qualità prevista (ritardi, pulizia ecc.), per le stesse viene effettuata una stima con registrazione a diretta riduzione dei ricavi e con contropartita un fondo rischi da utilizzare al momento della consuntivazione con la

controparte. Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene *over time*.

b) Ricavi da servizi di infrastruttura

I ricavi da servizi di infrastruttura connessi con l'infrastruttura ferroviaria/stradale/autostradale derivano dai servizi legati alla gestione dell'infrastruttura stessa. La voce accoglie i ricavi da pedaggio, i ricavi da accordi per servizi in concessione e, in misura minore, i ricavi per servizi di traghettamento. Il pedaggio è il canone corrisposto dalle Imprese Ferroviarie a fronte dell'utilizzo delle tracce orarie funzionali all'effettuazione di treni per il traffico ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza e a breve percorrenza e merci; esiste pertanto una sola *performance obligation*. I ricavi maturano *over time* sulla base degli importi contrattualizzati ed ogni trimestre si effettua il conguaglio sulla base della rendicontazione dell'effettivo circolato. Tale rendicontazione avviene per singolo treno e consiste nel valorizzare le tracce orarie contrattualizzate ed effettivamente utilizzate da ciascuna Impresa Ferroviaria. Relativamente all'infrastruttura viaria, il pedaggio è il canone corrisposto dalle Imprese Terze alle quali è affidato, per mezzo di apposito contratto di concessione, il lavoro di costruzione, gestione e manutenzione di strade e autostrade. La *performance obligation* individuata è unica. Il prezzo è stabilito per Legge e consiste in una percentuale dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari. I ricavi sono rilevati man mano che si soddisfa la *performance obligation (over time).*

Corrispettivi variabili

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

Presenza di una componente finanziaria significativa

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

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

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

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che il Gruppo FS Italiane rispetterà le condizioni

previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

a) Contributi in conto impianti

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

b) Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici al Gruppo FS Italiane a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alle voci "Ricavi delle vendite e prestazioni" e "Altri proventi", come componente positiva del Conto economico.

Dividendi

Sono rilevati a Conto economico quando sorge il diritto degli Azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla Delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA viene rappresentata come movimento del Patrimonio netto e registrata come Passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli Azionisti.

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese del Gruppo FS Italiane.

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

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

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

Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

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

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

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel Conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel Conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le Attività e le Passività non correnti (o gruppi in dismissione), classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a Conto economico.
Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di prima adozione
Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2020.

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards
Il 29 marzo 2018 lo IASB ha pubblicato la versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting*. Le principali modifiche rispetto alla versione del 2010 riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione, migliori definizioni e *guidance*, in particolare con riferimento alla definizione di passività, chiarimenti di importanti concetti, come *stewardship*, prudenza e incertezza nelle valutazioni. Il documento è stato omologato in data 29 novembre 2019 ed è applicabile dal 1° gennaio 2020. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to* IFRS 3 *– Business Combination
Il 22 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 3 *Business Combination.* La modifica ha interessato la definizione di *business*, intesa, attualmente, come un insieme integrato di attività che è possibile condurre e gestire allo scopo di fornire beni o servizi ai clienti, generare reddito da investimenti (come dividendi o interessi) o generare altri redditi da attività ordinarie. In precedenza, la definizione veniva utilizzata per intendere un insieme integrato di attività in grado di essere condotto e gestito allo scopo di fornire un rendimento sotto forma di dividendi, costi inferiori o altri vantaggi economici direttamente agli investitori o ad altri proprietari, membri o partecipanti. Il documento è stato

omologato in data 21 aprile 2020. Le modifiche si applicano a tutte le *business combination* e acquisizioni di attività successive al 1° gennaio 2020, con possibilità di applicazione anticipata. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to* IAS 1 *and* IAS 8 – *Definition of material

Il 31 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 1 e allo IAS 8 *Definition of Material*. Le principali modifiche hanno riguardato l'allineamento dei riferimenti e delle citazioni presenti in alcuni IFRS in modo che essi richiamino la nuova versione del *Conceptual Framework*, approvata a marzo 2018, e non più quella del 2010. L'emendamento è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2020 o successivamente. Il documento è stato omologato in data 29 novembre 2019. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

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

Il 26 settembre 2019 lo IASB ha pubblicato il documento *Interest Rate Benchmark Reform* (*Amendments* to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7), che modifica le disposizioni in tema di *hedge accounting* dell'IFRS 9 e dello IAS 39, nonché l'IFRS 7.
Il documento è stato omologato in data 15 gennaio 2020. Le modifiche sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2020 con possibilità di applicazione anticipata. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

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

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

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

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

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

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

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

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato modifiche allo IAS 1 *Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current* con l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività tra quelli a breve o a lungo termine.
Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB, con un secondo documento pubblicato il 15 giugno 2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio 2023.

***Amendments* to IFRS 3, IAS 16, IAS 37, *Annual Improvements* 2018-2020**
Il 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

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

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

Uso di stime e valutazioni

La redazione del Bilancio Consolidato richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative situazioni. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime, primo tra tutti, al momento, l'impatto della pandemia COVID-19, tuttora in divenire, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.
Pertanto i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime, a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.
Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati:

i) Riduzione di valore delle attività non finanziarie
In accordo con i principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane, le Attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso o la vendita. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo FS Italiane e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la

determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

ii) Riduzione di valore delle attività finanziarie

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

iii) 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 del Gruppo. 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.

iv) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle attività materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti, ad eccezione di RFI SpA che adotta il metodo dell'unità di prodotto.

La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori tra cui:

- per l'infrastruttura ferroviaria, la stima dei volumi di produzione espressi in treni-km (si rinvia al precedente paragrafo "Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA" per maggiori dettagli);
- per il materiale rotabile, l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (c.d. *component approach*) nonché la stima della relativa vita utile (si rinvia al precedente paragrafo "Criteri di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia SpA" per maggiori dettagli);
- la stima del valore residuo. Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere al momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione o dell'utilizzo del materiale rotabile. Le società controllate RFI SpA (gestore dell'infrastruttura ferroviaria) e Trenitalia SpA (che detiene il materiale rotabile), rivedono periodicamente il valore residuo e ne valutano la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

- impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo stesso è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata. Essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo FS Italiane valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

v) Fondi rischi e oneri

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

vi) Imposte

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

vii) *Fair value* di strumenti finanziari derivati

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

7. Gestione dei rischi finanziari ed operativi

Il Gruppo FS Italiane è esposto ai seguenti rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione del Gruppo a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente Bilancio consolidato include inoltre ulteriori informazioni quantitative.

La gestione dei rischi del Gruppo FS Italiane si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica del Gruppo stesso.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo a un'obbligazione contrattuale e deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari del Gruppo FS Italiane.

Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione;
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, le società che li utilizzano hanno in vigore una specifica *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di *rating*.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, ogni società del Gruppo FS Italiane è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.
La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito del Gruppo FS Italiane al 31 dicembre 2020, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2019.

valori in milioni di euro

	31.12.2020	31.12.2019
Crediti commerciali correnti	3.184	3.362
Fondo svalutazione	(691)	(691)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	**2.493**	**2.671**
Altre attività correnti	3.481	3.481
Fondo svalutazione	(97)	(94)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	**3.384**	**3.387**
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.739	2.914
Fondo svalutazione	(206)	(127)
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	**2.533**	**2.787**
Altre attività non correnti	4.743	5.239
Fondo svalutazione	(12)	(12)
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	**4.731**	**5.227**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.191	1.487
Fondo svalutazione	(1)	(2)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione	**1.190**	**1.485**
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.200	2.317
Fondo svalutazione	(151)	(62)
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	**2.049**	**2.255**
Crediti commerciali non correnti	6	6
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	**6**	**6**
Totale attività finanziarie (*)	**16.386**	**17.818**

(*) Non sono inclusi i ratei e i risconti, i crediti tributari, il denaro e i valori in cassa e le partecipazioni

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto e in valore percentuale.

valori in milioni di euro

	31.12.2020	31.12.2019
Pubblica Amministrazione	11.820	13.455
Clienti Terzi	2.848	2.735
Istituti finanziari	1.303	1.572
Società del gruppo	415	56
Totale attività finanziarie	**16.386**	**17.818**

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile a enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni italiane e il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

L'ammontare delle attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto da opportuni stanziamenti al fondo svalutazione crediti.

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2020 raggruppate per scaduto.

valori in milioni di euro

	31.12.2020					
		Scaduti da				
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione (lordo)	10.371	112	146	721	619	11.969
Fondo Svalutazione	(14)	(1)		(8)	(126)	(149)
Pubblica Amministrazione (netto)	**10.357**	**111**	**146**	**713**	**493**	**11.820**
Clienti terzi (lordo)	2.416	302	106	167	749	3.740
Fondo Svalutazione	(200)	(9)	(16)	(37)	(630)	(892)
Clienti terzi (netto)	**2.216**	**293**	**90**	**130**	**119**	**2.848**
Istituti finanziari (lordo)	1.213	73	15	2	1	1.304
Fondo Svalutazione	(1)					(1)
Istituti finanziari (netto)	**1.212**	**73**	**15**	**2**	**1**	**1.303**
Società del gruppo (lordo)	376	4	14	11	23	428
Fondo Svalutazione				(6)	(7)	(13)
Società del gruppo (netto)	**376**	**4**	**14**	**5**	**16**	**415**
Totale attività finanziarie	**14.161**	**481**	**265**	**850**	**629**	**16.386**

valori in milioni di euro

	31.12.2019					
		Scaduti da				
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione (lordo)	11.687	235	455	839	403	13.619
Fondo Svalutazione	(32)	(3)	(1)	(8)	(120)	(164)
Pubblica Amministrazione (netto)	**11.655**	**232**	**454**	**831**	**283**	**13.455**
Clienti terzi (lordo)	2.329	285	83	232	616	3.545
Fondo Svalutazione	(232)	(13)	(22)	(54)	(489)	(810)
Clienti terzi (netto)	**2.097**	**272**	**61**	**178**	**127**	**2.735**
Istituti finanziari (lordo)	1.526	34	7	6	1	1.574
Fondo Svalutazione	(2)					(2)
Istituti finanziari	**1.524**	**34**	**7**	**6**	**1**	**1.572**
Società del gruppo (lordo)	9	18	4	12	25	68
Fondo Svalutazione		(6)			(6)	(12)
Società del gruppo (netto)	**9**	**12**	**4**	**12**	**19**	**56**
Totale attività finanziarie	**15.285**	**550**	**525**	**1.027**	**430**	**17.818**

L'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito è stata riclassificata per classe di rischio al 31 dicembre 2020, così come determinato dall'agenzia di *rating* Standard & Poor's, e illustrata nella tabella sotto riportata:

	31.12.2020				
	FVTPL	**FVOCI**	**Costo Ammortizzato**		
		12-months expected credit losses	*12-months expected credit losses*	*Lifetime - not impaired*	*Lifetime - impaired*
da AAA a BBB-			6.630	7.134	299
da BB a BB+			1.199	68	181
da B a CCC			72	735	504
da CC a C			13	709	
D					
Valori Contabili Lordi			**7.914**	**8.646**	**984**
Fondo Svalutazione			(62)	(422)	(674)
Valore Netto			**7.852**	**8.224**	**310**

	31.12.2019				
	FVTPL	**FVOCI**	**Costo Ammortizzato**		
		12-months expected credit losses	*12-months expected credit losses*	*Lifetime - not impaired*	*Lifetime - impaired*
da AAA a BBB-			7.869	6.839	563
da BB a BB+			809	285	467
da B a CCC			225	1.531	216
da CC a C					
D					
Valori Contabili Lordi			**8.903**	**8.655**	**1.246**
Fondo Svalutazione			(46)	(292)	(648)
Valore Netto			**8.857**	**8.363**	**598**

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli svalutati nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito.

	31.12.2020			
	12-months expected credit losses	*Lifetime-not impaired*	*Lifetime-impaired*	*Totale*
Saldo al 1° gennaio 2020	**56**	**280**	**651**	**987**
Rivalutazione/Svalutazione netta del fondo svalutazione	14	164	44	222
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato	(1)	1		
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - non deteriorato	(5)		5	
Attività finanziarie rimborsate	(1)	(3)	(5)	(9)
Nuove attività acquisite		9	4	13
Utilizzo fondo	(1)	(29)	(25)	(55)
Saldo al 31 dicembre 2020	**62**	**422**	**674**	**1.158**

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finanza della Direzione Centrale Finanza e Patrimonio della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo.

Il Gruppo ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.

Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Capogruppo si è dotata nel corso del 2018 di una linea di credito (cd. *Backup Credit Facility*) dell'importo di euro 2 miliardi, con una finalità *general purpose* concessa a FS su base

rotativa (cd. *revolving*) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. *committed*) e di durata pari a 3 anni. Ferrovie dello Stato Italiane ha avviato le attività propedeutiche all'ottenimento di una nuova Backup Facility, in vista della scadenza nel luglio 2021 dell'attuale linea *committed*. Il nuovo Facility Agreement sarà ancora di tipo revolving, con durata triennale ed utilizzabile per scopi generali del Gruppo: la *size* finale potrà raggiungere un massimo di 2,5 miliardi di euro.
Il Gruppo ha inoltre a disposizione numerose linee di credito *uncommitted* concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie e dei debiti commerciali al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019, indicate al lordo degli interessi da versare, sono esposte nelle tabelle seguenti:

valori in milioni di euro

31 dicembre 2020	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	6.551	6.798	26	645	515	2.563	3.049
Finanziamenti da banche	4.851	4.946	2.163	926	670	797	390
Debiti verso altri finanziatori	163	167	(189)	67	15	44	230
Debiti finanziari verso società del Gruppo							
Passività finanziarie	749	750	17	7	1	3	722
Passività del *leasing*	775	904	56	105	212	184	347
Debiti finanziari non derivati	**13.089**	**13.565**	**2.073**	**1.750**	**1.413**	**3.591**	**4.738**
Debiti commerciali	**5.612**	**5.618**	**2.385**	**3.207**	**26**		
Debiti finanziari derivati	**26**	**21**	**7**	**6**	**7**	**3**	**(2)**
Totale passività finanziarie	**18.727**	**19.204**	**4.465**	**4.963**	**1.446**	**3.594**	**4.736**

valori in milioni di euro

31 dicembre 2019	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	6.341	6.671	168	818	657	1.492	3.536
Finanziamenti da banche	4.423	4.634	1.917	900	548	755	514
Debiti verso altri finanziatori	537	553	118	269	134	29	3
Debiti finanziari verso società del Gruppo	5	5		5			
Passività finanziarie	775	1.536	7	2	6	98	1.423
Passività del *leasing*	946	1.049	75	121	100	407	346
Debiti finanziari non derivati	**13.027**	**14.448**	**2.285**	**2.115**	**1.445**	**2.781**	**5.822**
Debiti commerciali	**5.824**	**5.821**	**2.052**	**3.742**	**27**		
Debiti finanziari derivati	**32**	**31**	**9**	**6**	**10**	**3**	**3**
Totale passività finanziarie	**18.883**	**20.300**	**4.346**	**5.863**	**1.482**	**2.784**	**5.825**

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie non derivate e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.

valori in milioni di euro

31 dicembre 2020	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	6.551	632	2.852	3.067
Finanziamenti da banche	4.851	3.067	1.420	364
Debiti verso altri finanziatori	163	(127)	49	241
Debiti finanziari verso società del Gruppo				
Passività finanziarie	749	24	1	724
Passività del *leasing*	775	139	331	305
Debiti finanziari non derivati	**13.089**	**3.735**	**4.653**	**4.701**
Debiti commerciali	**5.612**	**5.586**	**26**	

valori in milioni di euro

31 dicembre 2019	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	6.341	929	1.982	3.430
Finanziamenti da banche	4.423	2.776	1.197	450
Debiti verso altri finanziatori	537	375	160	2
Debiti finanziari verso società del Gruppo	5	5		
Passività finanziarie	775	9	5	761
Passività del *leasing*	946	180	432	332
Debiti finanziari non derivati	**13.027**	**4.274**	**3.776**	**4.975**
Debiti commerciali	**5.824**	**5.791**	**33**	

Si evidenzia che, le passività in scadenza entro 6 mesi o meno, sono rappresentate principalmente dai debiti commerciali per appalti e lavori AV/AC il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione, compresa quella del *leasing*, e da finanziamenti da banche.

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.

Il Gruppo FS Italiane, nello svolgimento della sua attività operativa, è esposto a diversi rischi di mercato e, principalmente, al rischio dell'oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione delle società del Gruppo a tali rischi, entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Il Gruppo FS Italiane utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile. Le società del Gruppo maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia

e RFI) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche *policy* di gestione del rischio approvate dai rispettivi CdA ed implementate con il supporto tecnico e operativo della Capogruppo.

Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di *business* proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle *policy* adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.

In attuazione delle suddette *policy*, il Gruppo utilizza esclusivamente strumenti finanziari derivati di copertura cd. "*plain vanilla*" quali *interest rate swap*, *interest rate collar* ed *interest rate cap*.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in milioni di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	6.314	6.624	2.092	1.058	1.414	2.060
Tasso fisso	6.775	6.941	1.731	355	2.177	2.678
Saldo al 31 dicembre 2020	**13.089**	**13.565**	**3.823**	**1.413**	**3.591**	**4.738**
Tasso variabile	5.825	5.924	2.483	327	1.320	1.794
Tasso fisso	7.202	7.765	1.917	1.118	1.366	3.364
Saldo al 31 dicembre 2019	**13.027**	**13.689**	**4.400**	**1.445**	**2.686**	**5.158**

La seguente tabella riporta l'incidenza dei finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi predefiniti.

	31.12.2020	31.12.2019
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	48%	45%
Tasso fisso	52%	55%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	41%	24%
Tasso variabile protetto	7%	12%
Tasso fisso	52%	64%

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 interessi *Euribor* applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2020.

valori in milioni di euro

	Shift* + 50 *bps	***Shift* - 50 *bps***
Maggiori/(Minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	20	(4)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(5)	4
Totale	**15**	

Si riporta altresì una sensitività che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis point* in aumento e in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2020 sul *fair value* degli strumenti derivati di copertura:

valori in milioni di euro

	Shift* + 50 *bps	***Shift* - 50 *bps***
Fair value derivati di copertura	12	(10)
Totale	**12**	**(10)**

Rischio di cambio

Il Gruppo è principalmente attivo nel mercato italiano ed è pertanto esposto solo limitatamente al rischio di cambio derivante dalle diverse valute in cui opera relative sostanzialmente a contratti stipulati da Italferr.

Nel mese di febbraio 2017 Trenitalia UK, società di diritto inglese costituita nel corso del 2016 e controllata al 100% da Trenitalia SpA, ha acquistato la società NXET Trains Limited. La liquidità necessaria all'operazione di acquisto è stata messa a disposizione in parte dalla Capogruppo sotto forma di prestito *intercompany* vs. Trenitalia UK per GBP 60 mln e per la restante parte per mezzo di un aumento di capitale posto in essere da Trenitalia a favore di Trenitalia UK per GBP 13 mln. A fronte dell'esposizione *intercompany* di FS Italiane vs. Trenitalia UK sono stati stipulati *Cross Currency Swap* a copertura del rischio di cambio.

Nel corso del 2020 la Società ha estinto il finanziamento denominato in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 45 milioni, derivante dall'acquisizione degli *assets* della società Cisalpino AG in liquidazione.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo del Gruppo FS Italiane nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. Il Gruppo FS Italiane si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

Attività e passività finanziarie per categoria

A complemento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella che segue riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie, come riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria consolidata, e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.

valori in milioni di euro

31 dicembre 2020	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) (*)	641		10
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	1.891		
Crediti commerciali non correnti	6		
Altre attività non correnti (*)	4.731		
Crediti commerciali correnti	2.493		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	637		
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	1.412		
Disponibilità liquide	1.270		
Altre attività correnti (*)	3.412		
Finanziamenti a medio/lungo termine		7.733	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		1.381	20
Acconti per opere da realizzare non correnti		1.214	
Debiti commerciali non correnti		26	
Altre passività non correnti		140	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		3.832	
Debiti commerciali correnti		5.586	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		169	6
Acconti per opere da realizzare correnti		431	
Altre passività correnti		5.169	

(*) Non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni

valori in milioni di euro

31 dicembre 2019	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) (*)	1.228		2
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	1.696		
Crediti commerciali non correnti	6		
Altre attività non correnti (*)	5.280		
Crediti commerciali correnti	2.671		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	705		
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	1.549		
Disponibilità liquide	1.534		
Altre attività correnti (*)	3.402		
Finanziamenti a medio/lungo termine		7.211	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		1.577	30
Acconti per opere da realizzare non correnti		1.142	
Debiti commerciali non correnti		27	
Altre passività non correnti		162	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		4.095	
Debiti commerciali correnti		5.797	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		176	2
Acconti per opere da realizzare correnti		197	
Altre passività correnti		5.614	

(*) Non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni

Si evidenzia che le politiche di *funding* adottate dal Gruppo FS sono ispirate a logiche di prudenza ed economicità e hanno come obiettivo principale quello di massimizzare la corrispondenza tra le modalità di coperture dei fabbisogni delle controllate e gli asset finanziati in termini di vita utile.

In relazione al fabbisogno di medio/lungo termine del 2021, come riportato con maggiore dettaglio nella nota dedicata agli eventi successivi, in data 23 Febbraio 2021 il CdA di FS Italiane SpA ha deliberato nuove operazioni (sotto forma di emissioni di nuovi *bond* riservati agli Investitori Istituzionali a valere sul Programma EMTN quotato presso la Borsa valori di Dublino e ulteriori strumenti finanziari di provvista), per un importo complessivo massimo di Euro 2 miliardi e 900 milioni. A valere di tale deliberazione, in data 18 marzo 2021 è stato collocato da FS Italiane SpA un nuovo *green bond* con scadenza 7 anni e per l'ammontare complessivo di Euro 1 miliardo che finanzierà esclusivamente nuovi treni regionali e AV di Trenitalia.

8. Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

Le voci "Attività possedute per la vendita" e "Passività possedute per la vendita" accoglievano al 31 dicembre 2019 il valore delle attività e passività del gruppo Sitaf, per un valore netto di 482 milioni di euro.

Come già ampiamente riportato alla nota 4 "Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie", a seguito delle sfavorevoli sentenze del Consiglio di Stato intervenute a fine 2019, in data 27 ottobre 2020, Anas ha trasferito a FCT Holding SpA ed alla Citta Metropolitana di Torino le relative quote delle azioni della società Sitaf SpA, a fronte della restituzione in suo favore del prezzo a suo tempo corrisposto per l'acquisto, pari a 75 milioni di euro (41,3 milioni di euro a FCT Holding e 33,7 milioni di euro alla Citta Metropolitana di Torino).

La cessione della quota di controllo, in accordo con lo IAS 27R, ha comportato il deconsolidamento delle attività nette del gruppo Sitaf alla data di cessione e la conseguente iscrizione nel bilancio consolidato della partecipazione di minoranza mantenuta nella ex controllata al suo *fair value*, stimato essere pari al medesimo valore iscritto nella controllata Anas; tale operazione ha determinato la rilevazione di una plusvalenza a livello consolidato pari a 12,5 milioni di euro, iscritti nella voce "altri proventi".

9. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel 2020 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in milioni di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	98.521	21.343	1.102	1.281	25.352	147.599
Ammortamenti e perdite di valore	(24.693)	(11.651)	(594)	(874)	(1.562)	(39.374)
Contributi	(41.330)	(856)	(314)	(132)	(20.636)	(63.268)
Consistenza al 31.12.2018	**32.498**	**8.836**	**194**	**275**	**3.154**	**44.957**
Investimenti	34	165	7	60	6.331	6.597
Passaggi in esercizio	5.483	1.389	40	61	(6.973)	
Ammortamenti	(160)	(1.196)	(17)	(48)		(1.421)
Perdite di valore					(4)	(4)
Variazione area di consolidamento	42	(6)	5			41
Differenze di Cambio		7		2		9
Alienazioni e dismissioni	(3)	(15)		(1)	(14)	(33)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	(4)	(3)		(1)	(1)	(9)
Incrementi dei contributi nel periodo	(5.091)	(91)	(35)	(12)	1.113	(4.116)
Altre riclassifiche	25	(8)	1	(11)	33	40
Totale variazioni	**326**	**242**	**1**	**50**	**485**	**1.104**
Costo storico	104.143	22.189	1.151	1.365	24.569	153.417
Ammortamenti e perdite di valore	(24.867)	(12.144)	(608)	(900)	(1.566)	(40.085)
Contributi	(46.452)	(972)	(349)	(139)	(19.362)	(67.274)
Consistenza al 31.12.2019	**32.824**	**9.073**	**194**	**326**	**3.641**	**46.058**
Investimenti	40	220	9	36	6.126	6.431
Passaggi in esercizio	3.270	1.157	192	41	(4.660)	
Ammortamenti	(135)	(1.114)	(15)	(53)		(1.317)
Perdite di valore	(34)	(51)			(5)	(90)
Operazioni straordinarie (1)	(10)		(2)	(1)	(11)	(24)
Differenze di Cambio		(11)		(3)		(14)
Alienazioni e dismissioni (2)	(16)	(207)	(3)	(1)	(7)	(234)
Incrementi e passaggi in esercizio dei contributi nel periodo	(3.172)	(144)	(169)	(6)	(861)	(4.352)
Altre riclassifiche (3)	(81)	4		7	72	2
Totale variazioni	**(138)**	**(146)**	**12**	**20**	**654**	**402**
Costo storico	107.308	22.458	1.342	1.432	26.015	158.555
Ammortamenti e perdite di valore	(24.978)	(12.413)	(618)	(943)	(1.563)	(40.515)
Contributi	(49.644)	(1.118)	(518)	(143)	(20.157)	(71.580)
Consistenza al 31.12.2020	**32.686**	**8.927**	**206**	**346**	**4.295**	**46.460**

I dettagli delle note (1), (2) e (3) sono riportati nella tabella che segue.

valori in milioni di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
1) Operazioni Straordinarie						
Costo storico	(31)	(3)	(3)	(6)	(11)	(54)
Ammortamenti	9	5	1	5		20
Svalutazioni	12					12
Contributi		(2)				(2)
	(10)		**(2)**	**(1)**	**(11)**	**(24)**
2) Alienazioni e dismissioni						
Costo storico	(23)	(773)	(8)	(8)	(8)	(820)
Ammortamenti	4	423	5	6		438
Svalutazioni	3	141				144
Contributi		2		1	1	4
	(16)	**(207)**	**(3)**	**(1)**	**(7)**	**(234)**
3) Altre riclassifiche e Ricl. da/ad "Attività possedute per la vendita"						
Costo storico	(91)	(320)		7	(1)	(405)
Ammortamenti	10	306		(1)		315
Svalutazioni	20	20			8	48
Contributi	(20)	(2)		1	65	44
	(81)	**4**		**7**	**72**	**2**

Nella tabella di seguito è riportata la movimentazione nel periodo dei diritti d'uso.

valori in milioni di euro

	Diritti d'uso Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Diritti d'uso Impianti e macchinari	Diritti d'uso Attrezzatura industriale e commerciale	Diritti d'uso Altri beni	Diritti d'uso Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	159	1.006	7	30		1.202
Ammortamenti e perdite di valore	(18)	(238)	(1)	(9)		266
Consistenza al 31.12.2019	**141**	**768**	**6**	**21**		**936**
Investimenti	32	162	1	7		202
Ammortamenti	(24)	(120)	(2)	(9)		(155)
Differenze di Cambio		(12)				(12)
Alienazioni e dismissioni (1)	(2)	(198)	(3)			(203)
Riclassifiche (2)	6	(15)		5		(4)
Totale variazioni	**12**	**(183)**	**(4)**	**3**		**(172)**
Costo storico	191	830	4	42		1.067
Ammortamenti e perdite di valore	(39)	(244)	(2)	(18)		(303)
Consistenza al 31.12.2020	**152**	**586**	**2**	**24**		**764**

valori in milioni di euro

	Diritti d'uso Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Diritti d'uso Impianti e macchinari	Diritti d'uso Attrezzatura industriale e commerciale	Diritti d'uso Altri beni	Diritti d'uso Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
1) Alienazioni e dismissioni						
Costo storico	(6)	(267)	(4)	(2)		(279)
Ammortamenti	4	69	1	2		76
Svalutazioni						
	(2)	**(198)**	**(3)**			**(203)**
2) Riclassifiche						
Costo storico	6	(59)		6		(47)
Ammortamenti		41		(1)		40
Svalutazioni		3				3
	6	**(15)**		**5**		**(4)**

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 6.126 milioni di euro, è riconducibile principalmente:

- agli oneri sostenuti per il completamento delle infrastrutture della rete ad Alta Velocità e per la progettazione e realizzazione di opere in corso, sia per la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità che per la Rete Tradizionale (4.627 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile, in particolare al proseguimento del rinnovo delle flotte, sia per il servizio Alta Velocità, con l'entrata in esercizio di 6 treni ETR 700, sia per il Trasporto Regionale, con la consegna di 86 treni di cui 44 treni "Pop", 32 treni "Rock" e 10 treni "Swing" (1.215 milioni di euro);
- agli oneri sostenuti per ammodernamento degli impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche (92 milioni di euro);
- alla capitalizzazione di costi esterni e interni riguardanti principalmente spese di progettazione e lavori relativi agli interventi di Legge Obiettivo/Opere esterne e per la videosorveglianza effettuati all'interno delle stazioni, a cui si vanno ad aggiungere gli interventi di manutenzione straordinaria (40 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisto di nuovi autobus in Italia (4 milioni di euro) e all'estero (86 milioni di euro) in particolare da parte della partecipata QBuzz, da utilizzare nell'ambito delle concessioni dalla stessa gestite in Olanda;
- alle capitalizzazioni dei costi sostenuti per le attività di manutenzioni cicliche sul materiale rotabile merci (27 milioni di euro).

I passaggi in esercizio dei "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono principalmente legati all'infrastruttura ferroviaria di RFI SpA (3.240 milioni di euro) e ad interventi di manutenzione e riqualificazione straordinaria dell'armamento delle officine di manutenzione rotabili (11 milioni di euro), mentre quelli degli "Impianti e macchinari" si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e nuovi bus (1.134 milioni di euro).

Le perdite di valore degli "Impianti e macchinari" sono principalmente legate alla svalutazione dell'ETR1000, incidentato a febbraio 2020 (28 milioni di euro), e alla prosecuzione del processo di dismissione di rotabili risultati obsoleti sia tecnicamente che commercialmente (18 milioni di euro), mentre le perdite di valore dei "Terreni, Fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono principalmente legati a svalutazioni di Terreni non più utilizzabili nel processo industriale

Come più dettagliatamente riportato al paragrafo 4 della presente nota, le variazioni da operazioni straordinarie pari a -24 milioni di euro, si riferiscono essenzialmente al conferimento del ramo d'azienda a favore della società consortile Trenitalia Tper.

Le alienazioni e dismissioni avvenute nel periodo si riferiscono principalmente, per 203 milioni di euro, all'*early termination* di alcuni contratti di *leasing* in valuta estera.

Al 31 dicembre 2020 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno ad Eurofima SA a fronte dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo, per un valore di 1.926 milioni di euro.

Le riclassifiche avvenute nel periodo sono legate principalmente a modifiche di destinazione d'uso delle aree interessate e ad una migliore rappresentazione delle stesse tra le voci "Immobili, Impianti e Macchinari", "Attività Immateriali", "Investimenti Immobiliari" e "Rimanenze".

Contributi governativi

Nel corso del 2020, in linea con lo stato di avanzamento dei lavori delle attività materiali, degli investimenti immobiliari e delle attività immateriali, sono stati allocati contributi in conto impianti per un totale di 4.352 milioni di euro, sostanzialmente così dettagliati:

- 3.479 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale;
- 333 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti destinati agli investimenti infrastrutturali della Rete Convenzionale;
- 17 milioni di euro relativi ai lavori in corso di realizzazione per le "opere complementari ai complessi di stazione", approvati nell'ambito del programma per le infrastrutture strategiche (Legge 443/2001 – cd. Legge Obiettivo);
- 119 milioni relativi ai contributi ricevuti dalle Regioni per acquisto di materiale rotabile;
- altri contributi allocati, pari a 378 milioni di euro, erogati principalmente dall'Unione Europea e da Enti Locali.

Esistono poi dei vincoli contrattuali, della durata media di dodici anni, sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati per il parco autobus, nello svolgimento del servizio TPL. L'impegno alla restituzione, in caso di dismissione anticipata del cespite contribuito, viene superato dalla possibilità di beneficiare del contributo residuo sull'acquisto di un nuovo cespite, di pari genere e destinazione d'utilizzo, in sostituzione del precedente.

Test di *impairment*

In applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 – "*Impairment of assets*", l'*impairment* test deve essere effettuato in presenza di avviamenti e attività non correnti a vita utile indefinita o sugli *assets* iscritti nei bilanci societari quando gli indicatori di *triggering events* evidenziano la possibilità di una perdita di valore degli stessi.

Per alcune CGUs del Gruppo FS, sotto riportate, l'impatto della pandemia da COVID-19 rappresenta un *triggering event* e pertanto alla data del 31 dicembre 2020 sono stati effettuati i relativi test. Per le CGUs contenenti "avviamenti" si rimanda alla successiva nota 11. Attività Immateriali.

Il test è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di *budget* 2021 delle relative società e sui valori dell'ultimo piano industriale approvato dal *management* delle stesse, rettificate, se del caso, al fine di recepire scenari prospettici previsti

per gli anni a partire dal 2022 post pandemia. I tassi di attualizzazione – WACC sono stati adeguati in linea con le condizioni registrate sui mercati finanziari e con le previsioni di trend per il breve – medio e lungo termine.

Il test è stato effettuato confrontando il Capitale Investito Netto con il valore recuperabile di ogni CGU, con riferimento al al valore d'uso. Sulla determinazione del valore d'uso delle *cash generating unit* (CGU), si è proceduto all'attualizzazione – ad un appropriato tasso di sconto – dei flussi finanziari futuri, in entrata e in uscita, generati dall'unità nella fase operativa e al momento della sua dismissione finale. In altri termini, il *value in use* viene stimato applicando il metodo del *Discounted Cash Flow*, nella formulazione *unlevered* (o *asset side*), mediante la formula che considera l'attualizzazione dei flussi analiticamente attesi nell'orizzonte di durata dei piani previsionali e la determinazione di un *terminal value* successivamente a tale orizzonte temporale. Il *terminal value* è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita.

Nella tabella seguente sono riportati i principali valori relativi al test effettuato:

CGU	**CIN (milioni di euro)**	**Tasso di attualizzazione (WACC)**	***Growth Rate***
Bluferries	43	6,25%	
Anas	1.380	5,70%	
FSTechnology	45	6,54%	
Mercitalia Shunting & Terminal	56	5,59%	1,50%
Mercitalia Intermodal	65	7,04%	1,50%
Terminali Italia	20	7,28%	1,00%
Ferrovie del Sud Est	43	5,35%	
Grandi Stazioni Rail	129	4,79%	
Busitalia Veneto	66	4,10%	
TX Logistik	126	6,91%	1,50%
Trenitalia	9.380	4,59%	1,50%
Mercitalia Rail	351	6,85%	1,50%

Dalle analisi effettuate emerge che i rilevanti impatti da COVID-19 sulle dinamiche economico-finanziarie delle CGUs analizzate non ledono la capacità di generare reddito nel lungo termine; pertanto le risultanze dei test di *impairment* effettuati non hanno evidenziato perdite di valore.

10. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2020 che al 31 dicembre 2019, degli investimenti immobiliari.

valori in milioni di euro

	2020		2019	
	Terreni	**Fabbricati**	**Terreni**	**Fabbricati**
Saldo al 1° Gennaio				
Costo	2.135	1.222	2.140	1.242
di cui:				
Costo storico	2.154	1.406	2.158	1.376
Contributi	(19)	(184)	(18)	(134)
Fondo Ammortamento		(479)		(487)
Fondo Svalutazione	(1.320)	(173)	(1.309)	(183)
Valore a bilancio	**815**	**570**	**831**	**572**
Variazioni del periodo				
Acquisizioni/Incrementi	1	4		2
Riclassifiche (1)	13	7	1	6
Ammortamenti e svalutazioni	(6)	(8)	(16)	(9)
Alienazioni e dismissioni (2)	(2)	(1)	(1)	(1)
Variazione area di consolidamento				
Totale Variazioni	**6**	**2**	**(16)**	**(2)**
Saldo al 31 Dicembre				
Costo	2.122	1.240	2.135	1.222
di cui:				
Costo storico	2.142	1.462	2.154	1.406
Contributi	(20)	(222)	(19)	(184)
Fondo Ammortamento		(489)		(479)
Fondo Svalutazione	(1.301)	(179)	(1.320)	(173)
Valore a bilancio	**821**	**572**	**815**	**570**
Riclassifiche (1)				
Costo	(8)	55	(1)	30
Fondo Ammortamento		(4)		15
Fondo Svalutazione	22	(6)	2	11
Contributi	(1)	(38)		(50)
Totale	**13**	**7**	**1**	**6**
Alienazioni e dismissioni (2)				
Costo	(5)	(2)	4	(2)
Fondo Ammortamento		1		(1)
Fondo Svalutazione	(3)		(3)	
Totale	**(2)**	**(1)**	**(1)**	**(1)**

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate alla valorizzazione ed alcuni fabbricati, officine e diverse proprietà immobiliari date in locazione a terzi.

Le riclassifiche avvenute nell'anno, sia sui terreni sia sui fabbricati, sono legate principalmente ad una modifica di destinazione dell'uso delle aree interessate e ad una migliore rappresentazione delle partite stesse tra gli Immobili, impianti e macchinari e le Rimanenze.

11. Attività immateriali

valori in milioni di euro

	Costi di sviluppo	Dir.di brev.ind. e dir.ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Diritti Concessori	Altre	Avviamento	Totale
Costo storico	130	10	1.495	915	4.874	59	200	7.683
Ammortamenti e perdite di valore	(96)	(6)	(774)	(7)	(830)	(18)		(1.730)
Contributi	(13)		(305)	(44)	(1.332)			(1.693)
Consistenza al 1.1.2019	**21**	**4**	**416**	**865**	**2.713**	**41**	**200**	**4.260**
Investimenti		1	15	315	4	4		339
Passaggi in esercizio	10		116	(126)				
Ammortamenti	(1)	(2)	(107)		(164)	(9)		(283)
Alienazioni e dismissioni				(2)				(2)
Perdite di valore				(1)			(46)	(47)
Variazione area di consolidamento						(15)	(5)	(20)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"				(420)	(1.083)	(1)		(1.504)
Incrementi dei contributi di periodo	(9)		(24)	33				
Altre riclassifiche		(2)	17	(47)		7	(4)	(29)
Totale variazioni		**(3)**	**17**	**(248)**	**(1.243)**	**(14)**	**(55)**	**(1.546)**
Costo storico	140	5	1.640	643	1.898	26	191	4.543
Ammortamenti e perdite di valore	(97)	(3)	(881)	(7)	(429)	2	(46)	(1.461)
Contributi	(22)		(328)	(19)				(369)
Consistenza al 31.12.2019	**21**	**2**	**431**	**617**	**1.469**	**28**	**145**	**2.713**
Investimenti			7	247	2	1		257
Passaggi in esercizio			123	(139)	14	2		
Ammortamenti	(1)	(1)	(118)		(121)	(8)		(249)
Alienazioni e dismissioni (1)				(1)				(1)
Perdite di valore						(3)	(21)	(24)
Delta cambio							(1)	(1)
Incrementi dei contributi di periodo			(5)	5				
Altre riclassifiche (2)			3	(30)				(27)
Totale variazioni	**(1)**	**(1)**	**10**	**82**	**(105)**	**(8)**	**(22)**	**(45)**
Costo storico	140	5	1.727	724	1.914	29	190	4.729
Ammortamenti e perdite di valore	(98)	(4)	(955)	(6)	(550)	(9)	(67)	(1.689)
Contributi	(22)		(331)	(19)				(372)
Consistenza al 31.12.2020	**20**	**1**	**441**	**699**	**1.364**	**20**	**123**	**2.668**

I dettagli delle note (1) e (2) sono riportati nella tabella che segue

valori in milioni di euro

	Costi di sviluppo	Dir.di brev.ind. e dir.ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Diritti Concessori	Altre	Avviamento	Totale
1) Alienazioni e dismissioni								
Costo storico			(6)	(1)				(7)
Ammortamenti			5					5
Svalutazioni								
Contributi			1					1
Totale				**(1)**				**(1)**
2) Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita" e Altre riclassifiche								
Costo storico			(37)	(27)				(64)
Ammortamenti			40	2				42
Svalutazioni								
Contributi				(5)				(5)
Totale			**3**	**(30)**				**(27)**

Nella voce Diritti concessori è iscritta per 1.192,5 milioni di euro il valore della Concessione di Anas SpA, definita sulla base del Piano Economico Finanziario (PEF) approvato dal Consiglio di Amministrazione della società e poi inviato al MIT rispettivamente nei mesi di Febbraio e Marzo 2019 e del Contratto di Programma 2016-2020, sottoscritto dalla società il 27 dicembre 2017, ed aggiornato nel luglio 2019; tale aggiornamento ha previsto il rinvio del modello di finanziamento del Corrispettivo Investimenti a partire dal prossimo Contratto di Programma 2021-2025, con conseguente finanziamento degli investimenti per il 2019 ed il 2020 esclusivamente mediante Contributo. Nel 2020, il Piano Economico Finanziario ed il Piano Economico Finanziario Regolatorio, approvato dal CdA il 30 luglio 2020, sono stati nuovamente aggiornati, per tener conto della richiesta del MEF, di avviare un'istruttoria tecnica finalizzata all'estensione della durata dell'attuale concessione, così come previsto dall'art. 1 commi 1018 e 1019 della L. 27 dicembre 2006 n. 296.

A fronte del nuovo PEF approvato, che riflette tali variazioni, dei consuntivi di periodo, nonché dell'*iter* avviato per la richiesta di estensione della concessione fino ad un massimo di 50 anni, gli amministratori di Anas hanno ritenuto opportuno verificare nuovamente la recuperabilità di detta concessione; da tale valutazione, eche ha tenuto anche conto delle iniziative di valorizzazione in corso, non sono emerse perdite durevoli di valore per cui non si sono determinate svalutazioni da riflettere in bilancio. Il test è stato effettuato basandosi sull'aggiornamento del Piano economico finanziario predisposto dal Management per il periodo 2020-2044, sopra menzionato, ed ai fini della determinazione del valore recuperabile della Concessione, è stata effettuata un'analisi del *Value in Use* con il metodo dell'*Unlevered Discounted Cash Flow* e del *Fair Value* con il metodo del *Multi Period Excess Earnings,* utilizzando un WACC pari al 5,7%*.* La concessione viene ammortizzata sistematicamente sulla base della durata dell'attuale rapporto concessorio, fino al 2032, la quota di competenza del 2020 è pari a 99 milioni di euro.

Gli investimenti nelle "Immobilizzazioni in corso ed acconti" e i passaggi in esercizio sono relativi ai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione dei *software*, per interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi e all'aumento dell'efficienza e razionalizzazione dei canali di vendita relativi ai *business* del Gruppo.

Le altre riclassifiche si riferiscono principalmente alla quota relativa al *software* di progetti di investimento aventi natura mista, che in fase di passaggio a cespite sono stati opportunamente riclassificati nella categoria di appartenenza.

Test di *impairment*

Così come riportato alla precedente nota 9 Immobili, impianti e macchinari, l'impatto della pandemia da COVID-19 ha rappresentato, per alcune CGUs del Gruppo, un *triggering event* e pertanto alla data del 31 dicembre 2020 sono stati effettuati i relativi test. Si descrivono nel seguito i principali valori relativi ai test effettuati sulle CGU's contenenti avviamento, rimandando al paragrafo sopramenzionato per i dettagli effettuati sulle CGU's contenenti *assets* a vita utile definita.

In generale, il test è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di *budget* 2021 delle relative società e sui valori dell'ultimo piano industriale approvato dal *management* delle stesse, rettificato, se del caso, al fine di recepire i uovi scenari prospettici previsti per gli anni a partire dal 2022 post pandemia, mentre per Ataf Gestioni Srl sono state utilizzate le proiezioni economiche e le variazioni di alcune poste patrimoniali contenute nei primi 5 mesi del budget 2021 approvato dal Consiglio di Amministrazione ed aggiornato sulla base delle nuove previsioni di fatturato in considerazione in considerazione delle note vicende della Gara Toscana, come specificato nella Relazione sulla gestione. È stato, pertanto, per quest'ultima considerato un periodo temporale di 5 mesi ed un *terminal value* corrispondente al valore del capitale investito netto dell'anno.

La metodologia utilizzata per l'esecuzione del test è in linea con quella descritta alla precedente nota 9 Immobili, impianti e macchinari.

Nella tabella seguente sono riportati i principali valori relativi al test:

CGU	Avviamento (milioni di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	*Growth Rate*
Netinera Deutschland	78	5,00%	1,00%
Mercitalia Logistics (già FS Logistica)	7	6,44%	1,50%
Ataf Gestioni		5,42%	
Busitalia- CGU Umbria	10	5,42%	0,00%
Busitalia Campania	2	5,75%	
Cremonesi Workshop	7	7,93%	1,50%
Trenitalia C2C			
Trainose	2	6,54%	1,00%
Qbuzz	14	5,59%	

Dai test di *impairment* effettuati è emersa una perdita di valore relativa agli avviamenti iscritti ssu Ataf Gestioni, pari a 2 milioni di euro, su Busitalia – CGU Umbria, pari a 8 milioni, su Trenitalia C2C, pari a 7 milioni di euro e su Qbuzz, pari a 3,5 milioni di euro.

Trenitalia C2C

La diffusione del Coronavirus ha avuto anche in UK effetti significativi sulle aziende di trasporto, a causa della repentina diminuzione del traffico passeggeri e conseguentemente dei ricavi, rendendo non più sostenibili dal punto di vista economico e finanziario i contratti stipulati a *premium dal Department for Transport* con le singole imprese ferroviarie, che hanno la caratteristica di lasciare una quota più o meno ampia del rischio sui ricavi sulle imprese stesse, portandole in una situazione di *default* generalizzata.

In tale contesto, il Governo inglese, tra le misure individuate per contrastare gli effetti sull'economia del COVID-19, ha sottoposto a tutte le compagnie titolari di contratto di *franchisee* la proposta di un *Emergency Measures Agreement* (EMA) rinnovato a settembre 2020 da un contratto con le stesse caratteristiche denominato *Emergency Recovery Measures Agreement* (di seguito anche ERMA) ambedue non negoziabili. Tali contratti sottoscritti anche da C2C e *West Coast Partnership* ((WCP) prevedono il pagamento di una *Management Fee* da parte del governo inglese al gestore del trasporto ferroviario per effettuazione del servizio e annullamento di tutti i rischi, sia lato costi che ricavi per l'impresa, attraverso un meccanismo in cui il governo si impegna a rimborsare alle imprese l'eventuale differenza tra i costi sostenuti e i ricavi incassati per il periodo coperto da tali contratti emergenziali.

Il percorso individuato dal governo britannico per uscire dalla fase di emergenza prevede durante l'esecuzione dell'ERMA, che sarà prorogabile per ulteriori 6 mesi per C2C, a discrezione del *Secretary of State*, la negoziazione tra *le Train Operating Companies* e il *DfT* di un successivo contratto ad assegnazione diretta, denominato *National Rail Contract* (NRC).

L'ERMA prevede per quegli operatori che, in assenza della pandemia, sarebbero andati in *default* nel corso del contratto originale, il pagamento alla scadenza dell'ERMA stesso, di una *Termination Sum*, relativa all'interruzione anticipata del contratto originario e calcolata sul valore degli *Asset* netti alla data di sottoscrizione dell'NRC. In considerazione di quanto sopra e del fatto che C2C, che nel periodo pre-pandemia era già in difficoltà a causa di un rallentamento nella crescita attesa dei ricavi, principalmente dovuti all'effetto di instabilità generato dalla Brexit e da un accentuato incremento di *smart workers* che ha "svuotato" in alcune giornate Londra, non si ritiene che ci siano flussi di cassa prospettici per

sostenere l'avviamento relativo alla società; pertanto lo stesso viene completamente azzerato e svalutato per i restanti 7 milioni di euro.

Ad eccezione dei test che hanno determinato un impatto negativo, con riferimento ai quali il valore recuperabile risulta allineato al *carrying amount* della relativa CGU e conseguentemente ogni variazione dei parametri di input potrebbe determinare un impatto sulla recuperabilità, l'analisi di *sensitivity* rispetto al tasso di attualizzazione e al *growth rate* (+/- 50 *basis points*) non ha evidenziato effetti significativi sui risultati delle valutazioni effettuate.

12. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nel prospetto seguente è illustrata la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per le imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2020 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in milioni di euro

	31.12.2019	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr.(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2020
Attività per imposte anticipate	405	2	1		408
Passività per imposte differite	502	(27)	(9)		466

Le Attività per imposte anticipate e le Passività per imposte differite passive sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile e il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle Immobilizzazioni materiali e immateriali, su cui si computano gli ammortamenti, e degli Immobili di *trading*, nonché alla deducibilità differita riconosciuta agli accantonamenti per rischi e oneri ed alle svalutazioni delle immobilizzazioni.
La movimentazione del periodo accoglie le nuove differenze temporanee ed i rilasci generati dalle società del Gruppo nel corso dell'anno.

13. Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto)

Le partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto includono il valore delle partecipazioni a controllo congiunto e in imprese collegate.

Si riporta di seguito la tabella di dettaglio del valore netto delle partecipazioni al 31 dicembre 2020, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare, comparato con il valore al 31 dicembre 2019.

valori in milioni di euro

	Valore netto al 31.12.2020	Quota %	Valore netto al 31.12.2019	Quota %
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto				
Mercitalia Maintenance			3,00	50,00
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	4,74	50,00	4,84	50,00
Trenord Srl	37,76	50,00	41,48	50,00
TELT Sas (già LTF Sas)	95,05	50,00	95,05	50,00
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH*	2,30	57,45	2,46	57,45
Altre**	12,82		8,26	
Partecipazioni in imprese collegate				
Autostrada Asti-Cuneo SpA	18,98	35,00	19,31	35,00
B.B.T. SE SpA	144,48	50,00	134,27	50,00
Concessioni Autostradali Venete CAV SpA	88,14	50,00	79,89	50,00
Ferrovie Nord Milano SpA	63,11	14,74	63,99	14,74
Metro 5 SpA	40,68	36,70	37,73	36,70
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7,09	50,00	7,09	50,00
SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	68,53	32,12	65,34	32,12
Sitaf	163,62	31,74		
Altre**	17,51		10,89	
Totale	**765**		**574**	

* Benchè il Gruppo, attraverso la controllata Netinera Deutschland GmbH, detenga più della metà di Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH e più della metà dei relativi diritti di voto, non controlla tale entità, in virtù di un accordo siglato con gli altri soci.

** Tra le "Altre" partecipazioni in imprese collegate e in imprese a controllo congiunto sono presenti analoghe casistiche che non sono state dettagliate in quanto non significative.

La tabella delle consistenze delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nel corso del 2020 è sotto rappresentata:

valori in milioni di euro

	Valore finale al 31.12.2019	Diminuzione per Dividendi	Variazioni del perimetro di consolidamento	Impatto a Conto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2020
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	155	(3)	5	(3)	(1)	153
Partecipazioni in imprese collegate	419	(1)	161	26	7	612
Totale	**574**	**(4)**	**166**	**23**	**6**	**765**

La voce "Variazione del perimetro di consolidamento" nelle partecipazioni in imprese collegate si riferisce all'iscrizione della partecipazione di minoranza nella ex controllata Sitaf (161 milioni di euro), a seguito della cessione della quota di maggioranza avvenuta nel corso dell'esercizio 2020, e nelle partecipazioni in imprese a controllo congiunto, all'iscrizione della partecipazione in Trenitalia Tper scarl, a seguito del conferimento effettuato da Trenitalia, e all'acquisizione del controllo della società Mercitalia Maintenance (-3 milioni di euro). Per i dettagli delle citate operazioni si rimanda al paragrafo 4 della presente nota.

La voce "Altro" nelle partecipazioni in imprese collegate si riferisce essenzialmente alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore pari 160 milioni di euro, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti riconosciuti dal MEF a RFI SpA e relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari (per un importo pari a 150 milioni di euro), che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa. La voce "Altro" accoglie, inoltre, le variazioni della "Riserva per Delta *fair value* su derivati *Cash Flow Hedge*".

Tra le partecipazioni in imprese a controllo congiunto, si segnala che la società TELT Sas ha effettuato un aumento di capitale sociale, pari a 63 milioni di euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7122.

L'impatto a conto economico si riferisce ai risultati conseguiti nel corso dell'esercizio 2020.

Partecipazioni in imprese a controllo congiunto

Di seguito le informazioni economiche e finanziarie relative alle partecipazioni in imprese a controllo congiunto ritenute più significative. Le tabelle includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche, il cui periodo di riferimento è indicato nell'intestazione della tabella, e il valore contabile consolidato della partecipazione

La società Trenord Srl ha per oggetto sociale l'esercizio del trasporto pubblico locale ferroviario all'interno del territorio della Regione Lombardia, ovvero nei diversi ambiti stabiliti dai relativi contratti di servizio.

valori in milioni di euro

Trenord Srl	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	202	22
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	215	290
Attività Finanziarie Non Correnti	2	2
Altre Attività Non Correnti	403	338
Passività Finanziarie Correnti	(310)	(131)
Altre Passività Correnti	(314)	(364)
Passività Finanziarie Non Correnti	(58)	
Altre Passività Non Correnti	(52)	(64)
Patrimonio Netto	**87**	**93**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**43**	**46**
Eliminazione plusvalenza da conferimento ramo d'azienda	(9)	(9)
Altre rettifiche	4	4
Valore contabile della partecipazione	**38**	**41**
Ricavi Operativi	703	832
Costi Operativi	(550)	(630)
Ammortamenti e Svalutazioni	(186)	(192)
Accantonamenti		
Risultato Operativo	**(33)**	**10**
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari	(2)	(3)
Risultato Ante Imposte	**(35)**	**7**
Imposte sul Reddito o Proventi Fiscali	28	(3)
Risultato Netto	**(7)**	**4**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**(7)**	**4**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**(4)**	**2**
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH ha per oggetto sociale il trasporto viaggiatori su rotaia sul territorio tedesco e, più specificatamente, nell'ambito del trasporto regionale dell'area Nord della Germania.

valori in milioni di euro

ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	31.12.2020	31.12.2019
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	32	17
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	36	35
Attività Finanziarie Non Correnti		
Altre Attività Non Correnti	54	73
Passività Finanziarie Correnti		
Altre Passività Correnti	(60)	(44)
Passività Finanziarie Non Correnti	(47)	(66)
Altre Passività Non Correnti	(9)	(8)
Patrimonio Netto	**7**	**7**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**4**	**4**
Altre rettifiche	1	
Valore contabile della partecipazione	**5**	**4**
Ricavi Operativi	179	158
Costi Operativi	(152)	(131)
Ammortamenti e Svalutazioni	(20)	(20)
Accantonamenti		
Risultato Operativo	**7**	**7**
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari	(2)	(3)
Risultato Ante Imposte	**6**	**5**
Imposte sul Reddito o Proventi Fiscali	(2)	(2)
Risultato Netto	**3**	**3**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**3**	**3**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**2**	**1**
Dividendi ricevuti dal Gruppo	**2**	**3**

La società Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT (già LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas) ha per oggetto sociale la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione e la conduzione degli studi, delle indagini, nonché dei lavori preliminari nella parte comune italo-francese della sezione internazionale.

valori in milioni di euro

TELT Sas (già LTF Sas)	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	34	9
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	58	15
Attività Finanziarie Non Correnti		
Altre Attività Non Correnti	1.649	1.397
Passività Finanziarie Correnti		
Altre Passività Correnti	(92)	(46)
Passività Finanziarie Non Correnti		
Altre Passività Non Correnti	(1.650)	(1.376)
Patrimonio Netto	**1**	
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		
Differenza derivante da diverso trattamento dei contributi in c/impianti*	95	95
Valore contabile della partecipazione	**95**	**95**
Ricavi Operativi	9	11
Costi Operativi	(7)	(9)
Ammortamenti e Svalutazioni	(2)	(3)
Risultato Netto		
Totale Conto Economico Complessivo		
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

* Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Par. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.

Partecipazioni in imprese collegate

Nelle tabelle seguenti sono sintetizzate le informazioni economiche e finanziarierelative alle partecipazioni in imprese collegate detenute dal Gruppo, ritenute singolarmente rilevanti. Inoltre, le stesse includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche, il cui periodo di riferimento è indicato nell'intestazione della tabella, e il valore contabile consolidato della singola partecipazione.

La società B.B.T. SE ha per oggetto sociale la messa a punto di misure per lo sviluppo e la progettazione di un *tunnel* ferroviario sotto il massiccio del Brennero, tra Innsbruck e Fortezza.

valori in milioni di euro

B.B.T. SE	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	211	102
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	103	66
Attività Finanziarie Non Correnti		
Altre Attività Non Correnti	2.796	2.429
Passività Finanziarie Correnti		
Altre Passività Correnti	(203)	(203)
Passività Finanziarie Non Correnti		
Altre Passività Non Correnti	(968)	(836)
Patrimonio Netto	**1.938**	**1.558**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**969**	**779**
Effetto dei contributi sul valore consolidato della partecipazione*	(836)	(656)
Altre rettifiche	11	11
Valore contabile della partecipazione	**144**	**134**
Ricavi Operativi	24	23
Costi Operativi	(23)	(22)
Ammortamenti e Svalutazioni	(1)	(1)
Risultato Netto		
Totale Conto Economico Complessivo		
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

* Riclassifica della contribuzione come versamento soci, sul consolidato esposto a riduzione del valore della partecipazione.

La società Sitaf è la società concessionaria per l'Autostrada A32 e per il Traforo del Frejus. I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio consolidato del gruppo Sitaf al 31 dicembre 2020.

valori in milioni di euro

Sitaf SpA	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Percentuale di possesso	**31,74%**	**0%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	30	
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	132	
Attività Finanziarie Non Correnti	9	
Altre Attività Non Correnti	1.554	
Passività Finanziarie Correnti	(24)	
Altre Passività Correnti	(122)	
Passività Finanziarie Non Correnti	(285)	
Altre Passività Non Correnti	(878)	
Patrimonio Netto	**416**	
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**132**	
Adeguamento al *fair value*	32	
Valore contabile della partecipazione	**164**	
Ricavi Operativi	264	
Costi Operativi	(125)	
Ammortamenti e Svalutazioni	(36)	
Accantonamenti		
Risultato Operativo	**103**	
Proventi Finanziari	4	
Oneri Finanziari	(69)	
Risultato Ante Imposte	**38**	
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(9)	
Risultato Netto	**28**	
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**28**	
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo*	**12**	
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

* Tale risultato si riferisce al periodo successivo al 27 ottobre 2020, data in cui è stato effettuato il trasferimento del 19,3% delle azioni di Sitaf, per i cui dettagli si rimanda alla nota 4

La società Ferrovie Nord Milano SpA (FNM) ha per oggetto sociale la negoziazione e la gestione di partecipazioni in società di capitali, con particolare, ma non esclusivo, riferimento a società operanti nei settori dei trasporti ed in quello immobiliare

Il prezzo unitario per azione di FNM SpA, quotata nel mercato ristretto di Borsa Italiana, risulta pari a 0,57 euro al 30 dicembre 2020. I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio consolidato del gruppo FNM al 30 giugno 2020 in quanto, alla data di predisposizione del presente documento, FNM SpA non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2020. Si precisa, inoltre, che i dati riportati nella colonna di confronto si riferiscono al bilancio consolidato del gruppo FNM al 31 dicembre 2018.

valori in milioni di euro

Gruppo Ferrovie Nord Milano	**30.06.2020**	**31.12.2018**
Percentuale di possesso	**14,74%**	**14,74%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	352	137
Attività Finanziarie Correnti	137	74
Altre Attività Correnti	161	158
Attività Finanziarie Non Correnti		6
Altre Attività Non Correnti	514	557
Passività Finanziarie Correnti	(315)	(97)
Altre Passività Correnti	(225)	(154)
Passività Finanziarie Non Correnti	(86)	(129)
Altre Passività Non Correnti	(86)	(118)
Patrimonio Netto	**452**	**435**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**67**	**64**
Altre rettifiche	(4)	
Valore contabile della partecipazione	**63**	**64**
Ricavi Operativi	153	318
Costi Operativi	(117)	(246)
Ammortamenti e Svalutazioni	(20)	(40)
Accantonamenti		
Risultato Operativo	**16**	**31**
Proventi Finanziari	2	7
Oneri Finanziari	(15)	(2)
Risultato Ante Imposte	**2**	**37**
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(3)	(8)
Risultato Netto	**(1)**	**29**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo		**29**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		**4**
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società Metro 5 SpA ha per oggetto sociale le attività di progettazione definitiva ed esecutiva, espropriazione, direzione lavori, esecuzione delle opere civili e delle opere tecnologiche, fornitura del materiale rotabile e successiva gestione della nuova linea 5 della metropolitana di Milano (cd. "Linea Lilla").

valori in milioni di euro

Metro 5 SpA	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Percentuale di possesso	**36,70%**	**36,70%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	56	68
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	65	65
Attività Finanziarie Non Correnti	614	621
Altre Attività Non Correnti	20	19
Passività Finanziarie Correnti	(17)	(10)
Altre Passività Correnti	(56)	(62)
Passività Finanziarie Non Correnti	(409)	(293)
Altre Passività Non Correnti	(176)	(318)
Patrimonio Netto	**98**	**90**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**36**	**33**
Avviamento	5	5
Valore contabile della partecipazione	**41**	**38**
Ricavi Operativi	24	28
Costi Operativi	(29)	(31)
Ammortamenti e Svalutazioni		
Accantonamenti	(1)	
Risultato Operativo	**(6)**	**(4)**
Proventi Finanziari	50	52
Oneri Finanziari	(25)	(37)
Risultato Ante Imposte	**20**	**11**
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(6)	(5)
Risultato Netto	**13**	**7**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo	(6)	
Totale Conto Economico Complessivo	**8**	**7**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**3**	**2**
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società Concessioni Autostradali Venete CAV SpA ha per oggetto sociale il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste e delle opere a questo complementari, nonché della tratta autostradale Venezia-Padova.

valori in milioni di euro

Concessioni Autostradali Venete CAV SpA	**31.12.2020**	**30.06.2019**
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	129	92
Attività Finanziarie Correnti	10	10
Altre Attività Correnti	38	68
Attività Finanziarie Non Correnti	67	73
Altre Attività Non Correnti	560	617
Passività Finanziarie Correnti	(59)	(60)
Altre Passività Correnti	(51)	(31)
Passività Finanziarie Non Correnti	(499)	(587)
Altre Passività Non Correnti	(19)	(22)
Patrimonio Netto	**176**	**160**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**88**	**80**
Valore contabile della partecipazione	**88**	**80**
Ricavi Operativi	143	89
Costi Operativi	(63)	(33)
Ammortamenti e Svalutazioni	(47)	(23)
Accantonamenti	(15)	(7)
Risultato Operativo	**18**	**26**
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari	(15)	(8)
Risultato Ante Imposte	**3**	**18**
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(1)	(5)
Risultato Netto	**2**	**13**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**2**	**13**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**1**	**6**
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società Autostrada Asti-Cuneo SpA ha per oggetto sociale la progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione del collegamento autostradale tra le città di Asti e Cuneo in qualità di concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio al 30 giugno 2020 in quanto, alla data di predisposizione del presente documento, la società Autostrada Asti-Cuneo SpA non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2020.

valori in milioni di euro

Autostrada Asti-Cuneo SpA	**30.06.2020**	**30.09.2019**
Percentuale di possesso	**35%**	**35%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	1	1
Attività Finanziarie Correnti	3	5
Altre Attività Correnti	4	4
Attività Finanziarie Non Correnti	21	21
Altre Attività Non Correnti	367	349
Passività Finanziarie Correnti	(179)	(140)
Altre Passività Correnti	(37)	(17)
Passività Finanziarie Non Correnti	(50)	(100)
Altre Passività Non Correnti	(76)	(68)
Patrimonio Netto	**54**	**55**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**19**	**19**
Valore contabile della partecipazione	**19**	**19**
Ricavi Operativi	9	22
Costi Operativi	(10)	(19)
Ammortamenti e Svalutazioni		
Accantonamenti		
Risultato Operativo	**(1)**	**2**
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari		
Risultato Ante Imposte	**(1)**	**3**
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali		(1)
Risultato Netto	**(1)**	**2**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**(1)**	**2**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

La società SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco la costruzione e l'esercizio, o il solo esercizio, delle autostrade e dei trafori ad essa assentiti in concessione.
I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio al 30 giugno 2020 in quanto, alla data di predisposizione del presente documento, la società SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2020.

valori in milioni di euro

SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	**30.06.2020**	**30.06.2019**
Percentuale di possesso	**32,12%**	**32,12%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	179	115
Attività Finanziarie Correnti	5	50
Altre Attività Correnti	23	25
Attività Finanziarie Non Correnti	166	
Altre Attività Non Correnti	177	343
Passività Finanziarie Correnti	(31)	(32)
Altre Passività Correnti	(109)	(100)
Passività Finanziarie Non Correnti		
Altre Passività Non Correnti	(198)	(198)
Patrimonio Netto	**212**	**203**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**68**	**65**
	1	
Valore contabile della partecipazione	**69**	**65**
Ricavi Operativi	24	31
Costi Operativi	(12)	(15)
Ammortamenti e Svalutazioni	(2)	(2)
Accantonamenti	(8)	(10)
Risultato Operativo	**2**	**4**
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari	(1)	(1)
Risultato Ante Imposte	**1**	**3**
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(2)	(1)
Risultato Netto	**(1)**	**2**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**(1)**	**2**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo		
Dividendi ricevuti dal Gruppo		

14. Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti

Le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti, pari complessivamente a 3.303 milioni di euro (quota corrente pari a 1.412 milioni di euro), si riferiscono all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o Enti di riferimento.

Tali attività sono legate principalmente:

- alle convenzioni stipulate con Regioni ed Enti locali (1.027 milioni di euro);
- agli interventi di cui ai Contratti di programma dal 2007 al 2016-2020 (753 milioni di euro);
- agli interventi finanziati da contributi pluriennali, dalle deliberazioni CIPE e dai Fondi Sviluppo e Coesione (543 milioni di euro);
- agli interventi previsti da progetti comunitari (96 milioni di euro);
- agli interventi rientranti nei tre programmi "Ponti", "Viadotti" e "Sblocca Italia" (113 milioni di euro);
- alle opere finanziate da mutui a carico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (131 milioni di euro);
- ad interventi finanziati dai fondi Sisma e dal Fondo Infrastrutture (401 milioni di euro);
- agli interventi finanziati con i fondi Piano per il Sud (99 milioni di euro);
- alla commessa della società Quadrilatero (107 milioni di euro);
- altri interventi finanziati di minore entità (33 milioni di euro).

L'importo, esposto al netto del fondo iscritto *in compliance* con l'IFRS 9 (92 milioni di euro), si riferisce sostanzialmente sia a costi sostenuti da Anas SpA di cui è già stata predisposta la relativa rendicontazione e richiesta di rimborso ai Ministeri ed Enti competenti, sia a costi sostenuti dalla stessa che saranno oggetto di rendicontazione futura in quanto riferiti a produzione realizzata ma non ancora oggetto di pagamento alle ditte appaltatrici.

La variazione in aumento rispetto al 2019, pari a 58 milioni di euro, è determinata dall'effetto combinato dell'incremento dei crediti esigibili relativo alla produzione di periodo (1.309 milioni di euro), del decremento generato dagli incassi dell'esercizio (1.264 milioni di euro) e dell'impatto positivo delle poste valutative del periodo (13 milioni di euro).

Si evidenzia che le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione sono oggetto di attualizzazione al tasso del 3%, che riflette la valutazione corrente di mercato per ricorrere ai finanziamenti da parte di Anas SpA. L'effetto dell'attualizzazione è rilevato a conto economico come costo.

15. Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2020			31.12.2019			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	10		10	2		2	8		8
Altre partecipazioni	422		422	410		410	12		12
Titoli e Finanziamenti	40		40	58		58	(18)		(18)
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere		504	504	497	600	1.097	(497)	(96)	(593)
Crediti per finanziamenti	152	12	164	132	14	146	20	(2)	18
Crediti verso Strada dei Parchi (ex art. 7 L. 178/02)	591	118	709	615	56	671	(24)	62	38
Altri crediti finanziari		116	116		54	54		62	62
Altre attività finanziarie				3		3	(3)		(3)
Totale	**1.215**	**750**	**1.965**	**1.717**	**724**	**2.441**	**(502)**	**26**	**(476)**
Fondo svalutazione	(161)	(113)	(274)	(89)	(19)	(108)	(72)	(94)	(166)
Totale al netto del fondo svalutazione	**1.054**	**637**	**1.691**	**1.628**	**705**	**2.333**	**(574)**	**(68)**	**(642)**

I "Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere", pari a 504 milioni di euro, sono principalmente relativi:

- per 97 milioni di euro ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per la realizzazione di investimenti ferroviari, iscritti a fronte delle somme utilizzate a valere sul contratto di finanziamento definito dalla capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti ed autorizzato con apposito Decreto del MEF. Rispetto al 31 dicembre 2019 tale voce si è decrementata di 190 milioni di euro per l'effetto congiunto degli interessi maturati sul credito nel corso del 2020 per 10 milioni di euro e dell'incasso del contributo annuo di competenza dell'esercizio per 200 milioni di euro;
- per 400 milioni di euro ai contributi quindicennali previsti dall' art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007 per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema "Alta Velocità/Alta Capacità" della Linea Torino-Milano-Napoli. Il decremento registrato rispetto al 31 dicembre 2019, pari a 392 milioni di euro, è imputabile all'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 8 milioni di euro relativo agli interessi maturati nel 2020 e della riduzione per effetto dell'incasso del contributo annuo di competenza del 2020 pari a 400 milioni di euro.

Il credito verso la società concessionaria Strada dei Parchi SpA ammonta a 709 milioni di euro. Tale credito, attualizzato ad un tasso del 6%, è iscritto in base a quanto previsto dalla Convenzione in essere tra Anas SpA e Strada dei Parchi SpA, nonché in base al D.L. 50/2017 recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, sicurezza antisismica delle Autostrade A24 e A25. Nel corso dell'esercizio, il credito è stato incrementato di 38 milioni di euro per l'IVA fatturata sulla rata 2019.

La voce "Altri crediti finanziari", la cui variazione è pari a 62 milioni di euro, è connessa principalmente a depositi a breve stipulati con i depositi dell'ex Fondo Centrale di Garanzia.

Il Fondo svalutazione crediti accoglie prevalentemente la stima delle potenziali perdite di valore del credito verso Strada dei Parchi (258 milioni di euro) e si incrementa rispetto all'esercizio precedente di 166 milioni di euro, per effetto sostanzialmente della valutazione effettuata da Anas di innalzamento del rischio creditizio associato alla controparte, a seguito del mancato pagamento della rata concessoria del 2019 (scaduta a fine marzo 2020). Nello specifico, per l'individuazione della classe di *rating* è stata svolta un'analisi basata sulla stima dell'*Interest Coverage Ratio* del debitore, dalla quale è emerso che il *cluster* da prendere in considerazione è il CCC/C, con un conseguente e significativo aumento della probabilità di *default*.

16. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazioni		
	Non Correnti	**Correnti**	**Totale**	**Non Correnti**	**Correnti**	**Totale**	**Non Correnti**	**Correnti**	**Totale**
Altri crediti verso società del Gruppo	94	16	**110**	1	21	**22**	93	(5)	88
Crediti per IVA	24	15	**39**	26	36	**62**	(2)	(21)	(23)
Ministero dell'Economia e delle Finanze	3.035	794	**3.829**	3.517	898	**4.415**	(482)	(104)	(586)
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	688	1.092	**1.780**	642	1.407	**2.049**	46	(315)	(269)
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri		97	**97**		98	**98**		(1)	(1)
Crediti verso Stato per contenziosi	854	1	**855**	1.056		**1.056**	(202)	1	(201)
Altre Amministrazioni dello Stato		274	**274**		209	**209**		65	65
Debitori diversi e ratei/risconti	88	1.258	**1.346**	90	886	**976**	(2)	372	370
Totale	**4.783**	**3.547**	**8.330**	**5.332**	**3.555**	**8.887**	**(549)**	**(8)**	**(557)**
Fondo svalutazione	(13)	(97)	**(110)**	(13)	(93)	**(106)**		(4)	**(4)**
Totale netto fondo svalutazione	**4.770**	**3.450**	**8.220**	**5.319**	**3.462**	**8.781**	**(549)**	**(12)**	**(561)**

I "Crediti per IVA" si decrementano di 23 milioni di euro principalmente per effetto dei rimborsi avvenuti nel corso dell'esercizio (21 milioni) e della cancellazione del credito per interessi IVA 2006 dovuti ai sensi dell'art.20, comma 4 bis Dlgs.567/1993 all'Agenzia delle Entrate (2 milioni di euro).

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), pari complessivamente a 5.609 milioni di euro, sono sostanzialmente legati:

- ai contributi stanziati a favore di FS SpA (451 milioni di euro) relativamente al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin – TELT (già Lyon Turin Ferroviarie – LTF);
- ai contributi in conto capitale MIT stanziati a favore di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl al fine di assicurare la continuità operativa della società (70 milioni di euro), ai sensi dell'Art.1, comma 867 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 "Legge di stabilità 2016";
- ai contributi MIT stanziati in favore di Grandi Stazioni Rail SpA per il Programma "Grandi Stazioni" e per gli interventi di riqualificazione e accessibilità delle grandi stazioni ferroviarie (73 milioni di euro);
- ai contributi MIT stanziati in favore di Mercitalia Logistics SpA e Mercitalia Intermodal SpA (7 milioni di euro) ai sensi della legge 166/2002;
- ai contributi a favore di RFI SpA (4.431 milioni di euro);
- ai contributi straordinari riconosciuti a seguito dell'emergenza epidemiologica causata dal COVID-19 e non ancora incassati al 31 dicembre 2020 (577 milioni di euro). I contributi stanziati in favore di Trenitalia SpA, per la sola quota relativa ai servizi di trasporto a mercato, e di Anas SpA sono stati iscritti considerando l'effetto dell'attualizzazione (63 milioni di euro) delle singole annualità, che saranno erogate dal 2021 al 2034, applicando un tasso di sconto pari al 1,70%.

L'importo complessivo dei contributi MEF e MIT stanziati in favore del Gruppo FS, in parte già incassati, è pari a 953 milioni di euro ed è dettagliato come segue:

- contributo stanziato dal MEF in favore di Anas Spa (151 milioni di euro) per compensare i minori incassi del periodo connessi alla riduzione della circolazione stradale e autostradale ai sensi dell'art. 214 del "Decreto Rilancio" (D.L. n. 34/2020), convertito con la Legge n. 77 del 17 luglio 2020;
- contributo stanziato dal MIT in favore di Trenitalia SpA (323 milioni di euro) per il sostegno alle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non soggetti a obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'art. 214, commi 3-6, del "Decreto Rilancio" (D.L. n. 34/2020), convertito con la Legge n. 77 del 17 luglio 2020.
- contributo stanziato dal MIT in favore di Trenitalia SpA (193 milioni di euro) e del gruppo Busitalia (14 milioni di euro) per il sostegno del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico ai sensi dell'art. 200 del "Decreto Rilancio" (D.L. n. 34/2020), convertito con la Legge n. 77 del 17 luglio 2020, e dell'art. 44 del "Decreto Agosto" (D.L. n. 104/2020), convertito con la Legge n. 126 del 13 ottobre 2020. Agli stanziamenti previsti dal MIT si aggiungono le risorse aggiuntive destinate in favore di Busitalia Veneto ai sensi della DGRV 1320/2020 (2 milioni di euro). Si precisa che i contributi erogati in favore delle società del gruppo Busitalia sono trasferiti per il tramite delle Regioni e, pertanto, sono esposti nella voce "Altre Amministrazioni dello Stato";
- contributo stanziato dal MIT in favore di RFI SpA (270 milioni di euro) per compensare i minori introiti relativi alla riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi dell'art. 196 del "Decreto Rilancio" (D.L. n. 34/2020), convertito con la Legge n. 77 del 17 luglio 2020.

Nella tabella seguente sono indicati i dettagli relativi alla movimentazione degli stessi:

valori in milioni di euro

Trasferimenti a favore del Gruppo FS	Valori al 31.12.2019	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	Valori al 31.12.2020
In conto esercizio:					
dal MEF		1.167	(1.016)		151
dal MIT	87	892	(472)		507
Totale in conto esercizio	**87**	**2.059**	**(1.488)**		**658**
In conto impianti:					
dal MEF	4.415	3.597	(4.334)		3.678
dal MIT	1.892	20	(709)		1.203
Totale in conto impianti	**6.307**	**3.617**	**(5.043)**		**4.881**
In conto capitale:					
dal MIT	70				70
Totale trasferimenti a favore del Gruppo FS	**6.464**	**5.676**	**(6.531)**		**5.609**

Trasferimenti in conto esercizio

Nel corso del 2020 sono stati iscritti:

- crediti MEF inerenti principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", pari a 1.016 milioni di euro, stanziate a valere sul capitolo 1541 in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di Bilancio 2020" (Legge 27 dicembre 2019 n. 160); i contributi iscritti sono stati totalmente incassati;
- crediti MIT pari a 106 milioni di euro relativi al contributo Merci per il 2020 (100 milioni di euro) e alle risorse stanziate per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina (6 milioni di euro);
- ulteriori crediti MEF (151 milioni di euro) e MIT (786 milioni di euro) relativi ai contributi stanziati per il 2020 in favore delle società del Gruppo per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e per il cui dettaglio si rimanda a quanto descritto in precedenza nel presente paragrafo. Nel corso dell'esercizio, a valere sulle risorse stanziate dal MIT, sono stati incassati 360 milioni di euro.

Trasferimenti in conto impianti

Nel 2020 sono stati iscritti:

- crediti verso il MEF, inerenti principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", per un importo pari a 3.597 milioni di euro destinati agli investimenti e alla manutenzione straordinaria per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, in misura pari a quanto stabilito dalle "Leggi di stabilità" 2014 e nonché a quanto rifinanziato dalla "Legge di stabilità 2015". La voce accoglie anche gli ulteriori stanziamenti previsti sul capitolo 7122 dai piani di gestione 2, 4, 10 e 11 per il triennio 2021-2023 a copertura sia di lavori eseguiti sia delle anticipazioni finanziarie erogate nel corso del 2020;
- crediti verso il MIT in conto impianti per 20 milioni di euro relativi alla linea AV/AC Milano-Genova - Terzo valico dei Giovi in misura pari a quanto stabilito dalla Legge n. 164/2014 ("Sblocca Italia") e rimodulato dalla "Legge di stabilità" 2016.

Con riferimento ai contributi in conto capitale del MIT, si evidenzia che il credito per garantire la continuità operativa della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici – FSE Srl, pari a 70 milioni di euro, non ha subito variazioni nel corso del 2020.

Infine, nel corso dell'esercizio sono stati incassati 6.531 milioni di euro complessivi.

Si evidenzia che i crediti in conto impianti iscritti come somme dovute dal MEF e MIT in forza del Contratto di Programma si riferiscono principalmente a lavori ancora da effettuare che trovano quindi corrispondente contropartita alla voce acconti del passivo.

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" pari a 97 milioni di euro accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti.

I crediti verso Stato per contenziosi, pari a 855 milioni di euro, sono collegati alle attività di copertura del contenzioso lavori ritenuto probabile e riferibile agli interventi finanziati attraverso i contributi per i quali, a differenza degli investimenti a corrispettivo, il rischio di extra costi non rimane in capo ad Anas SpA. Il decremento, pari a 201 milioni di euro, è dovuto sia all'adeguamento del credito quale conseguenza della stima annua del contenzioso, sia agli incassi ricevuti da parte delle concessionarie per i crediti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia

La voce "Altre amministrazioni dello Stato" si incrementa di 65 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente sostanzialmente per effetto dei minori incassi, al netto delle iscrizioni del periodo, dalla Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA), dalle Regioni ed Enti Locali (31 milioni di euro) e dei maggiori crediti verso le pubbliche amministrazioni estere (24 milioni) in parte legati agli indennizzi COVID-19 stanziati dalle autorità straniere per fronteggiare l'emergenza sanitaria. La voce accoglie anche la quota non ancora incassata dei sopracitati contributi straordinari stanziati in favore società del gruppo Busitalia (10 milioni) per fronteggiare l'emergenza epidemiologica.

La voce "Debitori diversi e ratei/risconti" si è incrementata di 370 milioni di euro rispetto al 2019 essenzialmente a causa dei maggiori acconti a fornitori e ad enti locali per lavori (320 milioni di euro), dei maggiori crediti verso istituti previdenziali legati principalmente ai versamenti del premio INAIL effettuati nel corso dell'anno e agli anticipi del TFR ai dipendenti (5 milioni di euro), dei maggiori risconti attivi connessi al pagamento di canoni per licenze informatiche (12 milioni di euro) e all'incremento netto degli altri crediti diversi (33 milioni di euro).

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

valori in milioni di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazioni
Nazionali	8.142	8.709	(567)
Paesi dell'area euro	164	133	31
Regno Unito	15	20	(5)
Altri paesi europei (UE non Euro)	1	2	(1)
Altri paesi europei non UE	4	18	(14)
Altri paesi	4	5	(1)
Totale	**8.330**	**8.887**	**(557)**

17. Rimanenze

La voce risulta così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.788	1.714	74
Fondo svalutazione	(230)	(181)	(49)
Valore netto	**1.558**	**1.533**	**25**
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	2	1	1
Fondo svalutazione			
Valore netto	**2**	**1**	**1**
Prodotti finiti e merci	1		1
Fondo svalutazione			
Valore netto	**1**		**1**
Cespiti radiati da alienare	1	3	(2)
Fondo svalutazione	(1)	(1)	
Valore netto		**2**	**(2)**
Immobili e terreni *trading*	1.015	1.028	(13)
Fondo svalutazione	(269)	(274)	5
Valore netto	**746**	**754**	**(8)**
Totale Rimanenze	**2.307**	**2.290**	**17**

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo comprendono le giacenze da destinare agli impianti di materiale per investimenti, materiale d'armamento, impianti elettrici e di navigazione e materiali impiegati nel processo di manutenzione. La variazione in aumento, pari a 25 milioni di euro, è stata generata dall'effetto congiunto dei maggiori acquisti, e relativi consumi, di materiali per l'infrastruttura per 74 milioni di euro, al netto dell'adeguamento del fondo svalutazione per 49 milioni di euro relativo a materiali obsoleti non più utili allo svolgimento dei processi manutentivi.

Gli immobili e terreni *trading* si riferiscono al valore dei beni immobili del Gruppo destinato alla vendita. La variazione in diminuzione di 8 milioni di euro è attribuibile alle vendite effettuate nell'esercizio (29 milioni di euro) al netto delle svalutazioni operate al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato (13 milioni di euro), all'incremento per lavori in corso sugli immobili (4 milioni di euro) e alle riclassifiche dalla voce Investimenti immobiliari (4 milioni di euro) relativi ad immobili rientranti in piani di vendita.

18. Crediti commerciali non correnti e correnti

valori in milioni di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazioni		
	Non Correnti	**Correnti**	**Totale**	**Non Correnti**	**Correnti**	**Totale**	**Non Correnti**	**Correnti**	**Totale**
Clienti ordinari	4	1.491	**1.495**	4	1.644	**1.648**		(153)	(153)
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	2	172	**174**	2	194	**196**		(22)	(22)
Ferrovie Estere		2	**2**		9	**9**		(7)	(7)
Ferrovie in concessione		4	**4**		33	**33**		(29)	(29)
Agenzie e altre aziende di trasporto		14	**14**		30	**30**		(16)	(16)
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni		748	**748**		881	**881**		(133)	(133)
- Contratto di Servizio verso lo Stato		294	**294**		266	**266**		28	28
Crediti verso società del Gruppo		274	**274**		150	**150**		124	124
Totale crediti commerciali	**6**	**2.999**	**3.005**	**6**	**3.207**	**3.213**		**(208)**	**(208)**
Fondo svalutazione		(690)	**(690)**		(690)	**(690)**			
Valore netto crediti commerciali	**6**	**2.309**	**2.315**	**6**	**2.517**	**2.523**		**(208)**	**(208)**
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione		184	**184**		154	**154**		30	30
Valore netto attività da contratto per lavori in corso su ordinazione		**184**	**184**		**154**	**154**		**30**	**30**
Totale crediti commerciali non correnti e correnti	**6**	**2.493**	**2.499**	**6**	**2.671**	**2.677**		**(178)**	**(178)**

La voce "Crediti commerciali non correnti e correnti" al lordo del fondo di svalutazione è pari a 2.499 milioni di euro e presenta una variazione in diminuzione di 178 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

La voce Clienti Ordinari presenta un decremento di 153 milioni di euro legato principalmente ai seguenti fattori: i) rilevazione di note di credito da emettere verso le società concessionarie del servizio autostradale a causa della riduzione della circolazione autostradale (integrazione canone art.19 c.9-bis Legge 102/09) conseguente alle misure di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 (-25 milioni di euro); ii) riduzione dei crediti per fatture emesse relative al pedaggio dovuta alla pandemia da COVID-19 (-50 milioni di euro); iii) riduzione, rispetto al 2019, degli stanziamenti per fatture da emettere relative all'integrazione del canone annuo comma 1020 (-15 milioni di euro); iv) riduzione dei crediti legati alle attività commerciali connesse alla commessa estera Metro *Riyadh* (-26 milioni di

euro) e nei confronti delle controparti pubbliche greche OSE e GAIAOSE (-10 milioni di euro) per i pagamenti intercorsi nel periodo.

I Crediti da Contratto di Servizio presentano un decremento complessivo di 105 milioni di euro dovuto principalmente alla diminuzione dei crediti verso le Regioni a seguito della regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'anno (-133 milioni di euro), parzialmente compensata da un aumento dei crediti per il Contratto di Servizio nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze dovuto ai corrispettivi maturati nell'esercizio e non ancora incassati (+28 milioni di euro).

Le "Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione", pari a 184 milioni di euro, rappresentano l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per le quali i costi sostenuti, più i margini rilevati (e meno le perdite registrate), eccedono la fatturazione di avanzamento dei lavori. L'incremento di periodo (+30 milioni di euro) è sostanzialmente riconducibile allo stato di avanzamento dei lavori rispetto alla fatturazione degli ordini interni di riferimento (+10 milioni di euro) nonché all'incremento dei costi sostenuti nell'esercizio su strade non in concessione in attesa di rimborso da parte del Ministero concedente (+15 milioni di euro).

Di seguito la ripartizione dei Crediti commerciali non correnti e correnti, comprensivi delle attività da contratto per lavori in corso su ordinazione, per area geografica:

valori in milioni di euro

	31.12.2020	**31.12.2019**	**Variazioni**
Nazionali	2.987	3.092	(105)
Paesi dell'area euro	118	166	(48)
Regno Unito	6	13	(7)
Altri paesi europei (UE non Euro)	2	1	1
Altri paesi europei non UE	22	22	
Altri paesi	54	73	(19)
Totale	**3.189**	**3.367**	**(178)**

19. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazioni
Depositi bancari e postali	715	721	(6)
Denaro e valori in cassa	79	48	31
Conti correnti di tesoreria	477	767	(290)
Totale	**1.271**	**1.536**	**(265)**
Fondo svalutazione	(1)	(2)	1
Totale al netto del fondo svalutazione	**1.270**	**1.534**	**(264)**

Il decremento delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al 31 dicembre 2020 è attribuibile essenzialmente ai "Conti correnti di tesoreria", nei quali confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma ed i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea.

Per un maggior dettaglio relativo alla variazione del saldo, si rinvia al prospetto contabile del rendiconto finanziario.

20. Crediti tributari

I crediti tributari ammontano nel 2020 a 104 milioni di euro e si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti e a ritenute d'acconto estere. La variazione in diminuzione di 24 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (128 milioni di euro) è legata prevalentemente al rimborso del credito iscritto dalla società TrainOSE per ritenute d'acconto sui pagamenti effettuati da parte dello Stato (10 milioni di euro) ed al rimborso totale ottenuto dall'Agenzia delle Entrate del credito d'imposta IRAP iscritto dalla società RFI e derivante da acconti versati per il periodo d'imposta 2014 risultati eccedenti rispetto all'importo dell'imposta dovuta a saldo (16 milioni di euro).

21. Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2020 e 2019 per le principali voci del patrimonio netto di pertinenza del Gruppo sono riportate analiticamente nell'apposito prospetto contabile.

Capitale sociale

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2020, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta pertanto costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 39.204 milioni di euro.

Riserva Legale

La riserva legale, pari a 65 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce.

Riserva di conversione bilanci in valuta estera

La riserva di conversione in aumento di 5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, in cui risultava azzerata, riflette le variazioni intervenute ai tassi di cambio nel periodo.

Riserva per variazione *fair value* su derivati (*Cash Flow Hedge*)

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relativi a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti. Al 31 dicembre 2020 il saldo è negativo per 39 milioni di euro (-69 milioni di euro al 31 dicembre 2019), essenzialmente in virtù degli effetti legati alla valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura alla data (con variazione positiva pari a 5 milioni di euro), al rilascio della quota dell'anno legato alla chiusura anticipata dei contratti derivati in riferimento all'opzione di *early termination* precedentemente menzionata (con variazione positiva pari a 11 milioni di euro) e al rilascio di tali riserve connesso alla perdita del controllo del gruppo Sitaf (+14 milioni di euro), per i cui dettagli si rimanda alle note 4 Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie e 8 Attività e Passività destinate alla vendita e gruppi in dismissione.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione. Al 31 dicembre 2020 il saldo della riserva è negativo per 374 milioni di euro (-331 milioni di euro al 31 dicembre 2019). La voce accoglie anche la rideterminazione dei benefici ai dipendenti di Trenitalia C2C legata alla modifica dei termini contrattuali con il Dipartimento dei Trasporti inglese (-20 milioni di euro).

Utili (Perdite) portati a nuovo

Il valore, positivo per 2.956 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate, agli effetti connessi all'acquisizione del controllo totalitario della società Netinera Deutschland GmbH (-9 milioni di euro), per la quale si rimanda alla nota 4 Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie, nonché alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti.

Altre componenti del conto economico complessivo (al netto dell'effetto fiscale)

Il Conto economico complessivo, cui si rinvia, evidenzia analiticamente le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'effetto fiscale.

22. Patrimonio netto dei terzi

La tabella seguente fornisce un riepilogo dei dati economico-finanziari relativi a ciascuna controllata con partecipazioni di terzi significative per il Gruppo, al lordo delle eliminazioni infragruppo. Tali dati quindi coincidono con le informazioni inserite dalle stesse società nei propri bilanci e, per quanto riguarda i dati relativi al gruppo Netinera Deutschland, essi rappresentano il risultato del bilancio consolidato dello stesso gruppo tedesco, al lordo delle eliminazioni riguardanti il Gruppo FS Italiane.

valori in milioni di euro

	Grandi Stazioni Immobi-liare SpA	Sitaf SpA	Terminal Alptransit Srl	Mercitalia Inter-modal SpA	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Altre entità controllate che individual-mente sono irrilevanti	Elimina-zioni/ Rettifiche	Totale
Saldi al 31.12.2020								
Non controlling interest (%)	40%	48,91%	42%	46,72%	10,26%			
Attività correnti	9		5	85	8	314		
Attività non Correnti	52		16	64	980	109		
Passività correnti	(21)		(2)	(111)		(213)		
Passività non Correnti	(6)		(4)	(5)		(100)		
Attività nette	34		15	33	988	110		
Attività nette di pertinenza dei terzi	**14**		**6**	**16**	**101**	**21**	**4**	**162**
Ricavi	6	183		196		252		
Risultato del periodo	(2)	18	(1)	(4)		5		
Altre componenti del conto economico complessivo		(5)						
Totale Conto Economico Complessivo	(2)	13	(1)	(4)		5		
Risultato attribuibile ai terzi	**(1)**	**9**		**(2)**		**2**		**8**
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi		(2)						
Flusso di cassa netto da attività operativa	1			13		(24)		
Flusso di cassa netto da attività d'investimento	(1)		(1)	(19)	(190)	6		
Flusso di cassa netto da attività finanziaria				9	160	9		
Flusso di cassa netto complessivo del periodo			(1)	3	(30)	(9)		
Dividendi pagati ai terzi								

valori in milioni di euro

	Grandi Stazioni Immobi-liare SpA	Sitaf SpA	Terminal Alptransit Srl	Mercitalia Inter-modal SpA	Tunnel Ferrovia-rio del Brennero SpA	NETI-NERA Deutsch-land Group	Altre entità controllate che individual mente sono irrilevanti	Elimina zioni/ Rettific he	Totale
Saldi al 31.12.2019									
Non controlling interest (%)	40%	48,91%	42%	46,72%	11,01%	49%			
Attività correnti	6	136	5	85	38	207			
Attività non Correnti	55	1.533	15	63	790	652			
Passività correnti	(16)	(130)	(1)	(104)		(236)			
Passività non Correnti	(9)	(1.168)	(4)	(7)		(390)			
Attività nette	36	371	15	37	828	233			
Attività nette di pertinenza dei terzi	**14**	**182**	**6**	**17**	**91**	**114**	**34**	**(10)**	**448**
Ricavi	6	251		208		599			
Risultato del periodo	(3)	31		(3)		(9)			
Altre componenti del conto economico complessivo		1				2			
Totale Conto Economico Complessivo	(3)	32		(3)		(7)			
Risultato attribuibile ai terzi	**(1)**	**15**		**(1)**		**(4)**	**2**		**11**
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi						1			
Flusso di cassa netto da attività operativa	1	84	(16)	(30)		54			
Flusso di cassa netto da attività d'investimento		(66)	(1)	(15)	(160)	(20)			
Flusso di cassa netto da attività finanziaria	(1)	(51)	1	50	120	(55)			
Flusso di cassa netto complessivo del periodo		(33)	(16)	5	(40)	(21)			
Dividendi pagati ai terzi						(10)			

Il valore al 31 dicembre 2020, pari a 162 milioni di euro, presenta un decremento di 286 milioni di euro rispetto al 2019 (448 milioni di euro) riconducibile principalmente all'acquisizione del controllo totalitario di Netinera Deutschland GmbH (-110 milioni di euro) e alla perdita del controllo del gruppo Sitaf (-203 milioni di euro), per le quali si rimanda alla nota 4 Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie, nonché all'aumento del capitale sociale delle società Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni SpA e di Busitalia Veneto (13 milioni di euro) e al risultato di periodo.

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

La voce ammonta complessivamente a 11.565 milioni di euro ed è così dettagliata:

valori in milioni di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine, al netto della quota corrente	Valore Contabile 31.12.2020	Valore Contabile 31.12.2019	Variazioni
Prestiti obbligazionari	5.936	5.412	524
Finanziamenti da banche	1.765	1.637	128
Debiti verso altri finanziatori	32	162	(130)
Totale	**7.733**	**7.211**	**522**

valori in milioni di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	Valore Contabile 31.12.2020	Valore Contabile 31.12.2019	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	615	929	(314)
Finanziamenti da banche (breve termine)	3.086	2.786	300
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	131	375	(244)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)		5	(5)
Totale	**3.832**	**4.095**	**(263)**
Totale Finanziamenti	**11.565**	**11.306**	**259**

La voce "Prestiti Obbligazionari" al 31 dicembre 2020, è composta da:

- dodici prestiti obbligazionari, per totali 1.723 milioni di euro, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società partecipata, di diritto svizzero, Eurofima SA (*private placement*). Il ricorso in passato (fino al 2012) a detti prestiti è stato finalizzato al finanziamento di investimenti per il programma di rinnovo e ammodernamento del materiale rotabile. Il rimborso dei prestiti è previsto in un'unica soluzione alla scadenza; il godimento delle cedole è semestrale a tasso di interesse variabile per tutti i dodici prestiti obbligazionari. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali o estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario;
- quindici *tranches*, per un totale di 4.810 milioni di euro, del prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes* collocate da FS SpA presso la Borsa Valori di Dublino dal 2013 al 2018. La prima *tranche*, di ammontare nominale pari a 750 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso del 4%, integralmente rimborsata il 22 luglio 2020; la seconda *tranche*, di ammontare nominale pari a 600 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso del 3,5%, ha scadenza il 13 dicembre 2021; la terza *tranche*, di ammontare nominale pari a 300 milioni di euro e cedola semestrale a tasso variabile indicizzato all'*Euribor* 6mesi, ha scadenza il 31 dicembre 2025; la quarta *tranche*, di ammontare nominale pari a 350 milioni di euro e cedola semestrale a tasso variabile indicizzato all'*Euribor* 6mesi, ha scadenza il 18 luglio 2022; la quinta *tranche*, di ammontare nominale pari a 50 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso dell'1,65%, ha scadenza il 25 luglio 2031; la sesta *tranche*, di ammontare nominale pari a 1.000 milioni di

euro e cedola fissa annuale al tasso dell'1,5%, ha scadenza il 27 giugno 2025; la settima *tranche*, nell'ambito del *Green Bond Framework*, di ammontare nominale pari a 600 milioni di euro e cedola fissa annuale al tasso dello 0,875%, ha scadenza il 7 dicembre 2023; l'ottava *tranche*, di ammontare nominale pari a 100 milioni di euro a tasso variabile, ha scadenza il 19 dicembre 2025; la nona *tranche*, di ammontare nominale pari a 200 milioni di euro a tasso variabile indicizzato all'*Euribor* 6mesi, ha scadenza il 26 marzo 2030; la decima *tranche*, di ammontare nominale pari a 700 milioni di euro a tasso fisso dell'1,12%, ha scadenza il 9 luglio 2026; l'undicesima *tranche*, di ammontare nominale pari a 100 milioni di euro a tasso fisso dell'1,035%, ha scadenza il 1 agosto 2029; la dodicesima *tranche* di ammontare nominale pari a 140 milioni di euro a tasso variabile indicizzato all'*Euribor* 6mesi, ha scadenza il 23 dicembre 2029; la tredicesima *tranche* di ammontare nominale pari a 190 milioni di euro a tasso variabile indicizzato all'*Euribor* 6mesi, ha scadenza il 23 giugno 2024; la quattordicesima *tranche* di ammontare nominale pari a 150 milioni di euro a tasso variabile indicizzato all'*Euribor* 6mesi, ha scadenza il 31 luglio 2032; la quindicesima *tranche* di ammontare nominale pari a 250 milioni di euro a tasso fisso dello 0,64%, ha scadenza il 4 dicembre 2030; la sedicesima *tranche* di ammontare nominale pari a 80 milioni di euro a tasso fisso dello 0,00%, ha scadenza il 15 dicembre 2023

- ratei dei suddetti prestiti obbligazionari iscritti nel 2020 per un totale pari a 18 milioni di euro.

Nel corso del 2020, l'ammontare dei prestiti obbligazionari (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) si è incrementato di 210 milioni di euro per l'effetto combinato delle tre nuove *tranches* di emissione del prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes* per 480 milioni di euro e di tre nuovi prestiti Eurofima per 640 milioni di euro, del decremento dei ratei e del costo ammortizzato delle emissioni EMTN (8 milioni di euro) e dei rimborsi della prima emissione obbligazionaria a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* per 750 milioni di euro e del prestito Eurofima per 152 milioni di euro.

La voce finanziamenti da banche (sia quota a medio/lungo che quota a breve) presenta una variazione positiva di 428 milioni di euro principalmente per l'effetto congiunto e contrapposto dei seguenti fenomeni:

- incremento della provvista a breve per 298 milioni di euro, nonché delle operazioni di *hot money* per 150 milioni di euro;
- rimborsi delle quote capitale per prestiti per 570 milioni di euro, finanziati da BEI e Intesa Sanpaolo destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale;
- rimborsi delle quote capitale dei prestiti per 14 milioni di euro, finanziati da Banco di Sardegna, inerente il valore di indennizzo per la risoluzione della convenzione vigente con Tunnel Gest S.p.A.;
- sottoscrizione di nuovi finanziamenti con Unicredit e Intesa San Paolo per 600 milioni di euro;
- del pagamento dei debiti privilegiati del concordato preventivo di Ferrovie del Sud Est per 16 milioni di euro.

I debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio/lungo che quota a breve) si decrementano di 374 milioni di euro sostanzialmente per effetto del rimborso della quota capitale e interessi di CDP e *Targeted Longer Term Refinancing Operations* - TLTRO (370 milioni di euro).

Alcune società del Gruppo sono soggette a vincoli patrimoniali finanziari ("*covenants*") in relazione a finanziamenti bancari ricevuti, che alla data di redazione del presente bilancio risultano rispettati.

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2020 confrontata con il 31 dicembre 2019:

valori in milioni di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	**1.106**	**677**	**429**
Conti correnti di tesoreria	(477)	(766)	289
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere	(504)	(599)	95
Debiti verso altri finanziatori	131	375	(244)
Finanziamenti da banche	3.086	2.792	294
Prestiti obbligazionari	615	929	(314)
Diritti concessori finanziari correnti	(1.412)	(1.549)	137
Acconti per opere da realizzare correnti	430	197	233
Debiti finanziari correnti IFRS 16	140	166	(26)
Altro	(903)	(868)	(35)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	**7.787**	**6.982**	**805**
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere		(497)	497
Debiti verso altri finanziatori	32	162	(130)
Finanziamenti da banche	1.765	1.637	128
Prestiti obbligazionari	5.936	5.412	524
Diritti concessori finanziari non correnti	(1.891)	(1.696)	(195)
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.215	1.142	73
Debiti finanziari non correnti IFRS 16	635	780	(145)
Altro	95	42	53
Totale complessivo	**8.893**	**7.659**	**1.234**

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie secondo quanto richiesto dall'*Amendments* allo IAS 7:

valori in milioni di euro

Voci del flusso di cassa generato/(assorbito) da attività finanziaria	31.12.2019	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetti non monetari				31.12.2020
			Variazione area	Effetti IFRS 16	Riserva *CFH*	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	11.306	295				(36)	11.565
Variazione delle altre attività finanziarie	(2.333)	551				91	(1.691)
Variazione delle altre passività finanziarie	1.753	(244)	(3)	34	3	(5)	1.538
Totale	**10.726**	**602**	**(3)**	**34**	**3**	**50**	**11.412**

24. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

valori in milioni di euro

	2020	2019
Valore attuale obbligazioni TFR	1.005	1.153
Valore attuale obbligazioni CLC	57	60
Valore attuale obbligazioni altri benefici definiti ai dip.ti	11	8
Totale valore attuale obbligazioni	**1.073**	**1.221**

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

valori in milioni di euro

	2020	2019
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	1.221	1.474
Service costs	9	6
Interest cost (*)	2	7
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	43	9
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(202)	(275)
Totale obbligazioni a benefici definiti	**1.073**	**1.221**

(*) con rilevazione a Conto Economico

La voce "(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto" accoglie anche la rideterminazione dei benefici ai dipendenti di Trenitalia C2C legata alla modifica dei termini contrattuali con il Dipartimento dei Trasporti inglese (29 milioni di euro).

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	2020	2019
Tasso di attualizzazione TFR	(0,06)%	0,18%
Tasso di attualizzazione CLC	0,70%	0,77%
Tasso annuo incremento TFR	2,40%	2,40%
Tasso di inflazione TFR	1,20%	1,20%
Tasso di inflazione CLC	1,20%	1,20%
Tasso atteso di *turnover* dei dipendenti TFR	3,40%	3,39%
Tasso atteso di *turnover* dei dipendenti CLC	3,10%	3,10%
Tasso atteso di anticipazioni	1,97%	1,97%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati, in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Nell'ultima tabella è fornita la durata (*duration*) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

valori in milioni di euro

	TFR	CLC	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione +0,25%	1.033	58	
Tasso di inflazione -0,25%	1.014	56	
Tasso di attualizzazione +0,25%	1.008	56	
Tasso di attualizzazione -0,25%	1.039	59	
Tasso di *turnover* + 1%	1.017		
Tasso di *turnover* - 1%	1.030		
Duration del piano	6	20	
Erogazione 1° anno	265	4	
Erogazione 2° anno	45	4	
Erogazione 3° anno	62	4	
Erogazione 4° anno	83	4	
Erogazione 5° anno	70	4	

25. Fondo per rischi ed oneri

Le tabelle seguenti riportano le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni intervenute nell'esercizio 2020 dei fondi per rischi ed oneri, con il dettaglio della quota a medio/lungo termine e della quota a breve.

valori in milioni di euro

Fondi rischi e oneri	31.12.2019	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2020
Fondo imposte	21		(2)	(7)	12
Altri fondi	2.526	573	(226)	(474)	2.425
Totale non corrente	**2.547**	**573**	**(228)**	**(481)**	**2.437**

valori in milioni di euro

Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	31.12.2019	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	31.12.2020
Altri fondi	34	11	(26)	18
Totale corrente	**34**	**11**	**(26)**	**18**

Di seguito si fornisce il dettaglio delle principali poste che compongono la voce "Altri fondi".

Il Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, che ammonta a 127 milioni di euro, nel corso del 2020 è stato adeguato per 127 milioni di euro a fronte delle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni ed è stato rilasciato, per minori esigenze intercorse, per 12 milioni di euro.

Il Fondo per incentivi all'esodo del personale ammonta a 11 milioni di euro; nel corso dell'esercizio è stato utilizzato per 1 milioni di euro, a fronte degli oneri sostenuti per i processi di *change management* e di razionalizzazione dell'assetto produttivo del Gruppo.

Il Fondo per contenzioso nei confronti del personale, costituito a fronte dei probabili oneri derivanti da contestazioni in essere e da cause attivate presso le competenti sedi essenzialmente a seguito di rivendicazioni economiche e di carriera e del risarcimento dei danni subiti per malattie professionali, ammonta a 84 milioni di euro. Gli oneri accantonati nel corso del 2020 sono pari a 28 milioni di euro; il fondo è stato poi utilizzato, per complessivi 27 milioni di euro, a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale.

I Fondi per contenzioso nei confronti dei terzi, che sono pari a 1.626 milioni di euro, accolgono i probabili oneri a fronte di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori, nonché gli accantonamenti prudenziali di oneri relativi a probabili contestazioni da parte delle Regioni in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati nell'ambito dei contratti di servizio. Tali fondi sono stati adeguati nel corso dell'esercizio, in contropartita di voci diverse di conto economico, per ricondurli alla natura di costo o di minor ricavo, per circa 264 milioni di euro; gli utilizzi, a seguito della risoluzione di cause conclusesi con giudizio sfavorevole per il Gruppo e di riconoscimento di penali ai clienti e alle Regioni, sono stati pari a circa 157 milioni di euro, mentre i rilasci, per minori esigenze complessive su alcuni contenziosi in essere, sono stati pari a circa 426 milioni di euro, di cui 40 milioni di euro a conto economico e 386 milioni di euro rilevati come minori crediti verso lo stato per contenziosi, che, come già

rilevato alla nota 16. Altre attività correnti e non correnti, sono collegati alle attività di copertura del contenzioso lavori ritenuto probabile e riferibile agli interventi finanziati attraverso i contributi per i quali, a differenza degli investimenti a corrispettivo, il rischio di extra costi non rimane in capo ad Anas SpA.

Il Fondo istituito a copertura degli oneri connessi alla bonifica dei siti inquinati e alla valorizzazione delle opere da dismettere, pari a 67 milioni di euro, è stato utilizzato nell'esercizio per 14 milioni di euro a copertura dei costi di bonifica sostenuti.

Gli "Altri fondi diversi" (pari a circa 528 milioni di euro) includono anche gli accantonamenti effettuati negli anni principalmente per manutenzione, oneri officine, oneri legati agli immobili di *trading* e contenziosi con agenti. Nel corso del 2020 sono stati effettuati accantonamenti per probabili rischi ed oneri futuri per 164 milioni di euro; i fondi in questione sono inoltre stati rilasciati a conto economico per 40 milioni euro per minori esigenze a fronte di controversie pendenti e rischi di natura contrattuale ed utilizzati per 10 milioni di euro, essenzialmente a copertura degli oneri sostenuti per obblighi contrattuali. Si evidenzia che tra gli altri fondi è iscritto il fondo rischi per onerosità del contratto sottoscritto da Trenitalia C2C con il DfT inglese, pari a 108 milioni di euro, a causa dell'anticipata risoluzione del contratto di *franchisee* e la sostituzione e firma dei due contratti di emergenza COVID-19 EMA ed ERMA, per la cui trattazione, incluse le azioni poste in essere ed in divenire per il recupero di un equilibrio economico-finanziario del contratto, si rinvia a quando indicato alla nota 11. Attività immateriali.

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

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2020			31.12.2019			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	20	6	**26**	30	2	**32**	(10)	4	(6)
Passività del *leasing*	635	140	**775**	780	166	**946**	(145)	(26)	(171)
Altre passività finanziarie	726	23	**749**	767	8	**775**	(41)	15	(26)
Totale	**1.381**	**169**	**1.550**	**1.577**	**176**	**1.753**	**(196)**	**(7)**	**(203)**

La voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" riporta essenzialmente il valore complessivo delle operazioni di *Interest Rate Swap*, *Interest Rate Collar, Forward Rate Agreement* e *Fair Value Hedge*, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato (*fair value*) così come indicato dall'IFRS 13, concluse dalle società del Gruppo FS Italiane a copertura dell'oscillazione di tassi di interesse nei finanziamenti di medio/lungo termine a tasso variabile e a copertura dei tassi finanziari. Il decremento della voce, pari a 6 milioni di euro, è dovuto alla variazione in diminuzione del *fair value* degli strumenti stessi.

La voce "Passività del *leasing*" è pari a 775 milioni di euro. La variazione in diminuzione, pari a 171 milioni di euro, è generata essenzialmente dall'effetto congiunto dei nuovi debiti rilevati in contropartita ai diritti d'uso (204 milioni di euro, di cui 2 milioni di euro relativi ad un'operazione di *sale and lease back*), degli oneri finanziari di competenza del periodo (35 milioni di euro), dei pagamenti effettuati nel periodo (188 milioni di euro), dell'*early termination* di alcuni contratti di *leasing* relativi alla società Trenitalia C2C (211 milioni di euro), nonché della rilevante oscillazione della Sterlina Inglese, che ha comportato una variazione negativa sui contratti in valuta estera (11 milioni di euro).

La variazione delle "Altre passività finanziarie" è dovuta principalmente all'effetto combinato dell'incremento del debito finanziario nei confronti della società TPER, entrata nel perimetro di consolidamento a partire dall'esercizio 2020 (12 milioni di euro) e della diminuzione degli acconti incassati da Anas SpA per opere non ancora realizzate per le quali, in mancanza di una specifica programmazione, non è certa la realizzazione (36 milioni di euro).

Metodologia di valutazione del *fair value*

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio del Gruppo sono di natura OTC e rientrano nella valutazione al Livello 2, sulla base della "*fair value hierarchy*" stabilita dall'IFRS 7.

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

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

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

Relativamente ai contratti di *leasing*, non ci sono al momento opzioni di proroga ragionevolmente optabili.

27. Acconti per opere da realizzare non correnti e correnti

Gli acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, pari complessivamente a 1.645 milioni di euro (quota corrente pari a 431 milioni di euro), si riferiscono alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi alla società Anas SpA.

La voce accoglie principalmente acconti ricevuti a valere su fonti di finanziamento assegnate negli esercizi passati, quali i residui passivi ex art. 7 L.178/2002, apporti a capitale 2003-2005, ex FAS e Fondi sviluppo e coesione, per le quali non esisteva un vincolo di rendicontazione preventiva all'incasso. A fronte di tali acconti si evidenziano interventi ancora da realizzare e programmati per i prossimi esercizi ed interventi in corso di realizzazione, che hanno generato ribassi d'asta ed economie, in attesa di essere impiegate sull'intervento stesso o destinate ad altri programmi previa definizione con i Ministeri competenti. La voce comprende anche il valore delle manutenzioni straordinarie ancora da realizzare finanziate con la quota parte dei ricavi da integrazione canone art.19 c.9-bis Legge 102/09 sospesi negli esercizi fino al 2016 (82 milioni di euro).

La variazione rispetto allo scorso esercizio, pari a 306 milioni di euro, è generata sostanzialmente dall'incremento di opere totalmente finanziate non programmate nel 2019 per le quali è stato avviato l'*iter* di approvazione nel corso del 2020 (36 milioni di euro), dai nuovi acconti (360 milioni di euro), dal decremento degli acconti dell'esercizio precedente per effetto della produzione realizzata nel periodo al netto dei relativi incassi (91 milioni di euro) e dall'effetto - al netto del *reversal* degli anni precedenti - delle attualizzazioni di periodo (1 milioni di euro).

28. Altre passività non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		3.019	**3.019**		3.360	**3.360**		(341)	(341)
Acconti verso clienti		3	**3**		1	**1**		2	2
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	24	289	**313**	30	313	**343**	(6)	(24)	(30)
Debiti per IVA		18	**18**		18	**18**			
Altri debiti verso società del Gruppo		3	**3**		15	**15**		(12)	(12)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	116	1.837	**1.953**	132	1.907	**2.039**	(16)	(70)	(86)
Totale	**140**	**5.169**	**5.309**	**162**	**5.614**	**5.776**	**(22)**	**(445)**	**(467)**

Gli "Acconti per contributi" sono principalmente legati:

- ai nuovi stanziamenti a favore di FS SpA relativi al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT Sas (già Lyon Turin Ferroviarie Sas – LTF Sas), come già descritto nel paragrafo relativo alle "Altre Attività correnti e non correnti" a cui si rimanda;
- agli acconti iscritti principalmente da RFI SpA a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF e MIT), dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, destinati agli investimenti da effettuare sulla rete infrastrutturale.

Nella tabella seguente sono dettagliati i movimenti relativi agli acconti per contributi del Gruppo FS:

valori in milioni di euro

	31.12.2019	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2020
Acconti per contributi:					
- Ministero dell'Economia e Finanze (MEF)	648	3.616	(3.601)	(150)	513
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)	2.183	20	(350)		1.853
- FESR	49	110	(128)		31
- TEN	23	13	(1)		35
- Altri	457	379	(249)		587
Totale	**3.360**	**4.138**	**(4.329)**	**(150)**	**3.019**

Gli incrementi degli acconti relativi al MEF e MIT includono i nuovi crediti per contributi stanziati nell'anno, che trovano corrispondenza nel paragrafo "Altre attività correnti e non correnti" e "Attività finanziarie".

I decrementi degli acconti sono relativi all'iscrizione dei contributi negli "Immobili, impianti e macchinari" e nelle "Attività Immateriali", a cui si rimanda per un maggiore dettaglio, e per 48 milioni di euro si riferiscono a contributi iscritti a conto economico a copertura di oneri finanziari.

Le "altre variazioni" si riferiscono al decremento netto di 150 milioni di euro per gli aumenti di capitale sociale alla società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA, come meglio descritto nelle "Partecipazioni", a cui si rimanda per un maggiore dettaglio.

La voce "Altri debiti e ratei e risconti passivi" pari a 1.953 milioni di euro accoglie debiti verso il personale (509 milioni), che si riferiscono in parte al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (41 milioni di euro), depositi cauzionali (128 milioni di euro), debiti verso società concessionarie (399 milioni di euro), debiti verso Erario (129 milioni di euro), ratei e risconti (95 milioni di euro) e altri debiti diversi (693 milioni di euro).

29. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazioni		
	Non Correnti	**Correnti**	**Totale**	**Non Correnti**	**Correnti**	**Totale**	**Non Correnti**	**Correnti**	**Totale**
Debiti verso fornitori	21	5.390	5.411	23	5.614	5.636	(2)	(224)	(226)
Acconti commerciali	5	96	101	4	96	101	1		1
Deb. commerciali v/ società del Gruppo		82	82		73	73		9	9
Passività da contratto per lavori in corso su ordinazione		18	18		14	14		4	4
Totale	**26**	**5.586**	**5.612**	**27**	**5.797**	**5.824**	**(1)**	**(211)**	**(212)**

La voce "Debiti commerciali correnti e non correnti" evidenzia, a livello complessivo, un decremento rispetto al periodo precedente di 212 milioni di euro sostanzialmente ascrivibile alla voce "Debiti verso fornitori".
Il decremento della suddetta voce è imputabile principalmente ai pagamenti effettuati nel corso del 2020 relativi a lavori d'investimento (-542 milioni di euro), in parte compensati da maggiori stanziamenti per i lavori sulla rete stradale e autostradale effettuati nel 2020 (+196 milioni di euro), allo slittamento nell'anno successivo della regolazione finanziaria di debiti verso fornitori ordinari relativamente a fatture di acconto per acquisto materiale rotabile destinato alla società ILSA in Spagna (+77 milioni di euro), all'incremento dei debiti nei confronti dei fornitori di servizi informatici dovuti ai maggiori volumi di attività effettuate nel corso dell'esercizio (+21 milioni di euro) e all'ingresso nell'area di consolidamento delle società Infrarail Firenze Srl a far data da maggio 2020 (+3 milioni di euro).

30. Debiti per imposte sul reddito

Il saldo dell'esercizio 2020, pari a 4 milioni di euro (13 milioni di euro al 31 dicembre 2019), accoglie per 2 milioni di euro le somme dovute dalle società del Gruppo rientranti nel perimetro del consolidato fiscale, per IRAP, e dalle altre non rientranti, per IRES ed IRAP, e per 2 milioni di euro le imposte sul reddito delle società estere. La riduzione rispetto al saldo dell'esercizio precedente, al netto dei pagamenti di periodo, è fortemente connessa con le minori imposte rilevate nell'esercizio, per il cui commento si rimanda alla nota 46.

31. Emergenza COVID-19

Il Gruppo FS Italiane, fin dai primi mesi del 2020, è stato – ed è tuttora – impegnato nella doverosa gestione, attenta e condivisa con tutti gli *stakeholders*, della eccezionale situazione sanitaria, socio-ambientale ed economica, di straordinaria complessità, che il nostro Paese sta affrontando a seguito della diffusione, su scala mondiale, del virus COVID-19 ("Coronavirus"), valutando con responsabilità, in costante connessione con le misure, le azioni, interne ed esterne, e gli sviluppi in atto, gli impatti di natura operativa, organizzativa, economica e finanziaria che tale evento sta producendo e produrrà sulla gestione anche del prossimo futuro.

Nel corso del 2020 la diffusione della pandemia ha determinato una forte pressione sul sistema sanitario del Paese e la conseguente emanazione da parte delle autorità Governative di una serie di provvedimenti restrittivi della mobilità (più avanti descritti), tesi al contenimento del rischio di ulteriore espansione del virus tra la popolazione.
L'emergenza COVID-19 ha progressivamente prodotto effetti sul regolare e ordinario svolgimento delle attività aziendali; in particolare, con il diffondersi del Coronavirus, il mercato dei trasporti ha fatto registrare complessivamente significative flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati ed il settore dell'infrastruttura ha registrato un ritardo nell'avvio e nella prosecuzione dei lavori in corso di esecuzione. Nella primissima fase dell'emergenza, ed in attesa di verificare l'evolversi della situazione, il Gruppo ha ritenuto di mantenere invariata la propria offerta commerciale, garantendo così la piena normalità dei servizi di mobilità dei viaggiatori e delle merci. Successivamente, con il proseguire nel nostro Paese della vera e propria fase emergenziale, la situazione nel settore dei trasporti ha assunto un carattere di assoluta criticità. Pertanto, rispetto ad una prima fase in cui il decremento dei volumi nel settore è stato prevalentemente conseguenza di una forte contrazione della domanda nel settore turistico e nel *business travel,* in seguito sono stati adottati da parte del Governo Italiano i necessari e improcrastinabili provvedimenti che hanno inciso profondamente sulla mobilità dei cittadini italiani e hanno determinato una situazione in cui praticamente tutti i settori del trasporto di persone e, a distanza di qualche settimana, anche delle merci hanno registrato massivi cali nei volumi, in larga parte come conseguenza di specifiche prescrizioni delle Autorità, anche locali. Inoltre, la forte contrazione dei servizi ferroviari, così come quella della mobilità su strada, hanno comportato significative conseguenze anche sulle decisioni relative alla circolazione nella gestione operativa della rete infrastrutturale ferroviaria, stradale e autostradale, con effetti conseguenti sulle quote di proventi derivanti, per il Gruppo, direttamente e indirettamente dall'applicazione dei relativi pedaggi, canoni e *royalties*.
La prima fase di *lockdown* ha quindi prodotto una crisi di offerta che è rapidamente divenuta anche crisi della domanda, producendo fenomeni recessivi ed innescando il cambiamento delle abitudini di vita e di mobilità delle persone. E' infatti in questo periodo che si registra un calo dei volumi di traffico viaggiatori fino al 90% e del trasporto merci fino al 50%. A partire dalla metà del mese di maggio, con la riduzione delle misure di *lockdown* e la progressiva riapertura della circolazione, prima all'interno delle regioni e poi fra regioni, si è assistito ad una ripresa dei volumi di traffico. Ma l'allentamento delle restrizioni all'attività economica e sociale nei mesi estivi e l'arrivo di temperature più fredde hanno favorito, in autunno, la violenta seconda ondata del virus, determinando un nuovo rallentamento dell'attività economica del Paese, per via degli effetti delle misure di distanziamento, della chiusura di attività non considerate essenziali e delle nuove restrizioni alla mobilità. Complessivamente si segnala quindi nell'anno una marcata flessione della domanda collettiva nel traffico viaggiatori (-60,3% di viaggiatori km rispetto all'anno

precedente), mentre decisamente più contenuta è la contrazione dei volumi di traffico merci (-6,1% di tonnellate km rispetto al 2019).

Il Gruppo – e in particolare le società del trasporto, maggiormente colpite dall'emergenza – hanno immediatamente reagito e, conseguentemente, effettuato un'ampia e capillare analisi dell'efficacia ed efficienza della rimodulazione del trasporto passeggeri e merci, in funzione degli effetti derivanti da quanto sopra rappresentato, con interventi selettivi e temporanei di sospensione mirata della operatività di taluni reparti afferenti ai siti operativi e manutentivi che per loro natura non offrono la possibilità del lavoro a distanza.

Il Gruppo FS, inoltre, sin dalla prima fase emergenziale, ha adottato tutte le misure idonee e raccomandate per limitare i contagi e gestire la pandemia, anche in ottemperanza ai provvedimenti governativi in materia di contenimento del *virus* e distanziamento interpersonale, per tutelare la salute del personale dipendente, dei clienti, dei fornitori, ed in generale della collettività tutta. In particolare è stata istituita una *Task-Force* intersocietaria creata al fine di monitorare costantemente l'evoluzione della situazione, garantire il coordinamento degli interventi disposti dai provvedimenti governativi e definire i necessari e tempestivi provvedimenti interni.

Tale *Task force* intersocietaria, ha messo in campo un insieme di misure atte a prevenire situazioni di contagio, ad esempio stabilendo nuove regole per l'accesso nelle stazioni, negli uffici, negli impianti, nelle sale operative, nelle sedi aziendali e per lo svolgimento di riunioni; limitando le trasferte nazionali ed estere e la partecipazione ad eventi; incentivando la comunicazione alla clientela e ai visitatori attraverso canali di acquisto *on-line* e *self service*; attuando sin da subito la modalità di lavoro "*smart working*" ed altre forme di lavoro agile; stipulando una nuova copertura assicurativa specifica per i lavoratori contagiati; raccomandando per ogni "posto movimento" o comunque per i locali tecnologici con presenza di personale vitale per la regolarità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario, l'assunzione di contatti con società specializzate nella sanificazione degli ambienti, valutando la possibilità di segregazione degli ambienti di lavoro e la suddivisione dei turni *(business contingency plan)* al fine di contenere, quanto più possibile, il verificarsi di sospetti contagi.

Nella vera e propria fase del già citato *lockdown*, sono state messe in atto misure maggiormente stringenti, in particolare in riferimento alle attività di ristorazione, bar e *pub* e altre attività commerciali svolte all'interno delle stazioni e delle altre sedi ferroviarie; alle mense aziendali; alle sale d'attesa, *Club Freccia* e Sale Blu, nonché ai *Ferrotel* e alle Officine, Impianti di manutenzione, "posti centrali movimento" e altri luoghi strategici per la sicurezza dell'esercizio e la continuità del servizio di trasporto. Inoltre le imprese ferroviarie, tenendo conto delle esigenze di carattere industriale e delle indicazioni dei committenti pubblici, hanno garantito l'incremento delle attività di pulizia straordinaria dei treni, hanno applicato a bordo i *dispenser* di gel igienizzante e programmato in generale una maggiore distanza interpersonale. Tra le iniziative relative all'accoglienza a bordo treno per tutti i passeggeri di Frecciarossa e Frecciargento, sono stati inoltre distribuiti *safety-kit* gratuiti (mascherina, gel igienizzante per mani, guanti in lattice e poggiatesta monouso). Il Gruppo FS, ben consapevole del ruolo di primo piano rivestito nella ripresa del Paese, ha anche provveduto ad acquistare ed installare una linea di macchinari per la produzione di mascherine "*in house*" in modo da garantire, anche per il futuro, il fabbisogno interno del Gruppo e poter contribuire alle richieste, eventuali, da parte delle Autorità.

Partendo dalle misure adottate durante le prime fasi dell'emergenza sanitaria, al fine di minimizzare ogni rischio da contagio e assicurare la prosecuzione delle attività produttive, la *Task-Force* ha definito, a partire dalla fine del mese di aprile, il *Recovery plan* per la fase di ripartenza del Gruppo FS. Misure organizzative e di protezione, misure

specifiche per la prevenzione dell'attivazione di focolai epidemici, sono state previste per garantire ai lavoratori, ai clienti e ai frequentatori delle stazioni, le migliori condizioni possibili di salubrità e sicurezza sanitaria. Il *Recovery plan*, in continua evoluzione, individua le Linee Guida operative che le società del Gruppo adottano nel corso delle fasi di ripartenza dei diversi *business* aziendali, per prevenire eventuali nuove situazioni di contagio da COVID-19.
A dicembre 2020, inoltre, Trenitalia è stata la prima impresa ferroviaria al mondo ad aver ottenuto la *Biosafety Trust Certification*, ovvero la certificazione internazionale secondo i requisiti definiti nello schema certificativo ideato dal RINA, che riconosce le *best practices* adottate in materia di prevenzione e controllo delle infezioni. Il certificato emesso dal RINA, società di certificazione internazionale *leader* in Italia, testimonia quanto le azioni introdotte da Trenitalia SpA (tra cui quasi 18mila *dispenser* sui propri treni, oltre 135 mila carrozze sanificate, migliaia di *safety kit* distribuiti a bordo dei treni Frecciarossa e Frecciargento, indicazioni per i flussi di entrata e uscita su tutta la flotta, della segnaletica visiva posta a terra sulle carrozze) siano fondamentali per prevenire e contrastare diverse tipologie di infezioni, tra le quali la diffusione del COVID-19.

Inoltre, per contrastare gli effetti di natura operativa e strategica indotti dalla crisi emergenziale sanitaria, il Gruppo FS, in accordo con le *best practice* di settore, ha affiancato la doverosa gestione sanitaria dell'emergenza con l'avvio di una serie di attività *risk-based*. Tali attività hanno avuto come obiettivo dominante il rafforzamento della resilienza (strategica e di *business*) del Gruppo FS, indirizzando le scelte di medio-lungo periodo, alla luce delle vulnerabilità portate alla luce dal virus, sfruttando in ottica di miglioramento continuo l'esperienza maturata/che si sta maturando nella gestione della crisi attuale (*lessons learnt*) e tenendo conto delle nuove sfide ed opportunità che delineano il contesto futuro (sempre più mutevole ed incerto) in cui il Gruppo FS si troverà ad operare.
Per un maggiore dettaglio in merito ai rischi legati alla pandemia e alle azioni di mitigazioni intraprese, si rimanda al paragrafo "Fattori di rischio".
Si segnala inoltre che, a partire dal mese di luglio 2020, sono iniziate le interlocuzioni con i Ministri competenti per la definizione del paniere di interventi da poter finanziare con lo strumento del *Recovery Fund* e a gennaio 2021 è stata istituita una "*Task-Force* Intersocietaria Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza" finalizzata al governo delle azioni del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane connesse al PNRR con l'obiettivo di:

- coordinare lo sviluppo del Piano approvato relativamente ai Progetti di cui saremo Soggetti responsabili, monitorandone l'avanzamento e la realizzazione, assicurando il costante allineamento con la struttura di *governance* definita a livello nazionale per la realizzazione del Piano stesso;
- monitorare gli aggiornamenti del Piano fino alla sua approvazione al fine di individuare i Progetti di potenziale interesse per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Durante tutto il 2020 le normative nazionale ed europea sono state caratterizzate dall'emanazione di innumerevoli Decreti Legge, Decreti Ministeriali e Decreti Attuativi, anche con effetti specifici sui *business* del Gruppo FS e relativi a misure di compensazione degli effetti economici e finanziari provocati dell'emergenza epidemiologica. Una sintesi di tali disposizioni normative è riportata nella Relazione sulla Gestione.

Come noto, per molti gruppi industriali – soprattutto, ma non solo del settore dei trasporti – l'andamento economico e finanziario riferito al 2020, mostra significativi impatti, ed effetti negativi conseguenti, legati all'emergenza sanitaria manifestatasi a seguito della diffusione, su scala mondiale, del virus COVID-19 ("Coronavirus"). Gli impatti relativi al

Gruppo FS, inclusi nel conto economico consolidato complessivo più avanti commentato nella sua interezza, vengono separatamente evidenziati e illustrati di seguito.

valori in milioni di euro

	Effetti COVID
RICAVI OPERATIVI	**(1.695)**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**(1.668)**
Ricavi da contratti con i clienti	(2.747)
Altri ricavi vendite e prestazioni	1.079
Altri proventi	**(27)**
COSTI OPERATIVI	**(652)**
Costo del personale	(168)
Altri costi netti	(484)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**(1.043)**
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	44
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**(999)**
Saldo della gestione finanziaria	(15)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**(1.014)**
Imposte sul reddito	28
RISULTATO DI PERIODO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE	**(986)**
Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	
RISULTATO NETTO DI PERIODO	**(986)**

Il **Risultato Netto** di periodo del Gruppo risulta quindi impattato negativamente dalla pandemia per 986 milioni di euro per effetto della forte riduzione dei ricavi (1.695 milioni di euro, che includono gli effetti in positivo dei contributi di sostegno derivanti dalle norme nel frattempo intervenute, come più avanti meglio indicato), solo parzialmente compensata da una diminuzione dei costi (652 milioni di euro), dalla riduzione degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni (44 milioni di euro), dalle minori imposte (28 milioni di euro), pur in presenza di un peggioramento del saldo della gestione finanziaria (15 milioni di euro).

I **Ricavi Operativi** del Gruppo, per effetto della pandemia, si sono ridotti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente complessivamente di 1.695 milioni di euro quale effetto congiunto della diminuzione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (1.668 milioni di euro) e degli altri proventi (27 milioni di euro). Nello specifico, i ricavi dai contratti con i clienti hanno evidenziato un impatto negativo molto rilevante, pari a 2.747 milioni di euro, dovuto alle seguenti variazioni: i ricavi del servizio di trasporto passeggeri su ferro si sono contratti di 2.149 milioni di euro, i ricavi del servizio passeggeri su gomma di 108 milioni di euro, i ricavi relativi al *business* merci di 96 milioni di euro, i ricavi relativi ai servizi di infrastruttura sono diminuiti di 357 milioni di euro mentre i ricavi relativi ad altri servizi hanno subito un decremento di 37 milioni di euro.

Analizzando il servizio di trasporto passeggeri su ferro, il settore che risulta maggiormente colpito dalle misure di *lockdown* è quello relativo al *Long Haul* che, a causa della perdita di volumi di domanda e della riduzione dei posti km vendibili, subisce un calo pari a 1.372 milioni di euro, maggiormente evidente nella sua componente mercato (-1.227 milioni di euro) rispetto alla sua componente universale (-145 milioni di euro). Il settore *Short Haul* presenta, sempre

a causa delle restrizioni alla mobilità, una riduzione di 777 milioni di euro legata sia al mercato domestico (-511 milioni di euro) sia a quello estero (-266 milioni di euro).
Tali settori, in accordo alla normativa, hanno beneficato, come precedentemente accennato, di contributi di sostegno per complessivi 619 milioni di euro di cui 323 milioni di euro a favore del settore *Long Haul* dal MIT e 296 milioni dal a favore dello *Short Haul*, di cui 193 milioni dal MIT e la restante parte da autorità governative estere (Germania e Grecia).
Per quanto concerne i ricavi derivanti dal servizio di trasporto su gomma, che si ricorda essere pressoché totalmente legati a servizi in ambito TPL, la diminuzione comprensiva dei contributi, pari a 65 milioni di euro, è pari a 108 milioni di euro ed è imputabile alla minore domanda e alla riduzione dei posti vendibili sia sul mercato nazionale (-68 milioni di euro) che su quello internazionale (-40 milioni di euro).
Con riferimento al settore Merci, nel corso del 2020 è stata registrata una contrazione complessiva di 96 milioni di euro, generata essenzialmente dall'effetto della riduzione del volume di merci trasportate.
La riduzione dei ricavi del settore infrastruttura è stata generata dai minori volumi di traffico durante i mesi di *lockdown*, da minori lavori per manutenzione straordinaria e nuove opere, a seguito della riduzione dei lavori effettuati dopo il periodo di *lockdown*, nonché dal minore canone annuo comma 1020 ed integrazione canone annuo a seguito della riduzione del traffico (-357 milioni di euro), in parte compensata dall'iscrizione dei contributi a ristoro ricevuti dal MIT e dal MEF dei gestori dell'infrastruttura stradale e autostradale (151 milioni di euro) e di quella ferroviaria (270 milioni di euro).

I **Costi operativi** subiscono una riduzione correlata all'emergenza sanitaria di soli 652 milioni di euro complessivi, principalmente grazie alle azioni di *cost saving* tempestivamente messe in atto durante il periodo di *lockdown* ed i mesi successivi, imputabile sostanzialmente alle seguenti macro-voci:

- riduzione dei costi del personale (-168 milioni di euro) per effetto principalmente delle minori prestazioni aggiuntive del personale a seguito della riduzione dell'attività nel periodo di *lockdown* (-117 milioni di euro), del ricorso al fondo relativo alle prestazioni ordinarie di sostegno al reddito presso l'INPS (-36 milioni di euro);
- riduzione dei costi per materie prime sussidiarie e di consumo (-214 milioni di euro) essenzialmente per effetto di minori utilizzi ed impieghi di materiali in conseguenza della drastica riduzione dell'attività all'interno delle officine (-50 milioni di euro), minori consumi di materiali sia in conto investimenti (-112 milioni di euro) che in conto esercizio (-6 milioni di euro), minore richiesta di energia a seguito della diminuzione del traffico ferroviario (-27 milioni di euro), minori ricavi per lavori in economia per la mancata produzione durante la chiusura degli impianti di Bari, Pontassieve e Bologna (-9 milioni di euro), minori costi per illuminazione e forza motrice dovuti al decremento del costo dell'energia elettrica che ha toccato i valori più bassi dall'inizio delle quotazioni del mercato elettrico e a causa dell'emergenza sanitaria (-13 milioni di euro);
- riduzione dei costi per servizi (-431 milioni di euro) per minori costi di pulizia, manutenzione, ristorazione e provvigioni alle agenzie di vendita collegati alla riduzione del traffico ferroviario (-129 milioni di euro), per minori costi connessi ai minori volumi di merci trasportate (-44 milioni di euro) ed ai servizi di *facilities management* e servizi immobiliari (-15 milioni di euro), minori costi di *franchising* dovuti all'accordo stipulato con il Dipartimento dei Trasporti inglese a seguito del periodo di emergenza (-157 milioni di euro), e alla riduzione delle manutenzioni sulla rete autostradale a seguito della riduzione dei lavori effettuati dopo il *lockdown* (-70 milioni di euro);

- riduzione dei costi per lavori interni capitalizzati (-176 milioni di euro) imputabile prevalentemente ad un minor prelievo di materiali legato al contenimento delle attività (-122 milioni di euro), nonché al minor utilizzo di personale presso le officine nel periodo di *lockdown* (-34 milioni di euro).

Gli "Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni" registrano un miglioramento di 44 milioni di euro per effetto congiunto della riduzione degli ammortamenti (58 milioni di euro), sostanzialmente legata alla variazione delle aliquote, ed in particolare alla riduzione dei treni km previsti per l'esercizio 2020 a causa del *lockdown* per il COVID-19, ed al ritardo nelle consegne del materiale rotabile previste per effetto dell'epidemia, in parte compensata da un incremento delle svalutazioni (+14 milioni di euro) sulle voci immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali (5 milioni di euro), nonché maggiori rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie principalmente a seguito dell'incremento della sofferenza dei crediti relativi al comparto immobiliare (9 milioni di euro).

Il "Saldo della gestione finanziaria" riflette i risultati 2020 delle società valutate con il metodo del patrimonio netto (-15 milioni di euro).

Sulle "Imposte sul reddito" si evidenzia un impatto da COVID-19 (28 milioni di euro) legato in maggior misura all'esenzione dal pagamento, per le società con fatturati 2019 inferiori a 250 milioni di euro, del saldo IRAP 2019 e del primo acconto IRAP 2020, in accordo con quanto previsto dall'art. 24 del "Decreto Rilancio" (D.L. 34/2020).

32. Ricavi delle vendite e prestazioni

Le variazioni intervenute nelle voci che compongono i ricavi delle vendite e prestazioni sono dettagliate nella tabella e nei commenti di seguito esposti.

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	**5.044**	**7.572**	**(2.528)**
Prodotti del traffico viaggiatori	1.626	3.932	(2.306)
Prodotti del traffico merci	763	838	(75)
Ricavi da Mercato	**2.389**	**4.770**	**(2.381)**
Contratti di Servizio Pub. e altri Contr.	397	394	3
Ricavi da Regioni	2.258	2.408	(150)
Ricavi da Contratti di Servizio	**2.655**	**2.802**	**(147)**
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	**2.522**	**2.607**	**(85)**
Altri ricavi da servizi	**355**	**349**	**6**
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	**109**	**132**	**(23)**
Totale Ricavi da contratti con i clienti	**8.030**	**10.660**	**(2.630)**
Altri ricavi	**2.452**	**1.351**	**1.101**
Totale Ricavi delle vendite e prestazioni	**10.482**	**12.011**	**(1.529)**

La variazione in diminuzione della voce "**Ricavi da contratti con i clienti**", pari a 2.630 milioni di euro è attribuibile sostanzialmente agli effetti legati alla pandemia da COVID-19 (-2.747 milioni di euro), come più dettagliatamente già riportato nella nota 31 Emergenza COVID-19, in parte compensati da effetti di carattere industriale (+117 milioni di euro) che vengono nel seguito declinati.

I "Prodotti del traffico viaggiatori", al netto degli effetti imputabili alla pandemia, registrano un decremento di 106 milioni di euro.

Il settore della media e lunga percorrenza mostra infatti un lieve miglioramento complessivo dei ricavi di 2 milioni di euro grazie al buon andamento del mercato estero per l'assenza di eventi esterni presenti nel 2019 non ripetutisi nell'anno 2020 come scioperi, interruzioni di linea, frana di Modane e manifestazioni dei Gilet Gialli (+11 milioni di euro). Sul mercato interno, invece, si assiste ad un decremento nella sua componente mercato dovuta prevalentemente all'incidente del 6 febbraio 2020 avvenuto nei pressi di Lodi (-12 milioni di euro) in parte compensata da un incremento nella sua componente universale (+3 milioni di euro).

Il settore del trasporto regionale fa invece complessivamente registrare una riduzione del fatturato di 108 milioni di euro legato prevalentemente al già citato conferimento di ramo d'azienda "Emilia-Romagna" effettuato a favore della società collegata Trenitalia Tper (-118 milioni di euro), al quale si contrappone una lieve crescita in ambito internazionale trainata dai risultati positivi del mercato tedesco dovuti ai nuovi contratti partiti a dicembre 2019, in particolare "E-Netz-Saar" nella regione del Saarland e "Louny" nella Repubblica Ceca, in gran parte nell'ambito del trasporto ferroviario regionale e in parte anche nel trasporto di persone con handicap (+7 milioni di euro).

I "Prodotti del traffico merci", al netto degli effetti imputabili alla pandemia, evidenziano un miglioramento di 21 milioni di euro sia sul mercato domestico, per i nuovi traffici merci avviati ed i maggiori servizi resi ai clienti nel corso del 2020 (+15 milioni di euro), che sul mercato internazionale (+6 milioni di euro).

La variazione in diminuzione dei "Ricavi da Contratto di Servizio", al netto degli effetti imputabili alla pandemia, è pari a 90 milioni di euro ed è riconducibile principalmente al già citato conferimento di ramo d'azienda "Emilia-Romagna" (-95 milioni di euro), a minori penali dei corrispettivi da contratto relativi alla Divisione *Long Haul* Servizio (+3 milioni di euro), ai minori corrispettivi registrati dalla Divisione Passeggeri Trasporto Regionale (-24 milioni di euro) come conseguenza delle prestazioni rese e del pieno dispiegarsi degli effetti economici legati ai nuovi Contratti di Servizio sottoscritti tra il 2019 e 2020, nonché al riconoscimento dei Bus/Km come da programmi di esercizio indipendentemente dalla rendicontazione effettiva chilometrica (+3 milioni di euro). La crescita del mercato estero è stata, invece, trainata dal mercato tedesco per i già citati nuovi contratti partiti a dicembre 2019 (+19 milioni di euro).

Nella tabella seguente sono dettagliati i corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

valori in milioni di euro

	2020	**2019**	**Variazioni**
Obblighi tariffari e di servizio: per il trasporto viaggiatori	345	342	3
Totale	**345**	**342**	**3**

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura", al netto degli effetti imputabili alla pandemia, evidenziano un incremento di 272 milioni di euro riferibile essenzialmente all'incremento della produzione effettuata sulla rete autostradale nell'esercizio 2020 (+262 milioni di euro), alla rilevazione dei canoni di pedaggio (comma 1020 L. 296/2006), fatturati nel 2020 per gli anni 2013-2019, con riferimento al Consorzio Autostrade Siciliane (+6 milioni di euro), nonché all'incremento dei ricavi relativi alla fatturazione verso la Regione Umbria a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione della società UM Ferro S.r.l (+7 milioni di euro).

La variazione in aumento degli "Altri ricavi da servizi", al netto degli effetti imputabili alla pandemia, è pari a 49 milioni di euro ed è imputabile prevalentemente a:

- riduzione dei "Ricavi per Vendita immobili e terreni *trading*", per le minori vendite registrate nel corso del 2020 rispetto al 2019 (-12 milioni di euro);
- incremento dei "Ricavi per lavori conto terzi" dovuto prevalentemente alla ripresa dei lavori per la costruzione della Metroferrovia di Palermo (+14 milioni di euro);
- incremento dei "Ricavi da servizi diversi", che includono ricavi per l'attività internazionale del Gruppo, multe e penalità attive, provvigioni sulla vendita di biglietti e prestazioni sanitarie rese a terzi, principalmente per l'effetto dei maggiori ricavi consuntivati sulla commessa relativa alla Metro Riyadh (+25 milioni di euro), all'ingresso nell'area di consolidamento delle società Infrarail Firenze Srl a far data da maggio 2020 (+8 milioni di euro) ed FS International SpA a far data da dicembre 2020 (+2 milioni di euro).

La decrescita dei "Ricavi per lavori in corso su ordinazione", al netto degli effetti imputabili alla pandemia, è pari a 29 milioni di euro ed è generata sostanzialmente dal rallentamento, rispetto al 2019, degli investimenti in beni reversibili relativi al gruppo Sitaf (-21 milioni di euro).

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione
Canoni di locazione	124	139	(15)
Riaddebito oneri condominiali e IRE	30	31	(1)
Vendita spazi pubblicitari	7	12	(5)
Ricavi da Gestione Immobiliare	**161**	**182**	**(21)**
Ricavi diversi	**127**	**102**	**25**
Ricavi per Contributi	**2.164**	**1.067**	**1.097**
Totale Altri ricavi	**2.452**	**1.351**	**1.101**

La variazione in aumento della voce "**Altri ricavi**", pari a 1.101 milioni di euro è attribuibile agli effetti legati alla pandemia da COVID-19 (+1.079 milioni di euro), come più dettagliatamente già commentato nella nota 31 Emergenza COVID-19, nonché ad effetti di carattere industriale (+22 milioni di euro) dovuti principalmente all'incremento dei ricavi per noleggio materiale rotabile correlato al nuovo contratto 2020 in essere con la società Trenitalia Tper Scarl (+40 milioni di euro), in parte compensato da maggiori accantonamenti e rilasci (20 milioni di euro) per possibili obbligazioni future relative alla rete infrastrutturale.

L'ammontare totale dei contributi straordinari ricevuti nel corso dell'esercizio è pari a 1.105 milioni di euro; per un maggior dettaglio si rimanda a quanto riportato nelle note 16 Altre attività non correnti e correnti e 31 Emergenza COVID-19.

RIPARTIZIONE RICAVI PER IFRS 15

La tabella seguente fornisce la disaggregazione dei ricavi da contratti con i clienti per area geografica, tipologia e tempistica di rilevazione:

Valori in milioni di euro

	Attività trasporto		Attività infrastruttura		Attività immobiliare		Attività altri servizi		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Mercato geografico										
Nazionale	4.089	6.374	2.751	2.840	20	34	47	5	6.907	9.253
Europeo	984	1.302	11	12					995	1.314
Extra UE	70	20	30	41			28	32	128	93
Totale Ricavi da contratti con i clienti	5.143	7.696	2.792	2.893	20	34	75	37	8.030	10.660
Linee di prodotti										
Ricavi da servizi di Trasporto	5.022	7.552	22	20					5.044	7.572
· Ricavi da mercato	2.367	4.750	22	20					2.389	4.770
Prodotti del traffico viaggiatori	1.624	3.930	2	2					1.626	3.932
Prodotti del traffico merci	743	820	20	18					763	838
· Ricavi da Contratto di Servizio	2.655	2.802							2.655	2.802
Contratto di Servizio Pub. E altri Contr	397	394							397	394
Ricavi da Regioni	2.258	2.408							2.258	2.408
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	7	7	2.515	2.600					2.522	2.607
Altri ricavi da servizi	102	139	158	139	20	34	75	37	355	349
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	12	(2)	97	134					109	132
Totale Ricavi da contratti con i clienti	5.143	7.696	2.792	2.893	20	34	75	37	8.030	10.660
Tempistica per la rilevazione dei ricavi										
Servizi trasferiti in un determinato momento	221	483	202	281	8	20			431	784
Servizi trasferiti nel corso del tempo	4.922	7.213	2.590	2.612	12	14	75	37	7.599	9.876
Totale Ricavi da contratti con i clienti	5.143	7.696	2.792	2.893	20	34	75	37	8.030	10.660
Totale Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	876	157	1.531	1.140	45	54			2.452	1.351
Totale ricavi vendite e prestazioni	6.020	7.853	4.322	4.033	65	88	75	37	10.482	12.011

ATTIVITÀ PASSIVITÀ DA CONTRATTO

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

valori in milioni di euro

	31.12.2020	31.12.2019
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti	1.254	1.649
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti	19	45
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti	3.304	3.245
Attività da contratto	946	875
Passività da contratto	(38)	(64)

DETTAGLIO MOVIMENTAZIONE ATTIVITÀ PASSIVITÀ DA CONTRATTO

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

valori in milioni di euro

	31.12.2020	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		70
Incrementi delle passività da contratto al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio		(22)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(526)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	632	
Altre variazioni	(35)	(22)

La tabella seguente mostra l'analisi delle scadenze relativa ai pagamenti da ricevere nei prossimi anni per i beni concessi dalla società in *leasing* operativo:

valori in milioni di euro

	Entro l'esercizio	Tra 1-2 esercizi	Tra 2-3 esercizi	Tra 3-4 esercizi	Tra 4-5 esercizi	Oltre cinque esercizi	Totale
Pagamenti da ricevere per *leasing* operativi non attualizzati	123	141	142	143	145	144	838

33. Altri proventi

La voce "Altri proventi", pari a 355 milioni di euro (412 milioni di euro nel 2019), evidenzia un decremento di 57 milioni di euro, legato agli effetti della pandemia da COVID-19 (27 milioni di euro), come più dettagliatamente riportato nella già citata nota 31 Emergenza COVID-19, nonché da effetti di carattere industriale (30 milioni di euro) dovuti principalmente a:

- minori plusvalenze per la cessione di partecipazioni di controllo per 15 milioni di euro quale differenza tra la plusvalenza registrata nel 2019 a seguito dell'operazione di cessione della società Centostazioni Retail SpA (28 milioni di euro) e quella registrata nel 2020 per la cessione del gruppo Sitaf, come già commentato alle note 4 Variazione area di consolidamento e operazioni straordinarie e 8 Attività e Passività possedute per la vendita,
- minori plusvalenze collegate a minori alienazioni di beni immobili (4 milioni di euro) e per rottamazione del materiale rotabile (2 milioni di euro),
- minori penali attive contrattuali verso fornitori (6 milioni di euro).

34. Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione
Salari e stipendi	3.189	3.550	(361)
Oneri sociali	823	935	(112)
Altri costi del personale a ruolo	56	25	31
Trattamento di fine rapporto	199	206	(7)
Service Costs TFR/CLC	8	3	5
Accantonamenti e rilasci	16	69	(53)
Personale a ruolo	**4.291**	**4.788**	**(497)**
Salari e stipendi	5	5	
Personale Autonomo e Collaborazioni	**5**	**5**	
Altri costi	**136**	**152**	**(16)**
Totale	**4.432**	**4.945**	**(513)**

La variazione in diminuzione della voce "Costo del personale", pari a 513 milioni di euro è attribuibile in parte agli effetti legati alla pandemia da COVID-19 (-168 milioni di euro vedi in dettaglio la nota 31 Emergenza COVID-19), ed in parte ad effetti di carattere industriale (-345 milioni di euro) dovuti principalmente ai minori costi derivanti dalle intese sottoscritte il 18 febbraio 2021 da Agens ed il Gruppo FS con le Organizzazioni Sindacali, per la sigla dell'Accordo relativo al CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 16 dicembre 2016 in cui sono stati convenuti alcuni interventi sull'istituto dello *smart working* e del *welfare* parzialmente compensato dall'effetto della stipula di nuovi contratti sul mercato tedesco (come già commentato nella nota 32 Ricavi delle vendite e delle prestazioni), alla riduzione dell'organico per l'utilizzo dello strumento reso disponibile in materia pensionistica c.d. "Quota 100" e per il ricambio generazionale, all'utilizzo massivo delle ferie relative agli anni precedenti. Si ricorda infine il decremento legato al conferimento di ramo d'azienda "Emilia-Romagna" effettuato a favore della società collegata Trenitalia Tper.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio del Gruppo FS Italiane suddiviso per categoria:

PERSONALE	2020	2019	Variazioni
Dirigenti	996	980	16
Quadri	12.086	12.687	(601)
Altro personale	68.756	69.515	(759)
TOTALE	**81.838**	**83.182**	**(1.344)**

35. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione
Materiali e materie di consumo	926	1.057	(131)
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	280	333	(53)
Illuminazione e forza motrice	54	68	(14)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni *trading*	15	29	(14)
Accantonamenti e rilasci	3	4	(1)
Totale	**1.278**	**1.491**	**(213)**

La variazione in diminuzione della voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" pari a 213 milioni di euro è attribuibile prevalentemente agli effetti legati alla pandemia (-214 milioni di euro), già commentati nella nota 31 Emergenza COVID-19.

La restante differenza di 1 milione di euro è attribuibile principalmente alle maggiori svalutazioni di rimanenze di materiali obsoleti rispetto all'esercizio precedente (+41 milioni di euro), alla variazione di perimetro connessa con il conferimento di ramo d'azienda "Emilia-Romagna" effettuato a favore della società collegata Trenitalia Tper con efficacia 1° gennaio 2020 (-19 milioni di euro) ed alla variazione delle giacenze di immobili e terreni *trading* per l'effetto congiunto delle minori vendite del periodo (-7 milioni di euro) ed alle minori svalutazioni operate (-10 milioni di euro).

36. Costi per servizi

Il dettaglio dei costi per servizi è riporto nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione
Altre prestazioni collegate al Trasporto	98	127	(29)
Pedaggio	222	363	(141)
Servizi di manovra	28	29	(1)
Servizi trasporto Merci	306	327	(21)
Prestazioni per il trasporto	**654**	**846**	**(192)**
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	55	31	24
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	463	422	41
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	776	765	11
Manutenzione accantonamenti e rilasci		2	(2)
Manutenzione ordinaria rete stradale e autostradale	228	238	(10)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**1.522**	**1.458**	**64**
Servizi immobiliari e utenze	**97**	**103**	**(6)**
Servizi amministrativi ed informatici	**389**	**292**	**97**
Spese per comunicazione esterna e costi diversi	**34**	**51**	**(17)**
Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale	**1.406**	**1.116**	**290**
Prestazioni professionali e consulenze	56	73	(17)
Concorsi e compensi ad altre Aziende Ferroviarie	8	7	1
Assicurazioni	81	71	10
Carrozze letto e ristorazione	100	119	(19)
Provvigioni alle agenzie	39	76	(37)
Servizi di ingegneria	55	54	1
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	97	148	(51)
Altro	262	320	(58)
Diversi	**698**	**868**	**(170)**
Totale	**4.800**	**4.734**	**66**

La variazione in aumento della voce "Costi per servizi", pari a 66 milioni di euro è attribuibile agli effetti legati alla pandemia da COVID-19 (-431 milioni di euro), vedi in maggior dettaglio la nota 31 Emergenza COVID-19, al quale si contrappongono effetti di carattere industriale (+497 milioni di euro) dovuti prevalentemente ai fenomeni nel seguito declinati:

- maggiori costi di manutenzione *hardware* e *software* (+95 milioni di euro), connessi alla costituzione della società *in house* FSTechnology, che ha centralizzato, per le maggiori società del Gruppo FS, l'approvvigionamento dei servizi informatici; tale incremento va letto congiuntamente all'incremento della voce "Capitalizzazione costi per lavori interni" (+60 milioni di euro, relativi ai servizi informatici), l'incremento netto di 35 milioni di euro è riconducibile ai maggiori costi di manutenzione *hardware* e *software*, in diverse aree aziendali, sostenuti nell'esercizio;
- maggiori costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale, autostradale e regionale dovuta prevalentemente ai maggiori lavori di manutenzione straordinaria effettuati nell'esercizio su strade in gestione e sulla rete regionale (+295 milioni di euro), nonché ai maggiori oneri derivanti dall'attualizzazione (+8 milioni di euro);
- maggiori costi per servizi e lavori appaltati c/terzi riconducibili alla ripresa dei lavori per la realizzazione della Metroferrovia di Palermo correlata all'incremento dei relativi ricavi (+27 milioni di euro);
- maggiori costi per manutenzione fabbricati e manutenzione linea (+26 milioni di euro);
- maggiori costi connessi al trasporto per pedaggi dovuto alla stipula di nuovi contratti sul mercato tedesco come già commentato nella nota 32 Ricavi delle vendite e delle prestazioni (+24 milioni di euro) nonché alla commessa Metro Riyadh (+25 milioni di euro);
- maggiori costi per servizi appaltati derivanti da maggiori costi per il mantenimento del decoro, attività di pulizia e di sgombero infrastruttura, in parte compensati da minori costi per servizi alle PRM minori corse raschia ghiaccio e sgombero neve, minori costi per servizi appaltati di stazione (+14 milioni di euro);
- minori costi derivanti dal già citato conferimento di ramo d'azienda "Emilia-Romagna" effettuato a favore della società collegata Trenitalia Tper (-41 milioni di euro);
- minori accantonamenti dovuti principalmente alla variazione della stima del contenzioso rispetto a quanto registrato nel periodo precedente per effetto dell'evolversi dello stato dei contenziosi ancora in essere (-133 milioni di euro) in parte compensati dai maggiori accantonamenti dovuti alla risoluzione formale del contratto di *franchising* stipulato con il Dipartimento dei Trasporti inglese (+108 milioni di euro).

37. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella.

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione
Canoni di *leasing*	7	10	(3)
Canoni di locazione, oneri condom. e imposta di registro	59	64	(5)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	47	66	(19)
Accantonamenti e rilasci	3		3
Totale	**116**	**140**	**(24)**

La variazione in diminuzione della voce "Costi per godimento beni di terzi" pari a 24 milioni di euro è attribuibile agli effetti legati alla pandemia da COVID-19 (-11 milioni di euro), come più dettagliatamente già riportato nella nota 31 Emergenza COVID-19, nonché ad effetti di carattere industriale (-13 milioni di euro) dovuti prevalentemente ai minori costi di noleggio di materiale rotabile del settore merci, per effetto della rescissione anticipata di un contratto di noleggio locomotive e per il minor fabbisogno di carri a noleggio sui nuovi traffici sviluppati nel corso del 2020, che per tipologia di servizio richiedono un minor impiego di materiale rotabile trainato (-5 milioni di euro).

38. Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione
Altri costi	165	192	(27)
Minusvalenze	5	1	4
Accantonamenti e rilasci	5	22	(17)
Totale	**175**	**215**	**(40)**

La variazione in diminuzione della voce "Altri costi operativi", pari a 40 milioni di euro è attribuibile agli effetti legati alla pandemia da COVID-19 (-5 milioni di euro), come più dettagliatamente già riportato nella nota 31 Emergenza COVID-19, nonché ai seguenti effetti di carattere industriale;

- minori "Altri costi" rispetto all'esercizio precedente dovuti principalmente al provento straordinario registrato dalla Capogruppo a seguito del positivo esito del ricorso proposto avverso l'Agenzia delle Entrate volto ad ottenere il rimborso dell'imposta di registro e relativi interessi pagati per la cessione della rete elettrica al gestore nazionale di riferimento, Terna SpA (-13 milioni di euro), nonché al decremento dei costi per imposte e tasse (-6 milioni di euro);
- minori accantonamenti di periodo ai fondi rischi (-17 milioni di euro).

39. Capitalizzazione costi per lavori interni

I costi per lavori interni capitalizzati si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali e dei costi di personale, servizi informatici e trasporto capitalizzati nel corso del 2020 a fronte dei lavori effettuati sull'infrastruttura, degli interventi di manutenzione incrementativa sui rotabili presso le officine di proprietà del Gruppo FS nonché di *upgrading* tecnologico. La posta ammonta a 1.597 milioni di euro, con un decremento di 114 milioni di euro rispetto al 2019, attribuibile agli effetti legati alla pandemia da COVID-19 (-176 milioni di euro, vedi maggior dettaglio riportato nella nota 31 Emergenza COVID-19), in parte compensato dalle maggiori capitalizzazioni relative ai servizi informatici per effetto della costituzione, a metà 2019, della società FSTechnology SpA come esposto nella nota 36 Costi per servizi (+60 milioni di euro).

40. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione
Ammortamento attività immateriali	278	283	(5)
Ammortamento attività materiali	1.326	1.429	(103)
Totale	**1.604**	**1.712**	**(108)**

Il decremento della voce "Ammortamenti" (108 milioni di euro) rispetto al 2019, è imputabile, per 58 milioni di euro, agli effetti sugli ammortamenti determinati dalla variazione delle aliquote ed in particolare dalla riduzione dei treni km previsti

per l'esercizio 2020 a causa del *lockdown* per il COVID-19 ed ai minori ammortamenti sui rotabili, non sostituiti in corso d'anno, a seguito dei ritardi nelle consegne del materiale rotabile previste per effetto dell'epidemia, come meglio riportato nella precedente nota 31 Emergenza COVID-19.
La ulteriore riduzione di 50 milioni di euro è imputabile alla normale dinamica degli ammortamenti legata agli investimenti di periodo, data dall'effetto combinato tra *asset* entrati in esercizio nel periodo e quanto giunto al termine della vita utile nel corso del 2020.

41. Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

valori in milioni di euro

	2020	**2019**	**Variazione**
Svalutazione delle attività immateriali	24	48	(24)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	98	26	72
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	59	16	43
Svalutazione delle disponibilità liquide	(1)		(1)
Totale	**180**	**90**	**90**

Le "Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore" registrano un incremento di 90 milioni di euro rispetto al 2019 riconducibile:

- per 14 milioni di euro agli effetti della emergenza e delle misure di *lockdown* adottate nel corso dell'esercizio, come più dettagliatamente riportato nella nota 31 Emergenza COVID-19, che hanno comportato svalutazioni sulle voci immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali (5 milioni di euro), nonché maggiori rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie principalmente a seguito dell'incremento della sofferenza dei crediti relativi al comparto immobiliare (9 milioni di euro);
- per 76 milioni di euro, ai seguenti fattori: i) maggiori svalutazioni operate sull'avviamento iscritto relativi alla CGU Umbria (8 milioni di euro), sugli immobili, impianti e macchinari riguardanti l'infrastruttura ferroviaria (24 milioni di euro) e il materiale rotabile a seguito della prosecuzione del processo di dismissione di rotabili risultati obsoleti sia tecnicamente che commercialmente (41 milioni di euro), ii) applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, che ha determinato un maggior accantonamento netto per 25 milioni di euro, iii) minore svalutazione operata sull'avviamento di C2C rispetto allo scorso anno (-33 milioni di euro) e iv) maggiori svalutazioni di attività finanziarie di C2C non riconosciute dal il *Departiment for Transport (Dft)* per 9 milioni di euro.

Si rimanda alle note 9, 10, 11 e 20 per maggiori dettagli in merito alle svalutazioni operate nel periodo.

42. Accantonamenti

La voce "Accantonamenti" evidenzia un valore negativo pari a 127 milioni di euro (era invece pari a +22 milioni di euro nel 2019) ed accoglie l'adeguamento del Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, effettuato per far fronte alle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni.

43. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	2	2	
Proventi finanziari su derivati	7		7
Proventi finanziari diversi	57	68	(11)
Utili su cambi	15	18	(3)
Totale	**81**	**88**	**(7)**

La voce registra un decremento pari a 7 milioni di euro, sostanzialmente generato dall'effetto congiunto dell'incremento dei "Proventi finanziari su derivati" per 7 milioni di euro, a seguito della valutazione effettuata nel corso del 2020, dalla riduzione dei "Proventi finanziari diversi", per 11 milioni di euro, per effetto degli interessi di cessione del credito IVA 2015 registrati nel corso del precedente esercizio (8 milioni di euro), nonché dal decremento degli "Utili su cambi", per 3 milioni di euro, determinato dalle operazioni in valuta effettuate dal Gruppo.

44. Oneri Finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione
Oneri finanziari su debiti	149	194	(45)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	5	11	(6)
Oneri finanziari su derivati	3	5	(2)
Oneri finanziari su *leasing*	35	35	
Svalutazioni di attività finanziarie	166	14	152
Perdita su cambi	28	16	12
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	1	11	(10)
Totale	**387**	**286**	**101**

La voce "Oneri finanziari su debiti", registra un decremento di 45 milioni di euro derivante principalmente dall'attualizzazione del credito verso la società Strada dei Parchi registrata nello scorso esercizio a seguito dell'emendamento che ha stabilito il differimento temporale del rimborso delle rate 2017 e 2018 al 2030 (35 milioni di euro).

La voce Svalutazioni di attività finanziarie registra un incremento di 152 milioni di euro legato sostanzialmente all'adeguamento del fondo svalutazione crediti verso la società Strada dei Parchi (167 milioni di euro).

La voce Perdite su cambi registra un incremento di 12 milioni derivante dalle perdite sulle operazioni in valuta effettuate dal Gruppo.

La voce Oneri finanziari accantonamenti e rilasci registra un decremento di 10 milioni di euro sostanzialmente riferito alla componente interessi calcolata con riferimento a contenziosi con i fornitori di opere stradali.

Si evidenzia che i suddetti oneri finanziari sono esposti al netto di contributi dello Stato, che nel 2020 ammontano a 48 milioni di euro (si veda anche il commento alla nota 28 Altre passività non correnti e correnti).

45. Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto

I risultati delle società collegate e a controllo congiunto del Gruppo, contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto, sono pari a 23 milioni di euro. La voce risulta sostanzialmente invariata rispetto all'esercizio precedente (22 milioni di euro) per l'azione congiunta degli effetti legati alla pandemia da COVID-19 (-15 milioni di euro), come più dettagliatamente riportato nella nota 31 Emergenza COVID-19, al quale si contrappongono quelli di carattere industriale (+16 milioni di euro).

Per i dettagli si rimanda alla Nota 13 Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto).

46. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

valori in milioni di euro

	2020	2019	Variazione
IRAP	11	43	(32)
IRES	17	13	4
Imposte estere correnti	3	4	(1)
Imposte differite e anticipate	(24)	(19)	(5)
Imposte estere differite e anticipate	(5)	(11)	6
Imposte accantonamenti e rilasci		10	(10)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(1)	20	(21)
Totale imposte sul reddito	**1**	**60**	**(59)**

Le imposte correnti IRAP hanno subito una variazione in diminuzione di 32 milioni di euro, per effetto del minor imponibile fiscale registrato nell'esercizio, nonché delle norme contenute del Decreto Rilancio (art. 24), che ha previsto, per le imprese con ricavi fino a 250 milioni di euro, l'esonero del versamento del saldo IRAP relativo all'esercizio fiscale 2019, nonché del primo acconto 2020.
Si evidenzia che le imposte IRES di Gruppo sono iscritte al netto dei "Proventi da adesione consolidato fiscale", pari a 22 milioni di euro, iscritti a fronte delle perdite fiscali trasferite al Gruppo nel corso degli anni e utilizzate nell'esercizio, per le quali non è ritenuta probabile una successiva remunerazione.
Le imposte estere correnti si sono ridotte per effetto delle minori imposte di periodo del gruppo Netinera.
Le Imposte differite e anticipate nel 2020, comprese quelle estere, sono pari a -29 milioni di euro e per un maggior dettaglio della loro movimentazione si rimanda alla nota 12 "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

47. Passività ed attività potenziali

Il Gruppo FS è parte in procedimenti civili e amministrativi e in azioni legali in genere collegati al normale svolgimento delle sue attività. Oltre ai fondi rischi stanziati in bilancio, è possibile che in futuro il Gruppo possa sostenere altre passività allo stato valutate come improbabili e/o non quantificabili. Nel seguito sono riportate le principali attività e passività potenziali.

- RFI SpA/gruppo COSIAC: nel 2011 il gruppo COSIAC SpA ha incardinato innanzi al Tribunale Civile di Roma un'azione risarcitoria dei danni (per un importo di circa 1 miliardo 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 SpA e con condanna di COSIAC SpA 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 SpA ha proposto appello contro tale sentenza. Con sentenza n. 1477 del 1 marzo 2019, la Corte di Appello di Roma, in parziale accoglimento dell'appello formulato da COSIAC SpA, ha rimesso la causa al Tribunale riconoscendo la giurisdizione del giudice ordinario sul presupposto che la domanda esercitata in giudizio da COSIAC SpA sia espressione di un diritto soggettivo nascente da un contratto di diritto privato. Contro tale sentenza RFI SpA ha proposto ricorso in Cassazione e ricorso per revocazione avanti la Corte d'Appello, per contrasto con i giudicati già formatisi in sede civile e amministrativa, anche in punto di giurisdizione. Con atto di citazione notificato il 3 maggio 2019, COSIAC SpA ha riassunto la causa avanti il Tribunale Civile di Roma. RFI SpA si è costituita in giudizio chiedendo la sospensione del giudizio in attesa che la Corte di Cassazione e la Corte di Appello in sede di revocazione si pronuncino sulle questioni della giurisdizione e del contrasto di giudicati. Con sentenza n. 28388/2020 del 14 dicembre 2020, la Cassazione SS.UU. ha rigettato il ricorso di RFI SpA confermando la decisione del Giudice di Appello. È invece ancora pendente il giudizio di revocazione;

- Contenziosi con fornitore: la società Trenitalia SpA ha in essere due importanti contenziosi con uno dei principali fornitori di materiale rotabile; nel corso del 2019 sono state emesse le sentenze di primo grado favorevoli alla società. Entrambe le sentenze sono state appellate dalle controparti ed i relativi giudizi di secondo grado sono stati rinviati per precisazioni delle conclusioni a fine 2021 e inizio 2022. Con riferimento agli eventuali oneri che dovessero manifestarsi con sentenza definitiva, questi sostanzialmente costituirebbero comunque un maggior valore degli investimenti di riferimento;

- Anas SpA/Strada dei Parchi (SDP): rimandando a quanto rappresentato nelle procedenti Relazioni finanziarie, in merito al contenzioso con la società Strada dei Parchi, si rappresenta che attualmente sono pendenti i seguenti giudizi, tutti incardinati dinanzi al Tribunale di Roma:
  a) il contenzioso relativo alla rata 2016 (RG n. 77217/2017), nel quale Strada dei Parchi ha chiesto il risarcimento dei danni per il preteso ammaloramento delle autostrade in concessione e l'estinzione del proprio debito per compensazione. Tale giudizio è stato riunito con altro giudizio avente RG n. 33007/2016, sempre relativo alla pretesa di risarcimento dei danni vantati da SDP verso il MIT e Anas. I due giudizi riuniti si sono conclusi con sentenza n. 16036 pubblicata in data 16 novembre 2020, con cui il Tribunale di Roma ha rigettato tutte le domande risarcitorie di Strada dei Parchi, condannandola alla rifusione delle spese di lite. Con atto di citazione notificato in data 17 dicembre 2020, Strada dei Parchi ha proposto appello avverso la suddetta sentenza;

b) il contenzioso relativo alle rate 2017 e 2018, che ha avuto origine dal relativo decreto ingiuntivo ottenuto da Anas SpA e opposto da Strada dei Parchi attivando il giudizio al Tribunale di Roma (RG n. 75938/2019). Con ordinanza del 12 novembre 2020, il giudice ha concesso la provvisoria esecutività del decreto ingiuntivo opposto, ai sensi dell'art. 648 c.p.c., limitatamente all'importo di 29.050.321,30 euro oltre interessi convenzionali, riconoscendo dovuti gli importi fatturati a titolo di canone concessorio (rate 2017 e 2018) e relative integrazioni, nonché la decima rata del debito verso l'*ex* Fondo Centrale di Garanzia. In forza della citata ordinanza, Anas SpA ha notificato atto di precetto, opposto da Strada dei Parchi ai sensi dell'art. 615 c.p.c., con richiesta di sospensione del titolo anche inaudita altera parte;

c) il procedimento monitorio RG 47339/2020 promosso da Anas dinanzi al Tribunale di Roma volto ad ottenere il pagamento della rata 2019, culminato con l'emissione del decreto ingiuntivo n. 16723/2020, opposto da Strada dei Parchi con atto di citazione notificato in data 27 novembre 2020 (giudizio RG n. 67037/2020). Anas SpA è in procinto di costituirsi anche nel presente procedimento;

- Ricorso verso Delibera ART n. 70/2014: avverso la Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014, recante "*Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture*", sono stati presentati tre ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica da parte di diverse società del Gruppo FS Italiane (RFI SpA, la *ex* Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA). I ricorsi, inizialmente incardinati dinnanzi al TAR Lazio, sono stati trasposti al TAR Piemonte, dove i giudizi promossi da RFI SpA e dalla Grandi Stazioni SpA sono stati riassunti. Trenitalia SpA si è costituita in entrambi i giudizi. I ricorsi promossi da RFI SpA e da Grandi Stazioni SpA sono stati respinti dal TAR Piemonte rispettivamente con sentenze nn. 541/2017 e 1025/2017, avverso le quali le società hanno proposto ricorso in appello. Con sentenza n. 6108/2019, il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso in appello di RFI SpA (avverso la sentenza del TAR Piemonte n. 541/2017) e ha annullato la delibera ART n. 70/2014 nella parte relativa alle misure di regolazione che hanno determinato il canone di accesso alla rete ferroviaria AV/AC per l'anno 2015. Il Consiglio di Stato ha inoltre riconosciuto la necessità che l'ART rinnovi il procedimento relativamente al periodo regolatorio dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015 e compia un'istruttoria che tenga conto dei principi affermati nella presente sentenza. Con Sentenza n. 1262 del 12 febbraio 2021 il Consiglio di Stato, previa riunione, ha respinto i ricorsi per revocazione avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019, proposti da Trenitalia SpA, da altra impresa ferroviaria e – in via incidentale – dall'ART. È dunque confermata la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019. Resta al momento unicamente pendente il ricorso promosso dall'ART in data 23 dicembre 2019 presso le Sezioni Unite della Corte di Cassazione per la cassazione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 sul presupposto di uno "sconfinamento" dei limiti esterni della giurisdizione dal giudice amministrativo. Con sentenza n. 5534/2019, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso in appello del gestore di stazione (*ex* Grandi Stazioni SpA) avverso la sentenza n. 1025/2017, con ciò confermando – tra l'altro – che anche gli spazi adibiti all'accoglienza ed assistenza ai passeggeri sono soggetti alle competenze regolatorie dell'Autorità;

- Ricorso verso Delibera ART n. 96/2015 e Delibera ART n. 80/2016: il giudizio trova origine nei ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica promossi da RFI SpA, Trenitalia SpA e la *ex* Grandi Stazioni SpA avverso la Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 avente ad oggetto i principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. I ricorsi sono stati trasposti dinanzi al TAR Piemonte. RFI SpA, inoltre, si è costituita nel giudizio pendente innanzi al TAR Piemonte a fronte del ricorso proposto avverso la medesima Delibera ART n. 96/2015 da parte di un'altra impresa ferroviaria. A fronte della conclusione del giudizio promosso da RFI SpA per sopravvenuta carenza di interesse del gestore dell'infrastruttura (Sentenza del TAR Piemonte n. 1287/2017),

Trenitalia SpA ha promosso i giudizi d'appello avverso la sentenza n. 1240/2017 (con cui il TAR Piemonte ha respinto il ricorso di Trenitalia SpA avverso la Delibera n. 80/2016), conclusosi con sentenza di rigetto n. 371 dell'11 gennaio 2021, e avverso la sentenza n. 57/2018 (con cui il TAR Piemonte ha respinto il ricorso della stessa avverso la Delibera n. 96/2015 e provvedimenti conseguenziali tra cui la Delibera n. 75/2016), conclusosi con sentenza di rigetto n. 4216 del 1° luglio 2020. Per completezza di informativa, si precisa che, con Sentenza n. 58/2018, il TAR Piemonte ha inoltre respinto il ricorso presentato dall'*ex* Grandi Stazioni SpA avverso la Delibera n. 96/2015 (e provvedimenti conseguenziali).

48. Compenso alla società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione per l'esercizio 2020 è pari a 4.812 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (1.911 mila euro).

49. Compensi Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

valori in migliaia di euro

PERCIPIENTI	**2020**	**2019**	**Variazione**
Amministratori	1.327	1.334	(7)
Sindaci	100	100	
TOTALE	**1.427**	**1.434**	**(7)**

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza, pari a 75 mila euro per il 2020 (78 mila euro per il 2019). Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

50. Parti correlate

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

valori in milioni di euro

	2020	2019
Benefici a breve termine	27	29
Benefici successivi al rapporto di lavoro	2	2
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	1	
Totale	**30**	**31**

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2020 erogati, pari a 27 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2021, per un importo indicativamente non superiore a 6,0 milioni di euro (7,5 milioni di euro nel 2019).

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti familiari, con il Gruppo FS Italiane e le imprese che ne fanno parte, o con altre parti ad esse correlate.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito sono riepilogati i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dal Gruppo FS Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Rapporti commerciali e di altra natura

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Ricavi	Costi
Gruppo Enel	15	32		1	4	81
Gruppo Eni	11	5			13	10
Gruppo Leonardo		6				2
Gruppo Invitalia		1				
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	10	131			9	72
Gruppo GSE		9				228
Gruppo Poste Italiane	1	1			1	2
Gruppo SO.G.I.N.	(2)				2	
IPZS						2
EUROFER		(1)				14
PREVINDAI		3				6
Altri fondi previdenziali	(7)	(73)				21
Altri Parti correlate	31	3			112	17
Totale	**59**	**117**		**1**	**141**	**455**

Rapporti finanziari

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri
Gruppo Enel			8	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		156		10
Gruppo Poste Italiane	2			
Totale	**2**	**156**	**8**	**10**

La natura dei principali rapporti sopradescritti con entità correlate esterne è di seguito riepilogata.

I rapporti attivi con il gruppo Enel e con il gruppo Eni riguardano prevalentemente canoni di locazione e costi di trasporto materiali, mentre i rapporti passivi sono relativi a canoni per utenze varie.

I rapporti passivi con il gruppo Leonardo riguardano prevalentemente manutenzioni varie (Materiale rotabile, linea, *software*) e acquisto materiali.

I rapporti passivi verso il gruppo GSE si riferiscono principalmente ad acquisto di energia elettrica per la trazione dei treni.

I rapporti attivi con il gruppo Cassa Depositi e Prestiti si riferiscono principalmente a canoni di locazione e di servitù su terreni, mentre i rapporti passivi sono relativi a finanziamenti ed energia elettrica verso la società Terna SpA.

I rapporti attivi con il gruppo Poste Italiane riguardano prevalentemente canoni di locazione, mentre i rapporti passivi sono relativi a spese postali.

51. Garanzie e impegni

Le garanzie prestate si riferiscono principalmente a:

- garanzie reali costituite su rotabili di Trenitalia SpA, rilasciate dalla società a favore di Eurofima SA a garanzia dei finanziamenti a medio/lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (il debito verso Eurofima SA al 31 dicembre 2020 è pari a 1.725 milioni di euro);
- garanzie emesse da FS SpA in favore della Banca Europea degli Investimenti nell'interesse di RFI SpA (50 milioni di euro) a garanzia di finanziamenti a medio/lungo termine stipulati dalle due società con la suddetta Banca;
- garanzie bancarie emesse nell'interesse di Trenitalia SpA, anche in relazione ai Contratti di Servizio stipulati con le Regioni, per un importo pari a 261 milioni di euro;
- garanzie dirette emesse nell'interesse di società del Gruppo all'Amministrazione finanziaria (per un importo pari a 2.225 milioni di euro);
- garanzie dirette (4 milioni di euro) e bancarie (26 milioni di euro) emesse nell'interesse di RFI SpA alle amministrazioni pubbliche (a titolo esemplificativo ma non esaustivo: per la buona e tempestiva esecuzione dei lavori relativi alle linee Alta Velocità/Alta Capacità, per attività di bonifica, a fronte della corresponsione di contributi finanziari);
- garanzie emesse nell'interesse di RFI SpA e in favore di Terna SpA per il Contratto di Servizio del dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per gli altri usi (per un importo complessivo pari a 24 milioni di euro) e garanzie dirette e bancarie emesse sempre nell'interesse di RFI SpA e in favore di Areti SpA, e-distribuzione SpA, Unareti SpA, Inrete Distribuzione Energia SpA ed Edyna Srl per i contratti relativi a servizi di

trasporto dell'energia sia per la trazione ferroviaria sia per gli altri usi (per un importo complessivo pari a 39 milioni di euro);

- garanzie dirette e bancarie nell'ambito di progetti all'estero emesse principalmente nell'interesse di Trenitalia c2c Ltd (per un importo pari a un controvalore di 49 milioni di euro), Trenitalia UK Ltd (per un importo pari a un controvalore di 156 milioni di euro), Italferr SpA (per un importo pari a un controvalore di 4,5 milioni di euro);
- garanzie dirette emesse nell'interesse di Netinera Deutschland GmbH, a favore principalmente di società di leasing e istituti di credito, per un importo pari a 215 milioni di euro;
- garanzie bancarie emesse nell'interesse della Capogruppo: nell'ambito di progetti all'estero, si segnala una controgaranzia bancaria di importo pari a un controvalore di 42 milioni di euro, a valere sul *performance bond* emesso in favore della *Royal Commission for Riyadh City* (RCRC);
- fideiussioni bancarie emesse a favore di altri soggetti come *bid bond* (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), *performance bond* (garanzie di buona esecuzione), *advance payment bond* (garanzie di rimborso di un anticipo);
- fidejussioni rilasciate in favore di terzi da parte di Anas per 32 milioni di euro di cui 24 milioni di euro per le commesse estere (Algeria, Libia, Qatar e India) e 8 milioni di euro in favore di ENEL SpA come risarcimento e/o indennizzo dei danni diretti e indiretti arrecati dall'esecuzione di lavori;
- fidejussioni rilasciate in favore di AIE SpA da parte di Anas SpA per 26 milioni di euro relativi alla commessa in Russia;
- mutui di scopo a carico dello Stato stipulati e non ancora erogati riguardanti finanziamenti per le commesse della Quadrilatero Marche-Umbria SpA per 17 milioni di euro.

Per ulteriori dettagli in relazione alle garanzie e agli impegni della Capogruppo emessi nell'interesse delle società del Gruppo si rinvia all'apposita sezione (nota 42) delle Note al Bilancio di esercizio.

52. Informazioni ex Legge n. 124 del 2017

Le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 comma 125, relative alle società partecipate italiane, consolidate con il metodo integrale, sono riportate in Allegato 6, così come esposte nei bilanci d'esercizio delle suddette società.

53. Informativa per settore di attività del Gruppo

Di seguito sono esposti i principali dati economici di riferimento dei settori operativi del Gruppo, per gli anni 2020 e 2019:

valori in milioni di euro

2020	Trasporto	Infrastruttura	Servizi Immobiliari	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	5.967	4.367	64	66	13	10.477
Ricavi intersettoriali	291	889	42	533	(1.395)	360
Ricavi operativi	**6.258**	**5.256**	**106**	**599**	**(1.382)**	**10.837**
Costo del personale	(2.277)	(2.014)	(5)	(156)	20	(4.432)
Altri costi netti	(3.029)	(2.589)	(90)	(456)	1.392	(4.772)
Costi operativi	**(5.306)**	**(4.603)**	**(95)**	**(612)**	**1.412**	**(9.204)**
EBITDA	**952**	**653**	**11**	**(13)**	**30**	**1.633**
Ammortamenti	(1.268)	(296)	(9)	(50)	19	(1.604)
Svalutazioni e accantonamenti	(102)	(197)	(8)	1	(1)	(307)
EBIT (Risultato Operativo)	**(418)**	**160**	**(6)**	**(62)**	**48**	**(278)**
Proventi e oneri finanziari	(282)	(212)	3	8	200	(283)
Imposte sul reddito	53	(20)	(7)	7	(34)	(1)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**(647)**	**(72)**	**(10)**	**(47)**	**214**	**(562)**

valori in milioni di euro

31.12.2020	Trasporto	Infrastruttura	Servizi Immobiliari	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale investito netto	**11.304**	**37.050**	**1.423**	**739**	**(200)**	**50.316**

valori in milioni di euro

2019	Trasporto	Infrastruttura	Servizi Immobiliari	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	7.855	4.152	88	51	10	12.156
Ricavi intersettoriali	289	1.299	50	340	(1.711)	267
Ricavi operativi	**8.144**	**5.451**	**138**	**391**	**(1.701)**	**12.423**
Costo del personale	(2.648)	(2.171)	(6)	(147)	27	(4.945)
Altri costi netti	(3.614)	(2.487)	(113)	(280)	1.625	(4.869)
Costi operativi	**(6.262)**	**(4.658)**	**(119)**	**(427)**	**1.652**	**(9.814)**
EBITDA	**1.882**	**793**	**19**	**(36)**	**(49)**	**2.609**
Ammortamenti	(1.352)	(335)	(9)	(35)	19	(1.712)
Svalutazioni e accantonamenti	(63)	(3)	(4)	6	(4)	(68)
EBIT (Risultato Operativo)	**467**	**455**	**6**	**(65)**	**(34)**	**829**
Proventi e oneri finanziari	(108)	(107)	2	37		(176)
Imposte sul reddito	(57)	(40)	(8)	145	(100)	(60)
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita	(9)					(9)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**293**	**308**		**117**	**(134)**	**584**

valori in milioni di euro

31.12.2019	Trasporto	Infrastruttura	Servizi Immobiliari	Altri Servizi	Rettifiche ed Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Capitale investito netto	**11.195**	**37.292**	**1.425**	**548**	**(483)**	**49.977**

Per maggiori dettagli in merito all'andamento dei singoli settori operativi si rinvia alla Relazione sulla gestione.

54. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Gennaio

Gruppo FS: continua l'espansione internazionale in Thailandia

In data 25 gennaio 2021 FS International SpA ha firmato il *Preliminary Service Agreement* (PSA) con la società thailandese *Eastern High-Speed Rail Linking Three Airports*, concessionaria dell'omonimo progetto il cui valore complessivo ammonta a circa 6 miliardi di euro. L'accordo siglato da FS International SpA riguarda le attività propedeutiche da sviluppare per la presa in carico del servizio di *Operation & Maintenance* dell'*Airport Rail Link* in vista del contratto definitivo, *l'Operation & Maintenance Contract Agreement* (OMCA), che includerà l'esercizio e la manutenzione di tre sistemi ferroviari comprensivi di infrastruttura, materiale rotabile e depositi.

Nonostante le forti criticità contingenti dovute all'emergenza sanitaria in corso, un primo *team* di esperti è già stato inviato in Thailandia per avviare le attività preparatorie preliminari e fornire supporto specialistico alla progettazione e realizzazione della prima linea ferroviaria thailandese ad alta velocità.

FS International SpA gestirà il servizio *Airport Rail Link* a partire da ottobre 2021 attraverso la società locale FS Italian Railways Thailand, costituita nel mese di marzo 2021 con GS Rail SpA e FSTechnology SpA.

La nuova linea alta velocità rientra nel più ampio piano di investimenti infrastrutturali 2018-2038, stimato complessivamente in 45 miliardi di dollari, varato dal governo thailandese per trasformare il Paese in futuro *hub* regionale. Essa si caratterizza inoltre quale componente principale dell'*Eastern Economic Corridor*, corridoio per la crescita economica dell'ASEAN (*Association of South-East Asian Nations*) che si connetterà alla *Belt and Road Initiative*, oggetto del memorandum d'intesa concluso nel marzo 2019 dai governi di Italia e Cina.

Febbraio

Il Gruppo FS ha sottoscritto nuove importanti intese con le Organizzazioni Sindacali

Il 18 febbraio 2021 Agens e il Gruppo FS hanno sottoscritto alcune importanti intese con le Organizzazioni Sindacali. In particolare è stato siglato l'Accordo relativo al CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 16.12.2016 e sono stati convenuti alcuni interventi sull'istituto dello *smart working* e del *welfare*. Le Parti hanno inoltre firmato un Protocollo per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari, con il quale il Gruppo riafferma i principi che contraddistinguono un'economia sana sostenuta dalla qualità del lavoro quali la legalità, la trasparenza, la sostenibilità, la salute e la sicurezza sui luoghi di lavoro.

Sentenza Consiglio di Stato in tema Delibera ART 70/2014

Con Sentenza n. 1262 del 12 febbraio 2021 il Consiglio di Stato, previa riunione, ha respinto i ricorsi per revocazione avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019, proposti da Trenitalia SpA, da altra impresa ferroviaria e – in via incidentale – dall'ART. Con la sentenza n. 6108/2019, il Consiglio di Stato aveva accolto il ricorso in appello di RFI SpA (avverso la sentenza del TAR Piemonte n. 541/2017) e annullato la delibera ART n. 70/2014 nella parte relativa alle misure di regolazione che hanno determinato il canone di accesso alla rete ferroviaria AV/AC per l'anno 2015. Il Consiglio di Stato aveva inoltre riconosciuto la necessità che l'ART rinnovi il procedimento relativamente al periodo regolatorio dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015 e compia un'istruttoria che tenga conto dei principi affermati nella presente sentenza.

Conferma Rating Standard and Poor's

In data 18 Febbraio 2021 l'agenzia Standard and Poor's ha confermato nuovamente, rispetto all'ultima valutazione avvenuta a luglio 2020, sia l'*Issuer Credit Rating* a "BBB" che lo "*Stand Alone Credit Profile*" (SACP) a "bbb+", quest'ultimo dunque un notch sopra al rating complessivo di FS e della Repubblica Italiana. L'outlook rimane negativo.

Nuovi bond e Finanziamenti

In data 23 febbraio 2021 il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane ha deliberato l'emissione di nuovi prestiti obbligazionari (riservati agli investitori istituzionali a valere sul Programma EMTN quotato presso la Borsa valori di Dublino) e il ricorso ad altri strumenti finanziari, per un importo complessivo massimo di Euro 2 miliardi e 900 milioni.

I proventi raccolti sul mercato dei capitali di debito finanzieranno i fabbisogni per investimenti del Gruppo FS del 2021, ed in particolare saranno destinati all'acquisto di nuovi convogli per il trasporto passeggeri regionale e per quello a media-lunga percorrenza, anche in ambito internazionale, nonché all'infrastruttura ferroviaria.

Marzo

Contributi Trenitalia settore mercato

In data 10 marzo 2021 il comunicato stampa della Commissione Europea, declinato poi dalla comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha approvato i contributi relativi al settore mercato, per il periodo 8 marzo 2020 – 30 giugno 2020. Sono stati parzialmente rivisti sia i criteri di determinazione dei contributi che il periodo di riferimento. La Commissione ha riconosciuto risorse economiche alle imprese per un importo complessivo pari a 511 milioni di euro per il suddetto periodo. Per quanto riguarda il periodo successivo proseguono le interlocuzioni tra il MIMS e la Commissione Europea al fine di individuare criteri e modalità per la quantificazione di ulteriori contributi stante le oggettive restrizioni alla mobilità delle persone tra le Regioni dettata dai DPCM che si sono susseguiti anche dopo il 30 giugno a cui va ad aggiungersi il mantenimento per l'intero anno delle limitazioni dei posti vendibili per garantire il distanziamento a bordo treno.

Emissione obbligazionaria "Green" – Serie 17 Emtn

In data 18 marzo 2021 – con regolamento il 25 marzo – FS Italiane ha collocato il suo terzo green bond per l'ammontare di Euro 1 miliardo. Il titolo ha cedola fissa pari allo 0,375% e scadenza 25 marzo 2028 ed è stato emesso a valere sul Programma EMTN aggiornato il 12 marzo 2021.

L'emissione si inquadra nell'ambito del *Green Bond Framework* istituito da FS al fine di finanziare progetti con impatti positivi in termini di sostenibilità ambientale; nello specifico i proventi dell'emissione sono destinati al rinnovo del materiale rotabile per il trasporto pubblico come di seguito dettagliato:

- Nuovi treni elettrici Pop&Rock per il trasporto passeggeri regionale;
- Nuovi treni elettrici Alta Velocità "ETR 1000" per il trasporto passeggeri a lunga percorrenza.

Entrambi i progetti assicurano miglioramenti dell'efficienza energetica, riduzione delle emissioni di CO2 e lo shift modale verso l'utilizzo del treno nel trasporto pubblico locale e nella lunga percorrenza.

Per questa operazione FS Italiane vede confermata la certificazione dalla *Climate Bonds Initiative*, organizzazione no profit che promuove a livello mondiale la finanza sostenibile come strumento per contrastare i cambiamenti climatici. La

certificazione della CBI e i progetti finanziati da FS Italiane confermano il forte impegno di FS sui temi ESG, promosso dal Gruppo attraverso operazioni di finanza sostenibile.

L'allocazione dei proventi dell'emissione avverrà mediante la sottoscrizione di intercompany loan tra FS e Trenitalia rispecchiando nella sostanza caratteristiche e condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti dell'emissione.

L'emissione, si inquadra nell'ambito dei complessivi 2,9 miliardi di euro deliberati il 23 febbraio 2021 dal CdA di FS per i fabbisogni del Gruppo del 2021.

Allegati

Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo

1. IMPRESA CONTROLLANTE ED ELENCO DELLE IMPRESE CONTROLLATE

Impresa controllante

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	Italia	39.204.173.802				

Settore operativo: Trasporto

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
In Italia							
Ataf Gestioni Srl	Firenze	Italia	5.927.480	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	70,00 30,00	70,00	Integrale
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	Italia	73.000.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Campania SpA	Salerno	Italia	5.900.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Rail Service Srl	Roma	Italia	3.497.788	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Veneto SpA	Padova	Italia	20.500.000	Busitalia - Sita Nord Srl ASP Holding SpA	78,78 21,22	78,78	Integrale
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	Bari	Italia	4.682.830	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Firenze City Sightseeing Srl	Firenze	Italia	200.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	60,00 40,00	42,00	Integrale
I-Mago SpA	Firenze	Italia	408.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	58,00 42,00	40,60	Integrale
Mercitalia Intermodal SpA (già CEMAT SpA)	Milano	Italia	7.000.000	Mercitalia Logistics SpA Soci Terzi	53,28 46,72	53,28	Integrale
Mercitalia Logistics SpA (già FS Logistica SpA)	Roma	Italia	184.611.372	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Maintenance Srl	Milano	Italia	12.000.000	Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	Roma	Italia	60.720.880	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer Srl)	Genova	Italia	5.000.000	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
Savit Srl	Terni	Italia	1.000.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Terminal Alptransit Srl	Milano	Italia	15.000.000	Mercitalia Logistics SpA Soci Terzi	58,00 42,00	58,00	Integrale
Trenitalia SpA	Roma	Italia	1.607.137.500	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
All'estero							
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus (Germania)	Germania	50.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	100,00	Integrale
Die Länderbahn GmbH DLB (già Vogtlandbahn-GmbH)	Viechtach (Germania)	Germania	1.022.584	Regentalbahn GmbH	100,00	100,00	Integrale
Die Länderbahn CZ s.r.o.	Ústi nad Labem (Repubblica Ceca)	Repubblica Ceca	500.000(1)	Die Länderbahn GmbH DLB	100,00	100,00	Integrale
erixx GmbH	Soltau (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	87,51	Integrale
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen (Germania)	Germania	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	73,58	74,75	Integrale
Neißeverkehr GmbH	Forst (Germania)	Germania	1.074.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	80,00	80,00	Integrale
NETINERA Bachstein GmbH	Celle (Germania)	Germania	150.000	NETINERA Deutschland GmbH	95,34	100,00	Integrale
NETINERA Deutschland GmbH	Viechtach (Germania)	Germania	1.025.000	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
NETINERA Immobilien GmbH	Berlino (Germania)	Germania	240.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	100,00	Integrale
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	100.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	87,51	Integrale
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	52,50	Integrale
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle (Germania)	Germania	21.034.037	NETINERA Bachstein GmbH	87,51	87,51	Integrale
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlino (Germania)	Germania	200.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	400.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Groningen-Utrecht BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	18.000	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Mobility Service BV	Utrecht (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	18.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Multimodaal BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	100	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Taxi BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	100	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Regentalbahn GmbH	Viechtach (Germania)	Germania	2.444.152	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	100,00	Integrale
Rom Rail Srl	Bucarest (Romania)	Romania	385.943	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	93,00 7,00	93,00	Integrale
sei mobil Verkehrsgesellschaft mbH	Sendenhorst (Germania)	Germania	26.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	100,00	100,00	Integrale
Sippel-Travel GmbH	Mainz-Kastell (Germania)	Germania	127.950	Autobus Sippel GmbH	100,00	100,00	Integrale
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Berlino (Germania)	Germania	1.022.584	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	100,00	Integrale
Thello SAS	Parigi (Francia)	Francia	10.500.000	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
TrainOSE SA	Atene (Grecia)	Atene	34.406.509	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
Trenitalia c2c Limited	Londra (Regno Unito)	Regno Unito	100.000 (1)	Trenitalia UK Limited	100,00	100,00	Integrale
Trenitalia UK Limited	Londra (Regno Unito)	Regno Unito	13.000.100 (1)	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AG	Troisdorf (Germania)	Germania	286.070	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Consulting Gmbh	Troisdorf (Germania)	Germania	25.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik Transalpine GmbH	Schwechat (Austria)	Germania	35.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik A/S	Padborg (Danimarca)	Germania	500.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale

TX Logistik AB	Helsingborg (Svezia)	Germania	400.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik GmbH	Basel (Svizzera)	Germania	50.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Service Management GmbH	Troisdorf (Germania)	Germania	50.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
Verkehrstriebe Bils GmbH	Sendenhorst (Germania)	Germania	25.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	100,00	Integrale
vlexx GmbH	Mainz (Germania)	Germania	25.000	Regentalbahn GmbH	100,00	100,00	Integrale

(1) Dati espressi in valuta locale

Settore operativo: Infrastruttura

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
In Italia							
Anas SpA	Roma	Italia	2.269.892.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Anas International Enterprise SpA	Roma	Italia	3.000.000	Anas SpA	100,00	100,00	Integrale
Bluferries Srl	Messina	Italia	20.100.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Blu Jet Srl	Messina	Italia	200.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Cremonesi workshop Srl	Brescia	Italia	100.000	Italferr SpA Soci Terzi	80,00 20,00	80,00	Integrale
Grandi Stazioni Rail SpA	Roma	Italia	4.304.201	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Infrarail Firenze Srl	Firenze	Italia	5.500.000	RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Italferr SpA	Roma	Italia	14.186.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Quadrilatero Marche-Umbria SpA	Roma	Italia	50.000.000	Anas SpA Soci Terzi	92,38 7,62	92,38	Integrale
Metropark SpA	Roma	Italia	3.016.463	FS Sistemi Urbani Srl	100,00	100,00	Integrale
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	Italia	31.528.425.067	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Terminali Italia Srl	Roma	Italia	7.345.686	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni SpA	Roma	Italia - Austria	985.790.910	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	89,74 10,26	89,74	Integrale

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
All'estero							
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado (Serbia)	Serbia	39.626.684 (1)	Italferr SpA	100,00	100,00	Integrale
FSI Saudi Arabia for Land Transport LLC	Riyadh	Arabia Saudita	10.030.000 (1)	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale

(1) Dati espressi in valuta locale

Settore operativo: Servizi Immobiliari

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
In Italia							
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	Italia	532.783.501	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	Italia	4.000.000	FS Italiane SpA Eurostazioni SpA	60,00 40,00	60,00	Integrale

Settore operativo: Altri servizi

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
In Italia							
Fercredit SpA	Roma	Italia	32.500.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Ferservizi SpA	Roma	Italia	8.170.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
FS International SpA	Roma	Italia	5.660.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
FSTechnology SpA	Roma	Italia	27.578.244	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Italcertifer SpA	Firenze	Italia	480.000	FS Italiane SpA	55,66	55,66	Integrale
NUGO SpA	Roma	Italia	1.000.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale

2. ELENCO DELLE *JOINT VENTURE*

Settore operativo: Trasporto

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
In Italia							
Trenitalia TPER Scarl	Bologna	Italia	1.000.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	70,00 30,00	70,00	*Equity*
Trenord Srl	Milano	Italia	76.120.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
All'estero							
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing (Germania)	Germania	25.000	Die Länderbahn GmbH DLB	50,00 50,00	50,00	*Equity*
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg (Germania)	Germania	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG	100,00	26,97	*Equity*
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle (Germania)	Germania	1.099.300	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	61,00 39,00	27,42	*Equity*

				Soci Terzi			
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade (Germania)	Germania	4.600.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	60,00 40,00	26,97	*Equity*
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade (Germania)	Germania	25.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	60,00 40,00	26,97	*Equity*
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim (Germania)	Germania	500.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde (Germania)	Germania	250.000	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	100,00	50,00	*Equity*
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	Celle (Germania)	Germania	600.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG	100,00	44,95	*Equity*

(1) Dati espressi in valuta locale

Settore operativo: Infrastruttura

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
All'estero							
Operation Alliance OPS Co	Riyadh	Arabia Saudita	100.000(1)	FSI Saudi Arabia for Land Transport LLC Italferr SpA	50,00	50,00	*Equity*
Partenariato Italferr+Altinok	Istanbul	Turchia	1.000 (1)	Altinok Müşavir Mühendislik Taahüt San. Ve Tic. Ltd. Şti. Italfer SpA	50,10 49,90	50,10	*Equity*
SWS Italferr Adi Ortakligi	Ankara	Turchia	1.000 (1)	Merkezi İtalya İstanbul Merkez Şubesi SWS Global Mühendislik Proje Taahhüt San. ve Tic. A.Ş.	50,00 50,00	50,00	*Equity*
Tunnel Euralpin Lyon Turin - TELT SaS (già Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas)	Le Bourget du Lac (Francia)	Italia - Francia	1.000.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*

(1) Dati espressi in valuta locale

3. ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE

Settore operativo: Trasporto

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
In Italia							
Alpe Adria SpA	Trieste	Italia	120.000	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	33,33 66,67	33,33	*Equity*
City Boat Srl	Firenze	Italia	20.000	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	25,00 75,00	25,00	*Equity*
Eurogateway Srl	Novara	Italia	599.000	Mercitalia Intermodal SpA (già	38,95 11,58 49,47	32,33	*Equity*

				CEMAT SpA) Mercitalia Rail Srl Soci Terzi			
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	Italia	230.000.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	14,74 85,26	14,74	*Equity*
Li-Nea SpA	Scandicci (Firenze)	Italia	2.340.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	34,00 66,00	23,80	*Equity*
METRO 5 SpA	Milano	Italia	53.300.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	36,70 63,30	36,70	*Equity*

Denominazione	**Sede legale**	**Sede operativa**	**Capitale Sociale**	**Società Partecipante**	**% Diritti di voto**	**% *Equity Ratio***	**Metodo di consolidamento**
All'estero							
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles (Belgio)	Belgio	100.000	Mercitalia Intermodal SpA (già CEMAT SpA) Soci Terzi	25,10 74,90	13,37	*Equity*
CeBus GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	34,50 1,00 64,50	9,46	*Equity*
CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	34,40 1,00 64,60	9,43	*Equity*
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	571.450	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Soci Terzi	34,70 65,30	9,51	*Equity*
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster (Germania)	Germania	84.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	29,67 70,33	29,67	*Equity*
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster (Germania)	Germania	36.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	29,67 70,33	29,67	*Equity*
First Trenitalia West Coast Limited	Londra (Regno Unito)	Inghilterra	100	Trenitalia UK Limited Soci Terzi	30,00 70,00	30,00	*Equity*
Hafen Lüneburg GmbH	Lüneburg (Germania)	Germania	1.750.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG Soci Terzi	30,00 70,00	26,25	*Equity*
Logistica SA	Levallois (Francia)	Francia	37.000	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*
Ostmecklenburgische Bahnwerk GmbH	Neustrelitz (Germania)	Germania	25.000	Prignitzer Eisenbahn GmbH Soci Terzi	49,00 51,00	49,00	*Equity*

Settore operativo: Infrastruttura

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
In Italia							
Autostrada Asti - Cuneo SpA	Roma	Italia	200.000.000	Anas Spa Soci Terzi	35,00 65,00	35,00	*Equity*
Autostrade del Lazio SpA	Roma	Italia	350.165	Anas Spa Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*
Concessioni Autostradali Lombarde - CAL SpA	Milano	Italia	4.000.000	Anas Spa Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*
Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA	Venezia	Italia	2.000.000	Anas Spa Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Bolzano	Italia - Austria	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA Soci Terzi	50,00 50,00	44,10	*Equity*
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	Italia	16.876.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*
Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	Susa	Italia	65.016.000	Anas Spa Soci Terzi	31,74 68,26	31,74	*Equity*
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco SpA	Prè Saint Didier (AO)	Italia	198.749.200	Anas Spa Soci Terzi	32,12 67,88	32,12	*Equity*
Terminal Tremestieri Srl	Messina	Italia	78.363	Bluferries Srl Soci Terzi	33,33 66,67	33,33	*Equity*

Settore operativo: Altri servizi

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% *Equity Ratio*	Metodo di consolidamento
In Italia							
Italiacamp Srl	Roma	Italia	150.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	20,00 80,00	20,00	*Equity*

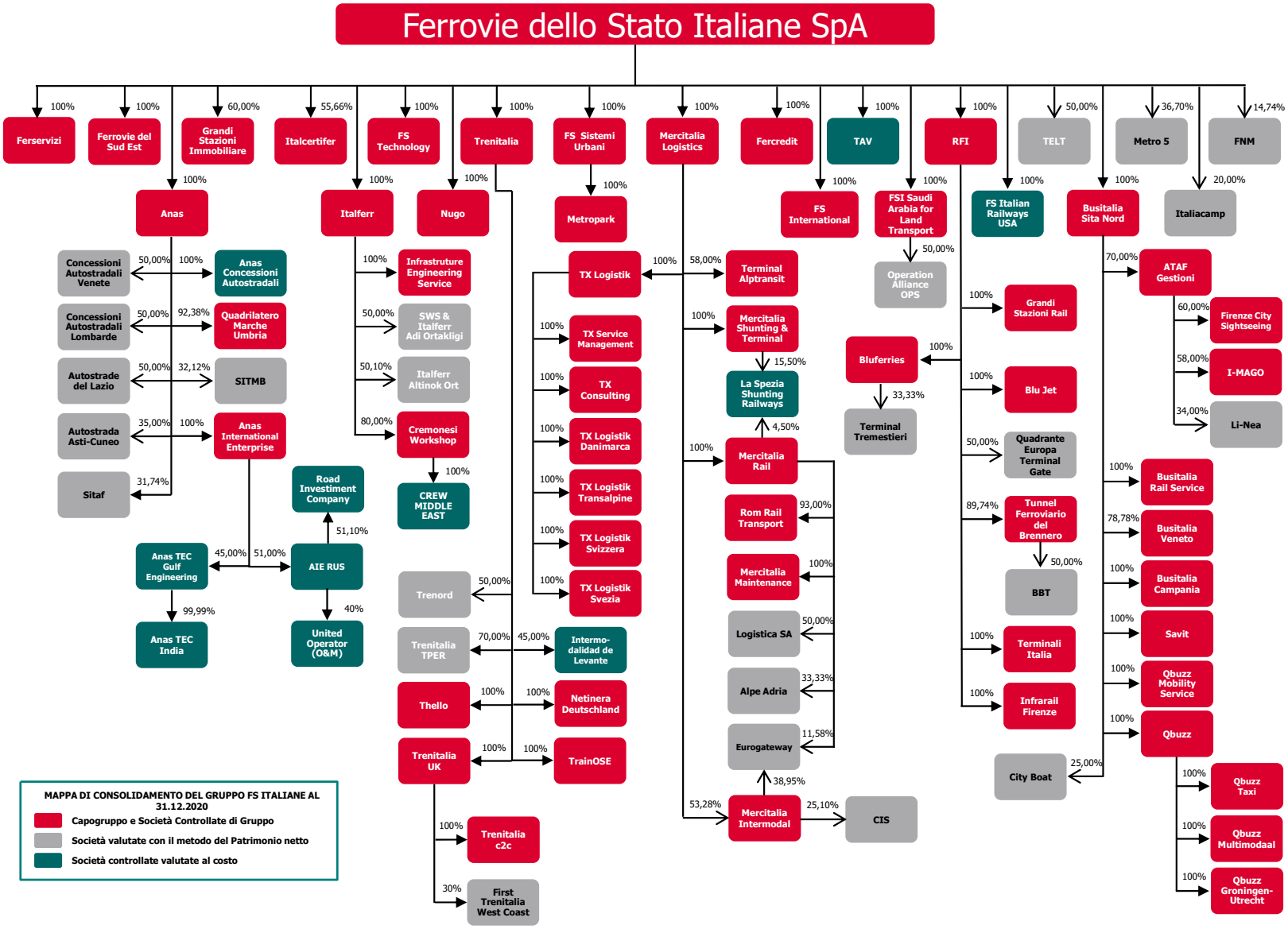
4. ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

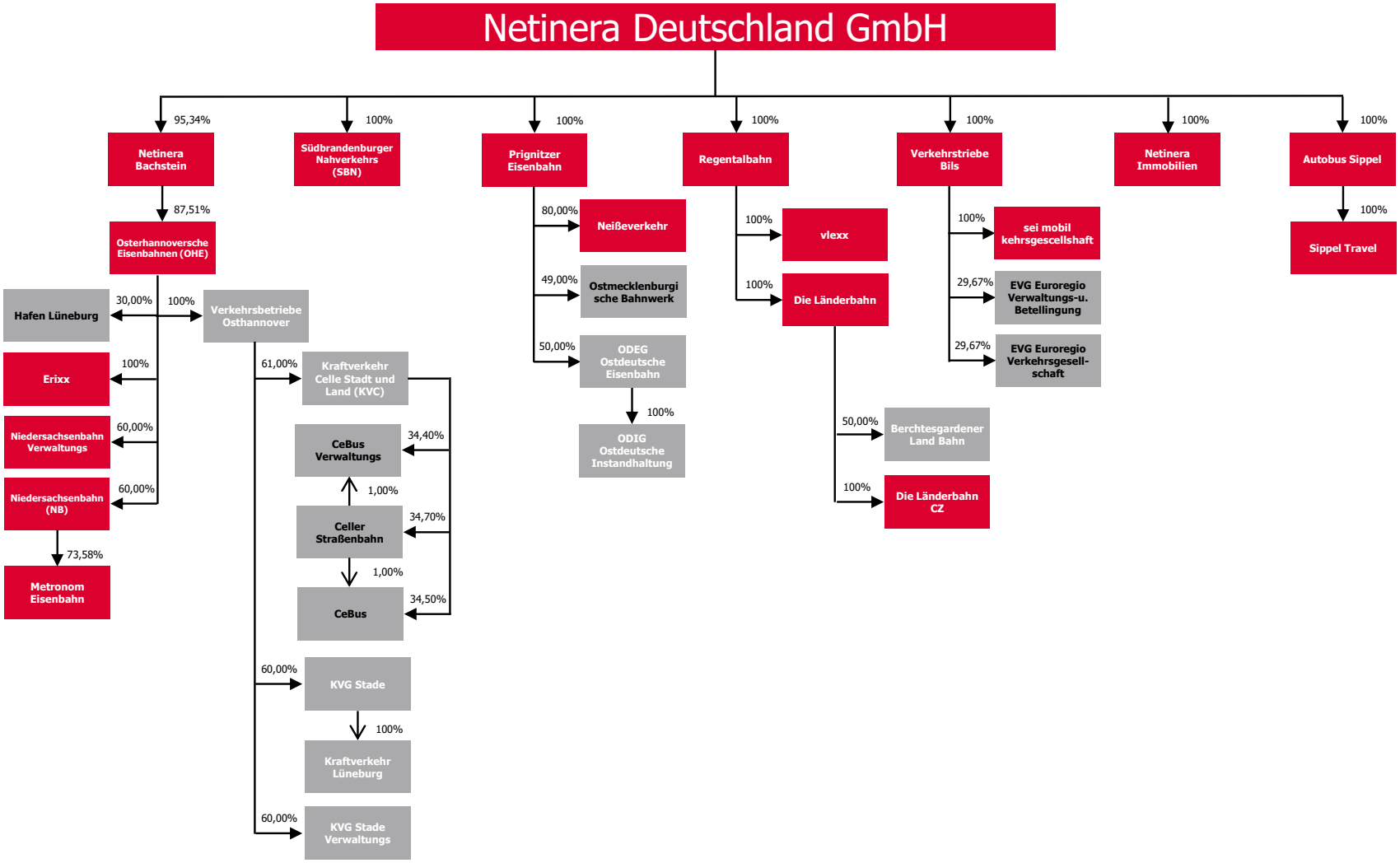
Denominazione	Sede legale	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto
In Italia				
Anas Concessioni Autostradali SpA	Roma	1.000.000	Anas Spa	100,00
Autostrada del Molise SpA in liquidazione	Campobasso	3.000.000	Anas Spa Soci Terzi	50,00 50,00
La Spezia Shunting Railways SpA	La Spezia	1.000.000	Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer Srl) Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	15,50 4,50 80,00
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	200.000	RFI SpA Soci Terzi	51,00 49,00
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712.000	Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer Srl) Soci Terzi	51,00 49,00
Sita SpA in liquidazione	Roma	200.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	55,00 45,00
Stretto di Messina SpA in liquidazione	Roma	383.179.794	Anas Spa Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	81,84 13,00 5,16
TAV Srl	Roma	50.000	FS Italiane SpA	100,00

Denominazione	Sede legale	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto
All'estero				
Anas International Enterprise RUS LLC	Mosca (Russia)	63.000 (1)	Anas International Enterprise SpA Soci Terzi	51,00 49,00
Anas Tec Gulf Engineering LLC	Doha (Qatar)	50.000 (1)	Anas International Enterprise SpA Tecnositaf Gulf Integrated System WLL Soci Terzi	45,00 4,00 51,00
Anas Tec India Private Limited	Vijaywada, Krishna, State of Andhra Pradesh (India)	235.282.002 (1)	Anas Tec Gulf Engineering LLC	99,99
Cisalpino SA in liquidazione	Berna (Svizzera)	100.750(1)	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00
Crew Middle East DMCC	Dubai (Emirati Arabi Uniti)	25.220	Cremonesi Workshop Srl	100,00
Intermodalidad de Levante SA	Valencia (Spagna)	1.440.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	45,00 55,00
FS Italian Railways USA Inc	San Francisco (California)	100.000(1)	FS Italiane SpA	100,00
Road Investment Company (RIC) LLC	Mosca (Russia)	500.000 (1)	Anas International Enterprise RUS LLC Soci Terzi	51,10 48,90
United Operator (O&M)	Mosca (Russia)	10.000 (1)	Anas International Enterprise RUS LLC Tecnositaf Russia LLC Soci Terzi	40,00 10,00 50,00

(1) Dati espressi in valuta locale

5. MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE




Netinera Deutschland GmbH
95,34%
Netinera Bachstein
100%
Südbrandenburger Nahverkehrs (SBN)
100%
Prignitzer Eisenbahn
100%
Regentalbahn
100%
Verkehrstriebe Bils
100%
Netinera Immobilien
100%
Autobus Sippel
87,51%
Osterhannoversche Eisenbahnen (OHE)
100%
Sippel Travel
80,00%
Neißeverkehr
49,00%
Ostmecklenburgische Bahnwerk
50,00%
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn
100%
ODIG Ostdeutsche Instandhaltung
100%
vlexx
100%
Die Länderbahn
50,00%
Berchtesgardener Land Bahn
100%
Die Länderbahn CZ
100%
sei mobil kehrsgesellshaft
29,67%
EVG Euroregio Verwaltungs-u. Betellingung
29,67%
EVG Euroregio Verkehrsgesell-schaft
30,00%
Hafen Lüneburg
100%
Verkehrsbetriebe Osthannover
100%
Erixx
60,00%
Niedersachsenbahn Verwaltungs
60,00%
Niedersachsenbahn (NB)
73,58%
Metronom Eisenbahn
61,00%
Kraftverkehr Celle Stadt und Land (KVC)
34,40%
CeBus Verwaltungs
1,00%
Celler Straßenbahn
34,70%
1,00%
CeBus
34,50%
60,00%
KVG Stade
100%
Kraftverkehr Lüneburg
60,00%
KVG Stade Verwaltungs
MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO NETINERA AL 31.12.2020
Capogruppo e Società Controllate di Gruppo
Società valutate con il metodo del Patrimonio netto

6. INFORMATIVA EX LEGGE N. 124 DEL 2017

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Soggetto beneficiario	Descrizione	Importo in euro
Ministero dell'Economia e delle Finanze (in favore di TELT)	Capitolo 7122	63.459.429

FERSERVIZI

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Fondimpresa	Finanziamenti per formazione	78.000

TRENITALIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Unione Europea	Progetto MyRail	15.000
Fondo Impresa	Contributi alla formazione	108.311
Regione Calabria	Compensazione mancati ricavi da traffico	10.550.266
Regione Lazio	Compensazione mancati ricavi da traffico	15.715.917
Regione Liguria	Compensazione mancati ricavi da traffico	10.800.986
Regione Marche	Compensazione mancati ricavi da traffico	8.733.047
Regione Sardegna	Compensazione mancati ricavi da traffico	1.090.039
Regione Veneto	Compensazione mancati ricavi da traffico	11.559.625
Regione Umbria	Compensazione mancati ricavi da traffico	2.036.066
Regione Friuli-Venezia-Giulia	Compensazione mancati ricavi da traffico	1.939.279
Regione Toscana	Compensazione mancati ricavi da traffico	17.250.235
Regione Trento	Compensazione mancati ricavi da traffico	894.933
Regione Valle d'Aosta	Compensazione mancati ricavi da traffico	210.583
Regione Puglia	Compensazione mancati ricavi da traffico	2.394.717
Regione Abruzzo	Compensazione mancati ricavi da traffico	1.189.324
Regione Basilicata	Compensazione mancati ricavi da traffico	272.845
Regione Campania	Compensazione mancati ricavi da traffico	4.867.134
Regione Molise	Compensazione mancati ricavi da traffico	193.478

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Enti Locali	Contributi c/impianti	192.349.433
Ministero dell'Economia e delle Finanze	Contributi c/impianti	4.732.879.397
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi c/impianti	724.446.300
Presidente del Consiglio dei Ministri	Contributi c/impianti	80.922.522
UE	Contributi c/impianti	122.702.711
Altro	Contributi c/esercizio	16.378.698
Ministero dell'Economia e delle Finanze	Contributi c/esercizio	1.015.556.791
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi c/esercizio	277.100.000
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Cap. 1274 - Incentivazione trasporto merci / Cap.7302	Contributi c/esercizio	101.002.809
CSEA	Contributi passanti	168.848.214
Fondimpresa	Aiuti alla formazione (art. 31)	1.041.332

ANAS

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi c/impianti	1.444.722.000
Enti locali	Contributi c/impianti	117.606.000
Enti locali - UE (Programmi POR)	Contributi c/impianti	24.549.000
Contabilità speciale Emergenza Sardegna	Contributi c/impianti	22.132.000
Commissario straordinario Polcevera	Contributo c/Esercizio per riaddebito prestazioni	808.000

GRANDI STAZIONI RAIL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi per riqualificazione e realizzazione delle infrastrutture complementari alle grandi stazioni	16.581.898
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi per riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie	5.811.655

ITALFERR

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Stato	Superammortamento (art. 50 DL 34/2020)	31.000
Stato	Stralcio saldo IRAP 2019 (art. 24 DL 34/2020)	258.000

METROPARK

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Comune di Albano	Locazione spazi	25.000
Comune di Certaldo	Locazione spazi	20.000
Comune di Legnano	Locazione spazi	15.000
Comune di Abbiategrasso	Locazione spazi	15.000
Comune di Conegliano	Locazione spazi	3.000
Comune di Aversa	Locazione spazi	12.000

MERCITALIA LOGISTICS

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Gestore Servizi Energetici	Contributi fotovoltaico	253.706
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ferrobonus	19.304
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo Merci	1.299.586
Lugo Terminal SpA	Riaccredito contributo Ferrobonus	10.779
CFI Intermodal Srl	Riaccredito contributo Ferrobonus	126
Mercitalia Intermodal SpA	Riaccredito contributo Ferrobonus	17

MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
RFI	Contributo legge 190/2014	84.745
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo c/impianti	8.811
Agenzia delle Entrate	Contributo sanificazioni Covid-19	28.297
GSE	Contributo energia da fonti rinnovabili	1.980

MERCITALIA RAIL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi in c/esercizio - mezzi stradali	6.872.349
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributi in c/esercizio - trasporto merci	52.734.239
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Abbattimento inquinamento acustico	851.075

MERCITALIA INTERMODAL

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ufficio Federale dei Trasporti Svizzero	Contributo Merci	4.115.204
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Contributo Merci	3.399.376
Provincia Autonoma di Bolzano	Contributo Merci	2.125.024
Regione Lombardia	Contributo Merci	215.879
Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale	Contributo ai sensi Art.7 comma 2-ter L.130/2018	126.440
Regione Liguria	Conributi Ferrobonus	91.465
Connecting Europe Facility (CEF)	Contributo per riduzione del rumore	63.380
Ministero Infrastrutture e Trasporti	Decreto 1/2019 retrofit carri	35.326

BUSITALIA CAMPANIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Campania	Contributo D.L. 34/20 (cd. Rilancio)	1.059.894
Regione Campania	Contributi c/investimenti per l'acquisto di 50 autobus	6.155.209

BUSITALIA VENETO

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Veneto	Contributi c/esercizio_DGRV 1320/2020 - DL 34	2.505.983
Regione Veneto	Contributi c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 104	3.004.600

ATAF GESTIONI

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del Lavoro	Contributi CCNL 2020 I semestre	2.247.309
Ministero del Lavoro	Contributi CCNL 2019 Saldo	811.785
Regione Toscana	Contributi c/capitale	5.398.998
Regione Toscana	Contributi c/capitale	799.797

BUSITALIA SITA NORD

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Ministero del lavoro	Contributi CCNL 2020	5.924.048
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2020	3.315.342
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Oneri malattia 2020	22.814
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Oneri malattia 2020	82.263
Regione Toscana - tramite Scarl	DL 19/05/2020 n. 34 (cd. DL Rilancio) – Anticipazione	877.368
Regione Toscana - tramite Scarl	DL 14/08/2020 N. 104 (cd DL Agosto) - Quota 100 MLN	214.918
Regione Umbria - tramite Scarl	DL 19/05/2020 n. 34 (cd. DL Rilancio) – Anticipazione	2.015.637

FERROVIE DEL SUD EST

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Regione Puglia	Raddoppio binario Bari Mungivacca-Noicattaro, interramento stazioni Triggiano e Capurso	46.397.711
Regione Puglia	Metropolitana di superfice Martina/Lecce/ Gagliano. Elettrificazione ed eliminazione PL	45.500.000
Regione Puglia	Fornitura n. 1 elettrotreno	1.197.000
Regione Puglia	N. 5 composizioni Elettrotreni	6.289.500
Regione Puglia	Contributo Covid-19	1.449.215

FSTECHNOLOGY

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Unione Europea - Union des Industrie Ferroviaries Europeennes	Progetto GOF4R	126.225

QUADRILATERO MARCHE UMBRIA

Soggetto erogante	Descrizione	Importo in euro
Cassa Depositi e Prestiti	Contributi ex CIPE 13/04	9.760.000
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Delibera CIPE 109/2015 L.164/2014 "Sblocca Italia"	29.575.000
Regione Marche	Finanziamenti Accordo Quadro Pedemontana Marche	16.112.000
Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura delle Marche	Contributi c/impianti	463.000
Anas SpA	Contratto di Programma Quadro MIT-Anas 2016-2020	12.306.000

Allegato: *GRI Content Index*

Introduzione al GRI *Content Index* (Perimetro di *reporting*)

In funzione dei criteri di materialità (impatti reali o potenziali con riferimento alle tematiche materiali e alla natura del business delle società) e di controllo (diretto/indiretto) sono stati identificati diversi perimetri di rendicontazione a seconda della tematica di riferimento:

- Profilo del Gruppo e *Compliance*: Ferrovie dello Stato Italiane SpA (*Holding* del Gruppo) e società consolidate con il metodo integrale (si veda Relazione Finanziaria Annuale 2020, Allegato "Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo");
- *Governance*: Ferrovie dello Stato Italiane SpA;
- Dati di natura economica: Ferrovie dello Stato Italiane SpA (*Holding* del Gruppo) e società consolidate con il metodo integrale (si veda Relazione Finanziaria Annuale 2020, Allegato "Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo");
- Dati di *Customer* ("Centralità dei bisogni delle persone e dei clienti"): società consolidate con metodo integrale che offrono servizi al pubblico e che svolgono indagini per valutare la soddisfazione dei clienti:

Settore Operativo	Controllate dirette	Controllate indirette
Infrastruttura	Rete Ferroviaria Italiana SpA Anas SpA	
Trasporto (passeggeri su ferro)	Trenitalia SpA Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	TrainOSE SA Gruppo Netinera Trenitalia c2c Limited
Trasporto (passeggeri su gomma)	Busitalia - Sita Nord Srl	Ataf Gestioni Srl Busitalia Campania SpA Busitalia Veneto SpA Qbuzz BV
Trasporto (merci su ferro)	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Rail Srl

- Dati di sicurezza ("Promozione della sicurezza", "*Security*, sicurezza delle informazioni e *privacy*", "Infrastrutture sostenibili"): società che hanno la responsabilità della sicurezza della circolazione sulla rete ferroviaria e stradale; appalti di lavoro su infrastrutture ferroviarie; *security* sugli *asset core* funzionali all'esercizio ferroviario; società che offrono servizi al pubblico:

Settore Operativo	Controllate dirette	Controllate indirette
Infrastruttura	Rete Ferroviaria Italiana SpA Anas SpA Italferr[1] SpA	
Trasporto (passeggeri su ferro)	Trenitalia SpA	TrainOSE SA Gruppo Netinera Trenitalia c2c Limited Thello SAS
Trasporto (passeggeri su gomma)	Busitalia - Sita Nord Srl	Ataf Gestioni Srl Busitalia Campania SpA Busitalia Veneto SpA Qbuzz BV
Trasporto (merci su ferro)	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Rail Srl

- Dati relativi al personale ("Le nostre persone e il loro valore"): i dati delle consistenze sono relativi a Ferrovie dello Stato Italiane SpA e società consolidate con il metodo integrale (si veda Relazione Finanziaria Annuale 2020, allegato "Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo"). Le informazioni relative alle analisi di dettaglio richieste dagli *standard* adottati nella redazione della DNF (es. *turnover*, distribuzione del personale, retribuzioni, formazione, ecc.) si riferiscono mediamente a un perimetro che rappresenta circa il 73% della consistenza totale del Gruppo[2]. Tali informazioni oltre che alla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA, fanno riferimento a:

Settore Operativo	Controllate dirette	Controllate indirette
Infrastruttura	Rete Ferroviaria Italiana SpA Italferr SpA	Terminali Italia Srl Grandi Stazioni Rail SpA Cremonesi Workshop
Trasporto (passeggeri su ferro)	Trenitalia SpA	
Trasporto (passeggeri su gomma)		Busitalia Campania SpA Busitalia Veneto SpA Busitalia Rail Service Srl
Trasporto (merci su ferro)	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Rail Srl Mercitalia Intermodal SpA
Servizi immobiliari	FS Sistemi Urbani Srl Grandi Stazioni Immobiliare SpA	
Altri servizi	Ferservizi SpA Italcertifer SpA Nugo SpA FS Tecnology SpA	

1 I dati riguardano gli appalti civili e tecnologici nei quali Italferr SpA è coinvolta come Direzione Lavori e/o Coordinatore in fase di Esecuzione Lavori, nonché per gli appalti relativi a nuove linee AV/AC affidate a General Contractor nei quali Italferr SpA svolge il ruolo di Direzione Lavori e di Alta Sorveglianza per la sicurezza, e infine per gli appalti a Contraente Generale, nei quali Italferr SpA svolge il ruolo di Alta Sorveglianza sia per la Direzione Lavori sia per la sicurezza. I dati si trovano nel § "Acquisti responsabili".
2 Laddove l'informazione si riferisce a un diverso perimetro, viene specificato in nota nel relativo paragrafo.

- Dati di natura ambientale ("Energia ed emissioni", "Altri impatti"): i dati ambientali ricomprendono oltre alla Capogruppo, le società consolidate con il metodo integrale, sulle quali FS Italiane SpA esercita un controllo diretto (a esclusione delle società che svolgono attività finanziarie e di certificazione/ispezione nel settore del trasporto ferroviario, per le quali l'impatto non è ritenuto materiale) e quelle sulle quali esercita un controllo indiretto attraverso le sue controllate, con un numero di dipendenti maggiore di 100.

Settore Operativo	Controllate dirette	Controllate indirette
Infrastruttura	Rete Ferroviaria Italiana SpA	Terminali Italia Srl Bluferries Srl Blu Jet Srl Grandi Stazioni Rail SpA
	Anas SpA Italferr SpA[3]	
Trasporto (passeggeri su ferro)	Trenitalia SpA Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	TrainOSE SA Gruppo Netinera Trenitalia c2c Limited Thello SAS
Trasporto (passeggeri su gomma)	Busitalia - Sita Nord Srl	Ataf Gestioni Srl Busitalia Campania SpA Busitalia Veneto SpA Qbuzz BV
Trasporto (merci su ferro)	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Rail Srl Mercitalia Shunting & Terminal Srl TX Logistik AG
Servizi immobiliari	FS Sistemi Urbani Srl	
Altri servizi	Ferservizi SpA	

- Dati relativi ai fornitori ("Acquisti responsabili"): i dati si riferiscono alle società esterne con le quali le società del Gruppo, rientranti nel perimetro ambientale, hanno rapporti diretti.

[3] Nella rendicontazione dei dati ambientali è stato deciso di rappresentare separatamente gli impatti ambientali dei cantieri in cui Italferr effettua la direzione lavori. Tale scelta è stata effettuata al fine di depurare le variazioni annuali degli indicatori dagli effetti legati all'andamento delle attività di cantiere che, per loro natura, non hanno carattere di continuità e regolarità nei volumi.

Di seguito si riporta la tabella di raccordo tra gli aspetti materiali identificati, la tematica del GRI corrispondente e il relativo perimetro di rendicontazione. Per ciascun aspetto del GRI legato alle tematiche materiali identificate sono stati considerati i relativi impatti, attuali o potenziali, interni ed esterni al perimetro del Gruppo.

ASPETTI MATERIALI PER IL GRUPPO FS ITALIANE	PERIMETRO INTERNO	PERIMETRO ESTERNO	GRI *STANDARD* E *DISCLOSURE*		NOTE
Economia circolare **Tutela del territorio**	***Gruppo FS Italiane***	***Catena di fornitura***	Materiali Acqua e scarichi idrici Scarichi idrici e rifiuti *Compliance* ambientale	GRI 301 GRI 303 GRI 306 GRI 307	Per il perimetro esterno, la valutazione degli impatti è relativa alle attività di cantiere e alle attività di *assessment* dei fornitori.
Energia, Cambiamento climatico e qualità dell'aria	***Gruppo FS Italiane***	***Catena di fornitura***	Energia Emissioni	GRI 302 GRI 305	Per il perimetro esterno, la valutazione degli impatti è relativa alle attività di cantiere e alle attività di *assessment* dei fornitori.
Etica e integrità e trasparenza nel *business*	***Gruppo FS Italiane***	***Catena di fornitura*** ***Sistema Paese***	*Performance* economiche Anticorruzione Comportamento anti-concorrenziale Imposte Pratiche per la sicurezza *Privacy* dei clienti Politica pubblica *Compliance* socio-economica	GRI 201 GRI 205 GRI 206 GRI 207 GRI 410 GRI 418 GRI 415 GRI 419	
Economia circolare	***Gruppo FS Italiane***	***Catena di fornitura***	Pratiche di approvvigionamento Valutazione ambientale dei fornitori Non discriminazione Libertà di associazione e di contrattazione collettiva Lavoro minorile Lavoro forzato o obbligatorio Valutazione del rispetto dei diritti umani Valutazione sociale dei fornitori	GRI 204 GRI 308 GRI 406 GRI 407 GRI 408 GRI 409 GRI 412 GRI 414	
Innovazione e digitalizzazione	***Gruppo FS Italiane***	***Clienti*** ***Sistema Paese***	-	-	
Intermodalità	***Gruppo FS Italiane***	***Clienti*** ***Sistema Paese***	Comunità locali	GRI 413	
Customer satisfaction **Inclusione e accessibilità dei servizi**	***Gruppo FS Italiane***	***Clienti***	Modalità di coinvolgimento degli *stakeholder*	GRI 102	
Salute e sicurezza sul lavoro **Sicurezza del viaggio**		***Catena di fornitura*** ***Clienti***	Salute e sicurezza sul lavoro Salute e sicurezza dei clienti	GRI 403 GRI 416	Per la catena di fornitura, la valutazione degli impatti è relativa alle attività di cantiere e alle attività di assessment dei fornitori
Coinvolgimento e cura dei dipendenti **Inclusione, equità e diversità** **Selezione, Valorizzazione e Sviluppo**	***Gruppo FS Italiane*** ***Dipendenti***		Occupazione Relazioni tra lavoratori e *management* Salute e sicurezza sul lavoro Formazione e istruzione Diversità e pari opportunità Non discriminazione	GRI 401 GRI 402 GRI 403 GRI 404 GRI 405 GRI 406	
Resilienza delle infrastrutture	***Gruppo FS Italiane***	***Clienti*** ***Sistema Paese***	-	-	

GRI *Content Index*

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/ *DIRECT ANSWER*
GRI 102: Informativa generale			
Profilo dell'organizzazione			
102-1	**Nome dell'organizzazione**	Gruppo in sintesi	
102-2	**Attività, marchi, prodotti e servizi**	Modello di *business* *Performance* economiche e finanziarie dei settori Scenario di riferimento e *focus* sul Gruppo Ferrovie - Andamento dei mercati di riferimento e *focus* sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	
102-3	**Luogo della sede principale**	Note - Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del Bilancio consolidato	
102-4	**Luogo delle attività**	*Performance* economiche e finanziarie dei settori Scenario di riferimento e *focus* sul Gruppo Ferrovie - Andamento dei mercati di riferimento e *focus* sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Allegati – Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo	
102-5	**Proprietà e forma giuridica**	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Note - Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	
102-6	**Mercati serviti**	*Performance* economiche e finanziarie dei settori Scenario di riferimento e *focus* sul Gruppo Ferrovie - Andamento dei mercati di riferimento e *focus* sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Allegati – Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo	
102-7	**Dimensione dell'organizzazione**	Gruppo in sintesi Modello di *business* *Performance* economiche e finanziarie dei settori Scenario di riferimento e *focus* sul Gruppo Ferrovie - Andamento dei mercati di riferimento e *focus* sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
102-8	**Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	Le attività significative del Gruppo sono svolte da lavoratori dipendenti. Nel 2020 non si sono registrate variazioni significative nella composizione dell'organico.
102-9	**Catena di fornitura**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena di fornitura sostenibile	
102-10	**Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura**	*Performance* economiche e finanziarie dei settori Scenario di riferimento e *focus* sul Gruppo Ferrovie - Andamento dei mercati di riferimento e *focus* sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	Nel 2020 non si sono registrate variazioni significative nell'organizzazione e nella catena di fornitura.
102-11	**Principio di precauzione**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Approccio, impegni e politiche Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari – Il sistema di	Nella valutazione e gestione dei rischi economici, ambientali e sociali il Gruppo adotta un approccio basato sul principio precauzionale.

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/ *DIRECT ANSWER*
		Controllo interno e Gestione dei Rischi	
102-12	**Iniziative esterne**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Approccio, impegni e politiche Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena di fornitura sostenibile	
102-13	**Adesione ad associazioni**	Dialogo con gli *stakeholder*	
Strategia			
102-14	**Dichiarazione di un alto dirigente**	Lettera del Presidente Impegno per uno sviluppo sostenibile – Approccio, impegni e politiche	
Etica e integrità			
102-16	**Valori, principi, *standard* e norme di comportamento**	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari – Ulteriori informazioni di Governo societario Impegno per uno sviluppo sostenibile – Approccio, impegni e politiche Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena di fornitura sostenibile	https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/il-gruppo-fs/governance/il-codice-etico-.html
Governance			
102-18	**Struttura di governance**	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	
102-22	**Composizione del massimo organo di governo e relativi comitati**	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	Il Consiglio di Amministrazione di FS, nel periodo di riferimento (esercizio 2020), è composto da sette Amministratori: il Presidente (di sesso maschile), un Amministratore Delegato (di sesso maschile) munito di ampie deleghe gestionali e cinque amministratori non esecutivi e indipendenti (tre dei quali di sesso femminile e due di sesso maschile) secondo quanto valutato dallo stesso Consiglio di Amministrazione, sulla base delle dichiarazioni ed informazioni rese dagli interessati e prendendo a riferimento - pur in assenza di qualsiasi obbligo formale - quanto previsto dal Codice di Autodisciplina delle società quotate approvato da Borsa Italiana. Il numero complessivo degli altri incarichi sociali ricoperti dai membri del CdA di FS SpA, nel periodo tra il 1 gennaio e il 31 dicembre 2020, all'interno del Gruppo è pari a 3 (di cui 1 in ente non profit). Il numero complessivo degli altri incarichi sociali e impegni di diversa natura ricoperti dai membri del CdA di FS SpA, nel periodo tra il 1 gennaio e il 31 dicembre 2020, all'esterno del Gruppo è pari a 32, di cui 2 con natura di rapporto societario in società di capitali e i restanti principalmente riferiti a incarichi/impegni in università, enti accademici, associazioni rappresentative di categoria, enti non profit e enti territoriali.Non si riscontra la presenza di soci o gruppi di soci di minoranza.
102-24	**Nomina e selezione del massimo organo di governo**	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Consiglio di Amministrazione di FS SpA	
Coinvolgimento degli stakeholder			
102-40	**Elenco dei gruppi di *stakeholder***	Dialogo con gli *stakeholder*	
102-41	**Accordi di contrattazione collettiva**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
102-42	**Individuazione e selezione degli *stakeholder***	Dialogo con gli *stakeholder*	
102-43	**Modalità di coinvolgimento degli *stakeholder***	Dialogo con gli *stakeholder*	

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/ *DIRECT ANSWER*
102-44	**Temi e criticità chiave sollevati**	Dialogo con gli *stakeholder* Impegno per uno sviluppo sostenibile – Esperienza del viaggio	
Pratiche di rendicontazione			
102-45	**Soggetti inclusi nel bilancio consolidato**	Allegati – Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo	
102-46	**Definizione del contenuto del *report* e perimetri dei temi**	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	
102-47	**Elenco dei temi materiali**	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	
102-48	**Revisione delle informazioni**	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	Gli eventuali *re-statement* e riclassifiche sono di volta in volta indicate all'interno del presente documento.
102-49	**Modifiche nella rendicontazione**	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	Gli eventuali *re-statement* e riclassifiche sono di volta in volta indicate all'interno del presente documento.
102-50	**Periodo di rendicontazione**		Il periodo di rendicontazione è il 2020.
102-51	**Data del report più recente**	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	
102-52	**Periodicità della rendicontazione**		La periodicità di rendicontazione è annuale.
102-53	**Contatti per richiedere informazioni riguardanti il *report***		Email: rapportosostenibilita@fsitaliane.it Fax: 06 644102077
102-54	**Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI *Standards***	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	
102-55	**Indice dei contenuti GRI**		GRI *content index* (disponibile *online*).
102-56	***Assurance* esterna**	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/ *DIRECT ANSWER*
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1	**Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro**	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	GRI *content index* (disponibile *online*)
103-2	**La modalità di gestione e le sue componenti**	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica Impegno per uno sviluppo sostenibile: – Approccio, impegni e politiche – Sostenibilità ambientale – Esperienza del viaggio – Catena di fornitura sostenibile – Capitale umano – Impegno per la comunità	
103-3	**Valutazione delle modalità di gestione**	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica Impegno per uno sviluppo sostenibile: – Approccio, impegni e politiche – Sostenibilità ambientale – Esperienza del viaggio – Catena di fornitura sostenibile – Capitale umano – Impegno per la comunità	
GRI 200: Economico			
GRI 201: Performance economiche			
201-1	**Valore economico direttamente generato e distribuito**	Premessa – Conto economico consolidato	
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento			
204-1	**Proporzione di spesa verso fornitori locali**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena di fornitura sostenibile	
GRI 205: Anticorruzione			
205-2	**Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione**	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	
GRI 206: Comportamento anticoncorrenziale			
206-1	**Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, *antitrust* e pratiche monopolistiche**	Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) Altre informazioni	Tutti i dipendenti e gli amministratori delle società del Gruppo, nell'espletamento della propria attività professionale, rispettano rigorosamente i limiti imposti dalla normativa *antitrust* e osservano con attenzione le prescrizioni previste dal Manuale di *Compliance Antitrust* e dal Codice di Condotta *Antitrust*, un *vademecum* operativo che raccoglie, in forma sintetica, per esigenze di consultazione rapida e tempestiva, le principali regole di comportamento da adottare qualora si ravvisi o si debba affrontare una delle seguenti circostanze: (i) possibile iniziativa in violazione della normativa *antitrust*; (ii) attività ispettive condotte

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/ *DIRECT ANSWER*
			da un'autorità di tutela della concorrenza; (iii) gestione di una procedura ad evidenza pubblica nel ruolo di stazione appaltante.
GRI 300: Ambientale			
GRI 301: Materiali			
301-1	**Materiali utilizzati per peso o volume**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
GRI 302: Energia			
302-1	**Energia consumata all'interno dell'organizzazione**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
GRI 303: Acqua e scarichi idrici (2018)			
303-1	**Interazione con l'acqua come risorsa condivisa**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
303-2	**Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
303-3	**Prelievo idrico**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	In considerazione dei business caratteristici del Gruppo FS Italiane, non risultano presenti aree a stress idrico.
303-4	**Scarico di acqua**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	In considerazione dei business caratteristici del Gruppo FS Italiane, non risultano presenti aree a stress idrico.
GRI 304: Biodiversità			
304-1	**Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
GRI 305: Emissioni			
305-1	**Emissioni dirette di GHG (*Scope* 1)**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
305-2	**Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (*Scope* 2)**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
GRI 306: Scarichi idrici e rifiuti			
306-2	**Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
306-3	**Sversamenti significativi**	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori			
308-1	**Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena di fornitura sostenibile	
GRI 400: Sociale			
GRI 401: Occupazione			
401-1	**Nuove assunzioni e *turnover***	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro (2018)			
403-1	**Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Capitale umano - Sistemi di Gestione	
403-2	**Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Capitale umano - Sistemi di Gestione	

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/ *DIRECT ANSWER*
403-3	**Servizi di medicina del lavoro**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
403-4	**Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
403-5	**Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
403-6	**Promozione della salute dei lavoratori**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
403-7	**Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali**		L'indicatore non è applicabile in quanto il Gruppo ha controllo sia sui lavoratori che sul luogo di lavoro.
403-9	**Infortuni sul lavoro**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Capitale umano – Sistemi di gestione Impegno per uno sviluppo sostenibile – Sostenibilità ambientale	Per le altre informazioni richieste dallo *standard* (403-9a e 403-9b), ad oggi non disponibili per mancanza di dati necessari, è in corso un'analisi approfondita per strutturare un processo di raccolta nel medio-lungo termine.
GRI 404: Formazione e istruzione			
404-1	**Ore medie di formazione annua per dipendente**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano	
GRI 405: Diversità e pari opportunità			
405-1	**Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Consiglio di Amministrazione di FS SpA- Composizione e nomina	Per quanto concerne la distribuzione del personale per fasce di età, è stata utilizzata una rappresentazione maggiormente dettagliata, rispetto alla richiesta dello *standard*, in quanto ritenuta più significativa.
GRI 406: Non discriminazione			
406-1	**Episodi di discriminazione e misure correttive adottate**		Nel 2020 si sono registrati 2 casi di discriminazione: • una sanzione conservativa di un dipendente di RFI riferita tra l'altro a comportamenti lesivi nei confronti di una collega; • una sanzione conservativa di un dipendente di Trenitalia riferita tra l'altro a comportamenti lesivi della di dignità di alcuni colleghi (sia donne sia uomini).
GRI 407: Libertà di associazione e contrattazione collettiva			
407-1	**Attività e fornitori in cui il diritto alla libertà di associazione e contrattazione collettiva può essere a rischio**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Catena della fornitura sostenibile	

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/ *DIRECT ANSWER*
GRI 408: Lavoro minorile			
408-1	**Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena della fornitura sostenibile	
GRI 409: Lavoro forzato			
409-1	**Attività e fornitori con elevato rischio di casi di lavoro forzato o obbligato**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena della fornitura sostenibile	
GRI 412: Valutazione del rispetto dei diritti umani			
412-3	**Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani**	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena della fornitura sostenibile	
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori			
414-1	**Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali**	Acquisti responsabili - Infrastrutture sostenibili – I nostri fornitori, Gestione responsabile e creazione di valore Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena della fornitura sostenibile	
GRI 415: Politica pubblica			
415-1	**Contributi politici**		Il Gruppo non elargisce contributi, diretti o indiretti e sotto qualsiasi forma, a partiti, movimenti, comitati e organizzazioni politiche e sindacali, a loro esponenti e candidati, tranne quelli dovuti in base a normative specifiche. I rapporti con Partiti, Movimenti, Comitati e Organizzazioni politiche e sindacali sono intrattenuti esclusivamente dalle funzioni aziendali a ciò formalmente delegate (art. 5.5 del Codice Etico del Gruppo FS).
GRI 416: Salute e sicurezza dei clienti			
416-1	**Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi**	Sicurezza nel viaggio	
GRI 418: Privacy dei clienti			
418-1	**Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti**		In tema di privacy e perdita dati dei consumatori, nel corso del 2020 sono stati considerati come "*data breach*" (violazione della *privacy*) 2 casi: – malfunzionamento del *webform* relativo ai reclami e ai rimborsi per un *overload* del sistema; – problematica relativa al *webform* di richiesta di fattura con Partita IVA per l'acquisto di titoli di viaggio Nel corso del 2020 ci sono state, inoltre, 6 segnalazioni da parte dei clienti che hanno riguardato principalmente: – messaggi di acquisto di biglietti non di propria competenza – condivisione di dati non di propria competenza Tutte le 6 segnalazioni hanno ricevuto un adeguato riscontro da parte del DPO di Gruppo e delle relative società e sono state

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (ai sensi del D.Lgs. 254/16)	COMMENTI/ *DIRECT ANSWER*
			chiuse. Sono, inoltre, pervenute due richieste di chiarimento da parte dell'Autorità garante per segnalazioni ricevute da parte di clienti, cui è stato dato pronto riscontro.
GRI 419: Compliance socio - economica			
419-1	**Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica**	Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) Altre informazioni	Nel corso del 2020, le tipologie di contenzioso maggiormente rilevanti, a livello di potenziali oneri economici, per le principali società del Gruppo sono state quelle relative a: - richieste di inquadramento in mansioni superiori; - richieste di riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato nei confronti delle società per violazione della disciplina vigente in materia di divieto di interposizione di manodopera; - obbligo solidale; - conversione a tempo indeterminato dei contratti di lavoro a termine e/o a viaggio nel settore marittimo; - amianto; - contenzioso in materia di "Ricalcolo del TFR"; - contenzioso in materia di "Contrattazione II Livello"; - contenzioso in materia di "Riposi *ex* Regolamento CE 561/2006"; - contenzioso in materia di retribuzione relative alle giornate feriali.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 Dicembre 2020 ai sensi dell'art.154-*bis*, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Gianfranco Battisti e Roberto Mannozzi, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, attestano:
   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e
   - l'effettiva applicazione,

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2020.

2. Al riguardo si segnala che:
   a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"*Internal Controls – Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
   b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre, che:

   3.1. Il bilancio consolidato:
   a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
   b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
   c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

   3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposte.

31 marzo 2021

Gianfranco Battisti
Amministratore Delegato

Roberto Mannozzi
Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. – Società con socio unico
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 39.204.173.802,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 – R.E.A. 962805

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

All'Azionista Unico della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (nel seguito anche il "Gruppo"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (nel seguito anche la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Limited, società di diritto inglese.

Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Criteri di determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria

Note esplicative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezioni "Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili impianti e macchinari da parte di RFI S.p.A." e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n. 9 "Immobili, impianti e macchinari", nota esplicativa n. 10 "Investimenti immobiliari" e nota esplicativa n. 11 "Attività immateriali".

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 include tra gli immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali, attività di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria. La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori, tra cui: — la stima dei volumi di produzione espressi in treni-km; — la stima del valore residuo; — impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio. La determinazione degli ammortamenti richiede, pertanto, valutazioni significative da parte degli Amministratori. Per tali ragioni, e per la significatività delle voci di bilancio in oggetto, abbiamo considerato il processo di determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: — analisi del processo adottato dal Gruppo e del relativo ambiente informatico per la determinazione degli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria, esame della configurazione e messa in atto dei controlli e procedure per valutare l'efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti; — analisi della ragionevolezza delle stime effettuate nella determinazione dei volumi complessivi di produzione espressi in treni-km; — analisi storica della capacità degli Amministratori di effettuare stime attendibili relativamente ai volumi di produzione espressi in treni-km attraverso l'analisi degli scostamenti tra dati previsionali e dati consuntivi; — analisi della ragionevolezza delle stime effettuate dalle funzioni aziendali coinvolte nella determinazione del valore residuo; — esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio in relazione agli ammortamenti della infrastruttura ferroviaria.

Recuperabilità delle attività non correnti

Note esplicative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezioni "Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali" e "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n.9 Immobili, Impianti e Macchinari e nota esplicativa n.11 "Attività immateriali".

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 include, nel saldo delle attività non correnti, immobili, impianti e macchinari per €46.460 milioni, attività immateriali per €2.668 milioni, di cui €1.192 milioni attribuibili a diritti concessori relativi alla concessione di Anas S.p.A. e avviamenti per €123 milioni. Gli Amministratori hanno effettuato i test di impairment sul valore contabile iscritto alla data di bilancio delle unità generatrici di flussi di cassa indipendenti (CGU) a cui sono allocati i relativi avviamenti o che includevano altre attività non correnti che presentassero indicatori di un'eventuale riduzione del loro valore, al fine di identificare perdite di valore. Il valore recuperabile è basato sul valore d'uso, determinato mediante il metodo dell'attualizzazione dei flussi finanziari attesi ("Discounted Cash Flows"). Lo svolgimento del test di impairment richiede un elevato grado di giudizio da parte degli Amministratori, con particolare riferimento alla stima: — dei flussi finanziari attesi, che per la loro determinazione devono tener conto dell'andamento economico generale e del settore di appartenenza, nonché dei flussi di cassa prodotti dalla CGU negli ultimi esercizi e dei tassi di crescita previsionali; — delle aspettative di estensione temporale della concessione di Anas S.p.A.; — dei parametri finanziari da utilizzare ai fini dell'attualizzazione dei flussi sopra indicati. Per tali ragioni, abbiamo considerato la recuperabilità delle attività non correnti un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: — comprensione della procedura adottata nella predisposizione dei test di impairment; — comprensione del processo di predisposizione dei flussi finanziari attesi (i "Piani"); — analisi dei criteri di identificazione delle CGU; — confronto tra i flussi finanziari utilizzati ai fini dei test di impairment ed i flussi finanziari previsti nei Piani e analisi delle eventuali differenze; — analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni utilizzate dagli Amministratori nella predisposizione dei Piani; — analisi degli scostamenti maggiormente significativi tra le stime effettuate negli esercizi precedenti ed i dati consuntivati, al fine di comprendere l'accuratezza del processo di valutazione adottato; — coinvolgimento di esperti del network KPMG nell'esame della ragionevolezza del modello dei test di impairment e delle relative assunzioni, anche attraverso il confronto con dati e informazioni esterni; — esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio consolidato in relazione alle attività non correnti e ai test di impairment.

Fondi rischi ed oneri - riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi

Note esplicative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezione "Fondi rischi e oneri" e sezione "Uso di stime e valutazioni", nota esplicativa n.25 "Fondo per rischi ed oneri".

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
L'attività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è esposta a riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 include nella voce Fondo per rischi ed oneri accantonamenti ad "Altri fondi", riferibili a tale fattispecie. La valutazione dei fondi per rischi ed oneri richiede la formulazione di stime sull'esito di contenziosi, per loro natura complesse e caratterizzate da un elevato grado di incertezza, che hanno comportato valutazioni significative da parte degli Amministratori. Per tali ragioni, e per la significatività delle voci di bilancio in oggetto, abbiamo considerato la valutazione dei fondi per rischi ed oneri relativamente alle riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: — comprensione del processo di valutazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, esame della configurazione e messa in atto dei controlli e procedure per valutare l'efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti; — analisi degli scostamenti tra la stima contabile dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi degli esercizi precedenti e i valori consuntivati a seguito della successiva definizione dei contenziosi, al fine di comprendere l'accuratezza del processo di valutazione adottato; — ottenimento di informazioni, tramite richiesta scritta ai consulenti legali che assistono il Gruppo, in merito alla valutazione del rischio di soccombenza nei contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi in essere ed alla quantificazione della relativa passività; — per i principali contenziosi per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, analisi delle assunzioni adottate nella determinazione dei fondi per rischi ed oneri, attraverso colloqui con le funzioni aziendali coinvolte ed analisi della documentazione di supporto; — discussione con le funzioni aziendali coinvolte circa assunzioni o scenari alternativi rispetto a quelli adottati per la determinazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi, e circa le ragioni per le quali siano stati scartati; — analisi degli eventi occorsi successivamente alla data di riferimento del bilancio che forniscano elementi informativi utili alla valutazione dei fondi per rischi ed oneri per riserve avanzate dai fornitori per corrispettivi aggiuntivi; — esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio relativamente ai fondi per rischi ed oneri.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

— abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

— abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;

— abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;

— siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;

— abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;

— abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ci ha conferito in data 4 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2020, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2020 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2020 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D.Lgs. 254/16

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D.Lgs. 254/16. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli Amministratori della dichiarazione non finanziaria. Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 254/16, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Roma, 15 aprile 2021

KPMG S.p.A.

Benedetto Gamucci
Socio

Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA
al 31 dicembre 2020

Prospetti contabili

Situazione patrimoniale – finanziaria

valori in euro

	Note	31.12.2020	31.12.2019
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	5	50.788.278	47.938.264
Investimenti immobiliari	6	442.403.269	447.005.704
Attività immateriali	7	50.147.475	40.404.665
Attività per imposte anticipate	8	175.033.072	182.436.348
Partecipazioni	9	38.061.634.521	38.099.497.753
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	10	6.840.307.296	6.083.744.791
Crediti commerciali non correnti	13	3.758.600	4.159.204
Altre attività non correnti	11	24.065.497	25.877.644
Totale Attività non correnti		**45.648.138.008**	**44.931.064.373**
Rimanenze	12	372.097.043	377.387.565
Crediti commerciali correnti	13	196.458.944	153.799.937
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	10	3.147.542.214	3.428.890.772
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	14	283.714.848	340.657.747
Crediti tributari	15	86.264.467	83.742.642
Altre attività correnti	11	595.133.072	571.689.908
Totale Attività correnti		**4.681.210.588**	**4.956.168.571**
Totale Attività		**50.329.348.596**	**49.887.232.944**
Patrimonio netto			
Capitale sociale	16	39.204.173.802	39.204.173.802
Riserve	16	64.806.665	53.473.021
Riserve di valutazione	16	(69.955)	112.825
Utili (Perdite) portati a nuovo	16	589.951.253	374.612.026
Utile (Perdite) d'esercizio	16	40.959.019	226.672.871
Totale Patrimonio Netto		**39.899.820.784**	**39.859.044.545**
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	17	6.533.734.581	5.611.065.583
TFR e altri benefici ai dipendenti	18	7.635.534	7.748.976
Fondi rischi e oneri	19	148.095.814	150.959.192
Passività per imposte differite	8	164.067.473	159.695.900
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	20	4.827	2.769.448
Altre passività non correnti	21	29.028.996	33.922.328
Totale Passività non correnti		**6.882.567.225**	**5.966.161.427**
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	17	2.548.120.993	2.952.607.703
Debiti commerciali correnti	22	132.710.431	162.155.659
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	20	304.149.389	340.935.917
Altre passività correnti	21	561.979.774	606.327.693
Totale Passività correnti		**3.546.960.587**	**4.062.026.972**
Totale Passività		**10.429.527.812**	**10.028.188.399**
Totale Patrimonio Netto e Passività		**50.329.348.596**	**49.887.232.944**

Conto Economico

valori in euro

	Note	2020	2019
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	24	188.535.042	173.644.017
Altri proventi	25	8.275.836	8.629.529
Totale ricavi		**196.810.878**	**182.273.546**
Costo del personale	26	(61.840.530)	(63.053.941)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	27	(8.387.759)	(14.927.438)
Costi per servizi	28	(170.269.015)	(139.948.833)
Costi per godimento beni di terzi	29	(4.343.385)	(3.957.340)
Altri costi operativi	30	(12.100.158)	(38.417.427)
Costi per lavori interni capitalizzati	31	970.565	1.592.916
Totale costi		**(255.970.283)**	**(258.712.063)**
Ammortamenti	32	(22.976.676)	(24.515.949)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	33	(5.156.590)	(1.416.501)
Risultato operativo		**(87.292.671)**	**(102.370.967)**
Proventi da partecipazioni	34	130.829.816	137.405.991
Altri proventi finanziari	34	165.233.654	180.590.274
Oneri su partecipazioni	35	(48.882.971)	(409.120)
Altri oneri finanziari	35	(132.310.594)	(141.747.660)
Totale proventi e oneri finanziari		**114.869.905**	**175.839.485**
Risultato prima delle imposte		**27.577.234**	**73.468.518**
Imposte sul reddito	36	13.381.785	153.204.353
Risultato del periodo delle attività continuative		**40.959.019**	**226.672.871**
Risultato netto d'esercizio		**40.959.019**	**226.672.871**

Conto Economico complessivo

valori in euro

	Note	2020	2019
Risultato netto d'esercizio		**40.959.019**	**226.672.871**
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	16/18	(237.899)	(305.262)
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	16/18	55.119	50.128
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		**(182.780)**	**(255.134)**
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		**40.776.239**	**226.417.737**

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

valori in euro

	Patrimonio Netto								
		Riserve							
		Altre riserve			Riserve di valutazione				
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	**Totale Riserve**	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	**Totale Patrimonio Netto**
Saldo al 1 gennaio 2019	**39.204.173.802**	**50.353.142**			**367.959**	**50.721.101**	**315.334.328**	**62.397.577**	**39.632.626.808**
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		3.119.879				3.119.879	59.277.698	(62.397.577)	
Scissione verso RFI									
Altri movimenti									
Utile/(Perdite) complessivo rilevato									
di cui:									
Utile/(Perdita) d'esercizio								226.672.971	226.672.971
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					(255.134)	(255.134)			(255.134)
Saldo al 31 dicembre 2019	**39.204.173.802**	**53.473.021**			**112.825**	**53.585.846**	**374.612.026**	**226.672.871**	**39.859.044.545**
Aumento di capitale									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		11.333.644				11.333.644	215.339.227	(226.672.871)	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato									
di cui:									
Utile/(Perdita) d'esercizio								40.959.019	40.959.019
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					(182.780)	(182.780)			(182.780)
Saldo al 31 dicembre 2020	**39.204.173.802**	**64.806.665**			**(69.955)**	**64.736.710**	**589.951.253**	**40.959.019**	**39.899.820.784**

RENDICONTO FINANZIARIO

valori in euro

	2020	2019
Utile/(perdita) di esercizio	**40.959.019**	**226.672.870**
Imposte sul reddito	(13.381.785)	(153.204.353)
Proventi/oneri finanziari	(114.869.905)	(175.839.485)
Ammortamenti	22.976.676	24.515.949
Accantonamenti e svalutazioni	21.972	8.462.816
Svalutazioni	(527.519)	679.502
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	5.986	73.786
Accantonamenti e svalutazioni	**(499.561)**	**9.216.104**
Variazione delle rimanenze	7.167.940	13.089.952
Variazione dei crediti commerciali	(42.258.403)	(30.548.032)
Variazione dei debiti commerciali	(29.445.229)	49.795.662
Variazione delle altre attività	66.733.687	98.477.251
Variazione delle altre passività	(60.359.035)	(240.650.116)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(1.884.389)	(11.499.987)
Pagamento benefici ai dipendenti	(384.813)	(1.107.393)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	58.401.219	152.358.224
Variazione dei crediti/debiti per imposte	47.195.887	44.544.593
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	**(19.648.692)**	**5.821.239**
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(1.770.581)	(6.284.686)
Investimenti immobiliari	(7.307.979)	(6.706.991)
Investimenti in attività immateriali	(23.776.328)	(40.253.917)
Investimenti in partecipazioni	(74.175.495)	(80.966.545)
Investimenti al lordo dei contributi	**(107.030.383)**	**(134.212.139)**
Contributi-partecipazioni	63.459.429	79.757.976
Contributi	**63.459.429**	**79.757.976**
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	18.612	6.736
Disinvestimenti in attività immateriali	2.465	
Disinvestimenti in partecipazioni	31.656	35.257.500
Disinvestimenti	**52.733**	**35.264.236**
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	**(43.518.221)**	**(19.189.927)**
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	227.172.062	406.594.989
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	302.575.701	697.623.852
Variazioni delle passività del leasing	(103.602)	(106.699)
Variazione delle attività finanziarie	(633.082.475)	(1.143.424.850)
Variazione delle passività finanziarie	(3.183.225)	(116.892)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria	**(106.621.539)**	**(39.429.599)**
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	**(169.788.452)**	**(52.798.287)**
Disponibilità liquide a inizio periodo	155.022.769	207.821.056
Disponibilità liquide a fine periodo	(14.765.683)	155.022.769
di cui saldo del c/c intersocietario	(298.480.531)	(185.634.979)

Note esplicative al Bilancio d’esercizio

1. Attività della Società

Ferrovie dello Stato Italiane SpA (nel seguito anche la "Società" o "FS Italiane") è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, P.zza della Croce Rossa, 1.

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 31 marzo 2021 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

In presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza al principio contabile internazionale IFRS 10 "*Consolidated Financial Statements"* la Società ha redatto il Bilancio consolidato, che presenta nel 2020 un patrimonio netto di Gruppo pari a 41.247 milioni di euro e una perdita d'esercizio di pertinenza del Gruppo pari a 570 milioni di euro.

La Società KPMG SpA è incaricata della revisione legale dei conti per il novennio 2014-2022.

2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio, relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards - IAS* e *International Financial Reporting Standards - IFRS*) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'IFRS *Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi esposti nel presente documento.

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.

Il bilancio è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società e cioè la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- la situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;

- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il "metodo indiretto".
- La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

Il presente Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 4 – "Gestione dei rischi finanziari".

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

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

Nella predisposizione del presente Bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione dello stesso al 31 dicembre 2019.

Gli Amministratori, in data 31 marzo 2021, hanno approvato il progetto di Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c. Il presente progetto di Bilancio sarà successivamente sottoposto per l'approvazione all'Assemblea nei tempi di legge e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 c.c. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente Bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del progetto di Bilancio è il suddetto 31 marzo 2021 data, appunto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

3. Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione sono gli stessi adottati per la redazione del Bilancio consolidato annuale, al quale si rinvia, fatta eccezione per la rilevazione e valutazione delle partecipazioni in imprese controllate, a controllo congiunto e collegate, che sono iscritte al costo di acquisizione o di costituzione. In presenza di evidenze di perdita di valore, la recuperabilità è verificata attraverso il confronto tra il valore di carico e il maggiore tra il valore d'uso (determinato attualizzando i flussi di cassa prospettici, ove possibile, della partecipazione) e il valore corrente (*fair value*) al netto dei costi di vendita. La quota di perdite eccedente il valore di carico contabile è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui sussistano obbligazioni legali o implicite alla copertura delle perdite e/o al ripristino della misura legale del capitale sociale. Qualora l'andamento successivo della partecipata oggetto di svalutazione evidenzi un miglioramento tale da far ritenere che siano venuti meno i motivi delle svalutazioni effettuate, le partecipazioni sono rivalutate nei limiti delle svalutazioni rilevate negli esercizi precedenti, nella voce "Proventi (oneri) su partecipazioni". Le altre partecipazioni, differenti dalle società controllate, a controllo congiunto e collegate che non sono quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulterebbe attendibile, sono valutate al costo.

I dividendi da partecipazioni sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui sono deliberati.

Principi contabili di recente emissione

Con riferimento ai principi contabili di recente emanazione si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

Uso di stime e valutazioni

Con riferimento all'utilizzo di stime contabili si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

4. Gestione dei rischi finanziari

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

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione di FS Italiane a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale.

La gestione dei rischi si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica della Società stessa.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione contrattuale; tale rischio deriva principalmente dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società nei confronti di terzi. Si precisa, comunque, che le attività finanziarie sono costituite principalmente da finanziamenti a società del Gruppo FS Italiane e non generano, pertanto, un significativo rischio di credito.

Le principali partite creditorie di natura commerciale sono collegabili alle vendite di immobili di *trading;* le vendite per le quali sono state concesse rateizzazioni o dilazioni di pagamento sono assistite da garanzie bancarie. In considerazione di ciò il rischio di credito relativo è alquanto contenuto.

Le prospettive di recuperabilità dei crediti commerciali sono valutate posizione per posizione, tenendo conto delle indicazioni dei responsabili di funzione e dei legali interni ed esterni che ne seguono l'eventuale pratica di recupero. I crediti per i quali alla data di bilancio sussiste la probabilità di una perdita vengono di conseguenza svalutati.

Con riferimento al rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità che definisce sia i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione sia le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

Con riferimento sia ai crediti commerciali che alle attività di investimento, la società adotta una *policy* volta a gestire il rischio di insolvenza anche in funzione alla recente applicazione dell'IFRS 9.

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

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

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	6.845.232	6.088.128
Fondo svalutazione	(4.925)	(4.383)
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	**6.840.307**	**6.083.745**
Crediti commerciali non correnti	3.921	4.345
Fondo svalutazione	(163)	(186)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	**3.758**	**4.159**
Altre attività non correnti	1.257	1.256
Fondo svalutazione	(1.073)	(1.074)
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	**184**	**182**
Crediti commerciali correnti	220.433	180.997
Fondo svalutazione	(23.974)	(27.197)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	**196.459**	**153.800**
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	3.149.808	3.431.360
Fondo svalutazione	(2.266)	(2.469)
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	**3.147.542**	**3.428.891**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	284.138	341.607
Fondo svalutazione	(448)	(976)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**283.690**	**340.631**
Altre attività correnti	592.948	571.828
Fondo svalutazione	(418)	(443)
Altre attività correnti	**592.530**	**571.385**
Totale attività finanziarie (*)	**11.064.470**	**10.582.793**

*Non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni

Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto e in valore percentuale.

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019
Pubblica Amministrazione	451.403	515.762
Clienti Terzi	71.550	84.695
Istituti finanziari	283.690	340.631
Società del Gruppo	10.257.827	9.641.705
Totale attività finanziarie	**11.064.470**	**10.582.793**

	31.12.2020	31.12.2019
Pubblica Amministrazione	4,1%	4,9%
Clienti Terzi	0,6%	0,8%
Istituti finanziari	2,6%	3,2%
Società del Gruppo	92,7%	91,1%
Totale attività finanziarie	**100%**	**100%**

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2020 e 2019 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

valori in migliaia di euro

	31.12.2020					
		Scaduti da				
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione (lordo)	453.679	29	90	208	2.217	456.223
Fondo Svalutazione	(2.609)	27	(17)	(66)	(2.155)	(4.820)
Pubblica Amministrazione (netto)	**451.070**	**56**	**73**	**142**	**62**	**451.403**
Clienti Terzi (lordo)	47.267	18.254	5.678	3.568	17.150	91.917
Fondo Svalutazione	(1.431)		(15)	(222)	(18.699)	(20.367)
Clienti Terzi (netto)	**45.836**	**18.254**	**5.663**	**3.346**	**(1.549)**	**71.550**
Istituti Finanziari (lordo)	284.138					284.138
Fondo Svalutazione	(448)					(448)
Istituti finanziari	**283.690**					**283.690**
Società del gruppo	10.241.033	10.640	3.402	3.827	6.557	10.265.459
Fondo Svalutazione	(7.371)			(89)	(172)	(7.632)
Società del gruppo (netto)	**10.233.662**	**10.640**	**3.402**	**3.738**	**6.385**	**10.257.827**
Totale Attività Finanziarie	**11.014.258**	**28.950**	**9.138**	**7.226**	**4.898**	**11.064.470**

valori in migliaia di euro

	31.12.2019					
		Scaduti da				
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione (lordo)	517.606	136	85	185	2.083	520.096
Fondo Svalutazione	(2.676)	(4)	(3)	(9)	(1.644)	(4.334)
Pubblica Amministrazione (netto)	**514.930**	**132**	**82**	**176**	**439**	**515.762**
Clienti Terzi (lordo)	49.730	20.626	11.824	1.841	18.954	102.973
Fondo Svalutazione	(1.981)	(1)	(5)	(1)	(16.290)	(18.278)
Clienti Terzi (netto)	**47.749**	**20.625**	**11.819**	**1.840**	**2.664**	**84.695**
Istituti finanziari	**340.631**					**340.631**
Società del gruppo	9.624.964	8.798	6.901	2.924	11.258	9.654.845
Fondo Svalutazione	(6.923)	(83)		(155)	(5.979)	(13.140)
Società del gruppo (netto)	**9.618.041**	**8.715**	**6.901**	**2.769**	**5.279**	**9.641.705**
Totale Attività Finanziarie	**10.521.351**	**29.472**	**18.802**	**4.785**	**8.382**	**10.582.793**

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019, così come determinato dall'agenzia di *rating* "*Fitch*":

valori in migliaia di euro

	31.12.2020				
	FVTPL(*)	**FVOCI(**)**	**Costo Ammortizzato**		
		12-months expected credit losses	*12-months expected credit losses*	*Lifetime - not impaired*	*Lifetime - impaired*
da AAA a BBB-			10.990.166		
da BB a BB+			87.175		2.572
da B a CCC			17.824		
da CC a C					
D					
Valori Contabili Lordi			11.095.165		2.572
Fondo Svalutazione			33.267		
Valore Netto			11.061.898		2.572

(*) *Fair value throught profit and loss;* (**) *Fair value throught other comprehensive income*

valori in migliaia di euro

	31.12.2019				
	FVTPL(*)	**FVOCI(**)**	**Costo Ammortizzato**		
		12-months expected credit losses	*12-months expected credit losses*	*Lifetime - not impaired*	*Lifetime - impaired*
da AAA a BBB-			10.433.447		11.258
da BB a BB+			125.420		1.249
da B a CCC			48.147		
da CC a C					
D					
Valori Contabili Lordi			10.607.014		12.507
Fondo Svalutazione			36.728		
Valore Netto			10.570.286		12.507

(*) *Fair value throught profit and loss;* (**) *Fair value throught other comprehensive income*

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli avvenuti nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito:

valori in migliaia di euro

	2020			
	12-months expected credit losses	*Lifetime-not impaired*	*Lifetime-impaired*	*Totale*
Saldo al 1° gennaio 2020	**36.728**			**36.728**
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	19.275			19.275
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato				
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - non deteriorato				
Attività finanziarie rimborsate				
Nuove attività acquisite				
Utilizzo fondo	(22.736)			(22.736)
Saldo al 31 dicembre 2020	**33.267**			**33.267**

Rischio di liquidità

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

Si evidenzia che l'indebitamento finanziario della Società è finalizzato essenzialmente alla corresponsione di finanziamenti attivi a favore delle società del Gruppo FS Italiane. La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società controllate. Allo stato attuale i finanziamenti ricevuti, così come i prestiti obbligazionari emessi, ripropongono alle società controllate le caratteristiche tecniche dell'indebitamento sottostante tali da consentire una coincidenza temporale tra entrate ed uscite monetarie derivanti da interessi e rimborsi in linea capitale.

La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.

Per far fronte a potenziali e temporanee esigenze di liquidità, la Capogruppo si è dotata nel corso del 2018 di una linea di credito (cd. "*Backup Credit Facility*") dell'importo di 2 miliardi di euro, con una finalità "*general purpose*", concessa a FS su base rotativa (cd. *revolving*) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. "*committed*") di durata pari a 3 anni.

Ferrovie dello Stato Italiane ha avviato le attività propedeutiche all'ottenimento di una nuova *Backup Facility*, in vista della scadenza nel luglio del 2021 dell'attuale linea *committed*.

Il nuovo *Facility Agreement* sarà ancora di tipo revolving, con durata triennale e utilizzabile per scopi generale del Gruppo: la *size* finale potrà raggiungere un massimo di 2,5 miliardi di Euro.

Inoltre, sempre per far fronte a temporanee esigenze di liquidità, la Società ha a disposizione numerose linee di credito "*uncommitted*" concesse dal sistema bancario, per 1,3 miliardi di euro.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, e dei debiti commerciali sono esposte nelle tabelle seguenti:

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2020	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	6.546.720	6.793.936	21.595	644.758	515.151	2.563.064	3.049.369
Finanziamenti da banche	2.437.463	2.440.515	1.729.713	110.998	299.950	299.854	
Debiti verso altri finanziatori	97.060	100.000	50.000	50.000			
Passività Finanziarie	304.560	304.560	304.559				
Passività del *leasing*	207	212	57	33	44	78	
Passività finanziarie non derivate	**9.386.010**	**9.639.223**	**2.105.924**	**805.789**	**815.145**	**2.862.996**	**3.049.369**
Debiti commerciali	**132.710**	**132.710**	**132.710**				
Totale passività finanziarie	**9.518.720**	**9.771.933**	**2.238.634**	**805.789**	**815.145**	**2.862.996**	**3.049.369**

valori in migliaia di euro

31.12.2019	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	6.338.907	6.669.344	168.081	817.972	655.416	1.492.198	3.535.677
Finanziamenti da banche	1.786.948	1.802.900	1.431.241	260.830	110.830		
Debiti verso altri finanziatori	437.386	450.000	100.000	250.000	100.000		
Passività finanziarie	341.515	341.515	341.515				
Passività del *leasing*	308	320	57	57	90	112	3
Passività finanziarie non derivate	**8.905.064**	**9.264.079**	**2.040.894**	**1.328.859**	**866.336**	**1.492.310**	**3.535.680**
Debiti commerciali	**162.156**	**162.156**	**162.156**				
Passività finanziarie derivate	**2.314**	**2.314**	**1.026**	**(170)**	**676**	**(1.711)**	**2.492**
Totale passività finanziarie	**9.069.534**	**9.428.549**	**2.204.076**	**1.328.689**	**867.012**	**1.490.599**	**3.538.172**

Passività finanziarie derivate e non derivate

I flussi contrattuali delle passività finanziarie a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura del bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2020	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	6.546.720	627.266	2.852.457	3.066.997
Finanziamenti da banche	2.437.463	1.838.252	599.211	
Debiti verso altri finanziatori	97.060	97.060		
Passività Finanziarie	304.560	304.560		
Passività del *leasing*	207	88	119	
Passività finanziarie non derivate	**9.386.010**	**2.867.226**	**3.451.787**	**3.066.997**
Debiti commerciali	**132.710**	**132.710**		

valori in migliaia di euro

31.12.2019	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	6.338.907	929.046	1.980.375	3.066.997
Finanziamenti da banche	1.786.948	1.681.078	105.870	
Debiti verso altri finanziatori	437.386	340.326	97.060	
Passività Finanziarie	341.515	341.515		
Passività del *leasing*	308	114	194	
Passività finanziarie non derivate	**8.905.064**	**3.292.079**	**2.183.499**	**3.429.487**
Debiti commerciali	**162.156**	**162.156**		

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione della Società a tali rischi entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti.

All'interno dei rischi di mercato la Società è limitatamente esposta al rischio di tasso di interesse e al rischio di cambio.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso di interesse in capo alla Società è nullo in quanto le passività finanziarie a tasso variabile sono integralmente compensate da corrispondenti attività finanziarie nei confronti delle controllate.

La *policy* adottata si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.

La seguente tabella riporta le passività finanziarie correnti e non correnti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	5.790.013	5.854.707	2.048.296	783.557	1.098.463	1.924.391
Tasso fisso	3.595.997	3.784.516	863.417	31.588	1.764.533	1.124.978
Saldo al 31 dicembre 2020	**9.386.010**	**9.639.223**	**2.911.713**	**815.145**	**2.862.996**	**3.049.369**
Tasso variabile	4.548.140	4.641.447	2.185.546	4.431	807.493	1.643.977
Tasso fisso	4.356.924	4.622.632	1.184.207	861.905	684.817	1.891.703
Saldo al 31 dicembre 2019	**8.905.064**	**9.264.079**	**3.369.753**	**866.336**	**1.492.310**	**3.535.680**

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interessi *Euribor* applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2020 con evidenza della sostanziale compensazione derivante dalla contestuale variazione dei proventi dei finanziamenti attivi a fronte di una medesima variazione nei tassi di interesse.

valori in migliaia di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	9.421	(7.589)
Interessi attivi da operazioni di finanziamento	(10.369)	8.537
Totale	**(948)**	**948**

Rischio di cambio

La Società attualmente è attiva nel mercato italiano o, prevalentemente in paesi dell'area euro. Le posizioni in valute extra UE rappresentano un importo modesto irrilevante rispetto ai valori totali.

La Società ha in essere un prestito *intercompany* verso Trenitalia UK di GBP 60 milioni, a fronte del quale sono stati stipulati *Cross Currency Swap* a copertura del rischio cambio.

Nel corso del 2020 la Società ha estinto il finanziamento denominato in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 45 milioni, derivante dall'acquisizione degli *assets* della società Cisalpino AG in liquidazione.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

Attività e passività finanziarie per categoria

A completamento dell'informazione sui rischi finanziari nella tabella seguente, si evidenzia la riconciliazione tra attività e passività finanziarie come riportate nella situazione patrimoniale-finanziaria per categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2020	Attività Finanziarie	Passività Finanziarie	di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	6.840.307		5.665
Crediti commerciali non correnti	3.758		
Altre attività non correnti	24.065		
Crediti commerciali correnti	196.459		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	3.147.542		
Disponibilità liquide	283.715		
Altre attività correnti	595.133		
Finanziamenti a medio/lungo termine		6.533.735	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		5	
Altre passività non correnti		29.029	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		2.548.121	
Debiti commerciali correnti		132.710	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		304.149	
Altre passività correnti		561.980	

31.12.2019	Attività Finanziarie	Passività Finanziarie	di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	6.083.745		
Crediti commerciali non correnti	4.159		
Altre attività non correnti	25.878		
Crediti commerciali correnti	153.800		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	3.428.891		
Disponibilità liquide	340.658		
Altre attività correnti	571.690		
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.611.066	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		2.769	2.314
Altre passività non correnti		33.922	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		2.952.608	
Debiti commerciali correnti		162.156	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		340.936	
Altre passività correnti		606.328	

5. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze della voce a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2020 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	59.299	395	7.111	708	**67.513**
Ammortamenti e perdite di valore	(15.479)	(395)	(3.872)		**(19.746)**
Contributi			(39)		**(39)**
Consistenza al 1.1.2019	**43.820**		**3.200**	**708**	**47.728**
Investimenti	342		69	6.284	**6.694**
Passaggi in esercizio	931		4.769	(5.700)	
Ammortamenti	(1.038)		(1.018)		**(2.056)**
Operazioni straordinarie*			(3.084)		**(3.084)**
Alienazioni e dismissioni			(7)		**(7)**
Altre riclassifiche	(1.287)			(51)	**(1.338)**
Totale variazioni	**(1.052)**		**729**	**533**	**209**
Costo storico	58.856	56	6.573	1.241	**66.726**
Ammortamenti e perdite di valore	(16.088)	(56)	(2.630)		**(18.774)**
Contributi			(14)		**(14)**
Consistenza al 31.12.2019	**42.768**		**3.929**	**1.241**	**47.938**
Investimenti			6	1.754	**1.760**
Passaggi in esercizio	847		994	(1.841)	
Ammortamenti	(1.047)		(941)		**(1.988)**
Alienazioni e dismissioni*			(2)	(5)	**(7)**
Altri movimenti**	10				**10**
Altre riclassifiche ***	3.145			(70)	**3.075**
Totale variazioni	**2.955**		**57**	**(162)**	**2.850**
Costo storico	63.930	56	7.544	1.079	**72.609**
Ammortamenti e perdite di valore	(18.207)	(56)	(3.544)		**(21.807)**
Contributi			(14)		**(14)**
Consistenza al 31.12.2020	**45.723**		**3.986**	**1.079**	**50.788**
Alienazioni e dismissioni*					
Costo storico			(29)	(5)	**(34)**
Ammortamenti			27		**27**
Totale Alienazioni e dismissioni			**(2)**	**(5)**	**(7)**
Altri movimenti**					
Costo storico	(25)				**(25)**
Ammortamenti	35				**35**
Totale Altri movimenti	**10**				**10**
Riclassifiche***					
Costo storico	4.252			(70)	**4.182**
Ammortamenti	(1.107)				**(1.107)**
Totale Riclassifiche*	**3.145**			**(70)**	**3.075**

La voce "Terreni e fabbricati" è relativa alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi, sede legale della Società; la restante porzione è compresa negli Investimenti immobiliari. La variazione (2.850 mila euro) rispetto all'esercizio precedente è principalmente dovuta alle manutenzioni straordinarie effettuate su Villa Patrizi (1.754 mila euro), agli ammortamenti di periodo (1.988 mila euro) e alle riclassifiche pari a 3.145 mila euro dagli investimenti immobiliari di progetti di investimento aventi natura mista, che in fase di passaggio a cespite sono stati opportunamente riclassificati all'interno delle relative voci.

.

Nella tabella di seguito è riportata la movimentazione nel periodo delle attività per diritto d'uso, definito secondo l'IFRS 16:

valori in migliaia di euro

di cui ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati	Altri beni	Totale
Costo storico	341	69	410
Ammortamenti e perdite di valore	(149)	(15)	(164)
Consistenza al 31.12.2019	**192**	**54**	**246**
Ammortamenti	(92)	(23)	(115)
Altri movimenti*	10		10
Totale variazioni	**(82)**	**(23)**	**(105)**
Costo storico	316	69	385
Ammortamenti e perdite di valore	(206)	(38)	(244)
Consistenza al 31.12.2020	**110**	**31**	**141**
Altri movimenti*			
Costo storico	(25)		(25)
Ammortamenti	35		35
Totale Altri movimenti	**10**	**0**	**10**

6. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze della voce ad inizio e a fine esercizio con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2020 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	2020		2019	
	Terreni	**Fabbricati**	**Terreni**	**Fabbricati**
Saldo al 1° Gennaio				
Costo	384.892	432.305	385.116	425.119
Fondo Ammortamento	(38.775)	(220.636)	(38.775)	(213.197)
Fondo Svalutazione	(96.786)	(13.995)	(97.122)	(14.709)
Valore a bilancio	**249.331**	**197.674**	**249.219**	**197.213**
Variazioni del periodo				
Incrementi		7.308		6.707
Riclassifiche*	(2.656)	(2.367)	112	954
Ammortamenti		(6.887)		(7.200)
Totale Variazioni	**(2.656)**	**(1.946)**	**112**	**461**
Saldo al 31 dicembre				
Costo	368.788	437.411	384.892	432.305
Fondo Ammortamento	(38.775)	(226.146)	(38.775)	(220.636)
Fondo Svalutazione	(83.338)	(15.537)	(96.786)	(13.995)
Valore a bilancio	**246.675**	**195.728**	**249.331**	**197.674**
Riclassifiche*				
Costo	(16.104)	(2.202)	(224)	479
Fondo Ammortamento		1.377		(239)
Fondo Svalutazione	13.448	(1.542)	336	714
Totale	**(2.656)**	**(2.367)**	**112**	**954**

La voce Investimenti immobiliari accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo e a terzi oppure non utilizzati dalla Società, ma non destinati alla vendita. Il decremento complessivo netto di periodo pari a 4.602 mila euro è dovuto principalmente alle riclassifiche per 5.023 mila euro, agli ammortamenti dell'anno per 6.887 mila euro cui si contrappongono gli incrementi di periodo pari a 7.308 mila euro.

Le Riclassifiche sono attribuibili per 1.878 mila euro al trasferimento alla voce "Rimanenze" di immobili che nell'esercizio sono rientrati in piani di vendita e per la restante parte pari a 3.145 mila euro a trasferimenti alla voce "Immobili, impianti e macchinari" della porzione del fabbricato di Villa Patrizi in utilizzo diretto da parte della società, come già commentato alla precedente nota 5.

Gli incrementi di periodo, pari a 7.308 mila euro, sono riferiti principalmente agli interventi di ristrutturazione del Museo di Pietrarsa, in uso (locati) a Fondazione FS (3.700 mila euro), alle manutenzioni straordinarie effettuate su Villa Patrizi (2.577 mila euro) e alla riqualificazione del Museo di Trieste (1.817 mila euro) cui si contrappongono i minori lavori effettuati sull'impianto di manutenzione di La Spezia Migliarina (-608 mila euro) e sul deposito rotabile di Vicenza (-252 mila euro).

7. Attività Immateriali

La voce è costituita esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente ai sistemi informativi di Gruppo.

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio delle attività immateriali.

valori in migliaia di euro

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	215.419	3.312	218.731
Ammortamenti e perdite di valore	(152.901)		(152.901)
Contributi	(10.448)		(10.448)
Consistenza al 1.1.2019	**52.070**	**3.312**	**55.382**
Investimenti		40.254	40.254
Passaggi in esercizio	22.685	(22.685)	
Ammortamenti	(15.260)		(15.260)
Operazioni straordinarie	(28.275)	(11.747)	(40.022)
Altre riclassifiche		51	51
Totale variazioni	**(20.850)**	**5.873**	**(14.977)**
Costo storico	184.216	9.185	193.401
Ammortamenti e perdite di valore	(142.906)		(142.906)
Contributi	(10.090)		(10.090)
Consistenza al 31.12.2019	**31.220**	**9.185**	**40.405**
Investimenti		23.774	23.774
Passaggi in esercizio	26.229	(26.229)	
Ammortamenti	(14.102)		(14.102)
Altre riclassifiche*		70	70
Totale variazioni	**12.127**	**(2.385)**	**9.742**
Costo storico	210.445	6.800	217.245
Ammortamenti e perdite di valore	(157.008)		(157.008)
Contributi	(10.090)		(10.090)
Consistenza al 31.12.2020	**43.347**	**6.800**	**50.147**
Riclassifiche*			
Costo storico		70	70
Totale Riclassifiche		**70**	**70**

Nel corso dell'anno sono stati realizzati investimenti per 23.774 mila euro e passaggi in esercizio per 26.229 mila euro principalmente per acquisizioni e sviluppi di applicativi di sistemi informatici di Gruppo in ambito commerciale, amministrativo, gestionale e sicurezza informatica.

8. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nel prospetto di seguito riportato sono illustrati la consistenza delle Attività per imposte anticipate e delle Passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	Incr.(decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2020
Attività per imposte anticipate				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	63.401	(4.818)		58.583
Accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	55.352	(899)		54.453
Differenze di valore su immobili di *trading* - rimanenze	63.388	(1.676)		61.712
Altro	295	(65)	55	285
Totale Attività per imposte anticipate	**182.436**	**(7.458)**	**55**	**175.033**
Passività per imposte differite				
Fondo per imposte differite				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	54.080	(711)		53.369
Differenze di valore su immobili di *trading* - rimanenze	24.525	(678)		23.847
Altro				
Totale Fondo imposte differite	**78.605**	**(1.389)**		**77.216**
- Fondo imposte da consolidato fiscale IRES	81.091	5.760		86.851
Totale passività per imposte differite	**159.696**	**4.371**		**164.067**

Le Attività per imposte anticipate e le Passività per imposte differite sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile e il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle Immobilizzazioni materiali e immateriali, su cui si computano gli Ammortamenti, degli Immobili di *trading*, nonché alla deducibilità differita riconosciuta agli Accantonamenti per rischi e oneri, ed agli effetti derivanti dalla prima applicazione dell'IFRS 9.

La movimentazione relativa all'esercizio è dovuta, per 6.069 mila euro, all'effetto netto tra il decremento delle attività per imposte anticipate ed il decremento delle imposte differite, principalmente per le differenze rilevate tra il valore contabile e quello fiscale degli ammortamenti di periodo e degli utilizzi del fondo rischi e oneri; per 55 mila euro agli altri movimenti rilevati a patrimonio netto dovuti alle variazioni registrate nelle "riserve per utili attuariali per benefici ai dipendenti".

Il Fondo imposte da consolidato fiscale IRES è posto a presidio della remunerazione delle perdite fiscali trasferite dalle società ed utilizzate a compensazione delle imposte accertate dalla Capogruppo e dalle altre controllate che partecipano al consolidato fiscale. Il Fondo registra, altresì, gli utilizzi necessari a remunerare le società medesime per le perdite fiscali a suo tempo trasferite e compensate nell'esercizio con i loro imponibili fiscali.

9. Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2020 e 2019.

valori in migliaia di euro

	Valore netto 31.12.2020	Valore netto 31.12.2019	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	37.897.375	37.936.238	209.081
Imprese collegate	53.392	53.392	
Imprese a controllo congiunto	95.120	95.120	
Altre imprese	15.748	14.748	
Totale	**38.061.635**	**38.099.498**	**209.081**

Variazioni intervenute nel 2020

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2019	Movimenti del periodo					Valore Netto 31.12.2020	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Partecipazioni in imprese controllate								
Anas SpA	2.863.741						2.863.741	
Fercredit SpA	31.413						31.413	
Ferservizi SpA	8.378						8.378	
Mercitalia Logitics SpA	219.265						219.265	160.533
FS Sistemi Urbani Srl	534.094						534.094	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616						616	
Italcertifer SpA	738						738	
Italferr SpA	8.047						8.047	
RFI SpA	32.463.899						32.463.899	
Trenitalia SpA	1.607.137						1.607.137	
Busitalia Sita Nord Srl	85.373			(37.148)			48.226	37.148
Nugo SpA	11.400			(11.400)				11.400
Tav Srl	50	32				(32)	50	
FSTechnology SpA	27.578						27.578	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	73.300						73.300	
FS Italian Railways USA Inc	89	2.945					3.034	
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC	119	2.080					2.199	
FS International SpA	1.000	4.660					5.660	
	37.936.238	**9.716**		**(48.548)**		**(32)**	**37.897.375**	**209.081**
Partecipazioni in imprese collegate								
Metro 5 SpA	30.308						30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061						23.061	
Italiacamp Srl	23						23	
	53.392						**53.392**	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
TELT Sas (già LTF Sas)	95.120	63.459				(63.459)	95.120	
	95.120	**63.459**				**(63.459)**	**95.120**	
Altre Imprese								
BCC Bureau Central de Clearing	6						6	
Eurofima SA	14.584						14.584	
Hit Rail BV	97						97	
Isfort SpA	61						61	
Treccani SpA		1.000					1.000	
	14.748	**1.000**					**15.748**	
Totale	**38.099.498**	**74.175**		**(48.548)**		**(63.491)**	**38.061.635**	**209.081**

Nel corso dell'esercizio si sono registrate le seguenti variazioni:

- **Ferrovie dello Stato Italiane Saudi Arabia for Land Transport LLC** – la società, con sede legale in Riyadh, avente ad oggetto sociale le attività relative al funzionamento e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie nonché attività di trasporto marittimo in Arabia Saudita, con *written resolution* del 23 dicembre 2020, confermata in data 29 dicembre con autentica di firma notarile, ha ricevuto dal socio unico Ferrovie dello Stato Italiane un aumento di capitale da SAR 500.000 a SAR 10.030.000 (per un valore finale, convertito in euro, pari a circa 2.199 mila euro), interamente sottoscritto e versato.
- **FS Italian Railways USA Inc** – la società, con sede a San Francisco (California), ha per oggetto sociale la gestione e lo sviluppo dei trasporti e delle attività correlate in Nord America, inclusa la partecipazione alle gare relative alle attività di trasporto. In data 18 dicembre 2020 il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane ha versato l'importo di US 3.570.000 dollari (euro 2.945 mila circa) a titolo di "*capital contribution*", quale istituto che, ai sensi della legge del Delaware cui è sottoposta la società, non implicherà l'emissione di nuove azioni, né la modifica del valore nominale delle azioni già emesse, lasciando quindi invariato il capitale sociale.
- **FS International SpA** – la società, con sede a Roma, ha per oggetto sociale lo sviluppo e il consolidamento, nei mercati internazionali *target* del Gruppo Ferrovie, delle attività di progettazione, costruzione, gestione e manutenzione di linee, mezzi, stazioni ed impianti ferroviari e di trasporto pubblico e privato, sia passeggeri che merci, inclusi i connessi servizi di ingegneria, certificazione, logistica, *Information & Communication Technology, Advisory, Training* del Gruppo Ferrovie con riferimento ai settori di servizi di trasporto, delle infrastrutture di trasporto e dei servizi di mobilità integrata. In data 30 settembre 2020 l'assemblea straordinaria ha deliberato un aumento di capitale, in una o più *tranche* e in via scindibile, da 1.000.000 euro fino ad un massimo di 6.830.000 euro da eseguirsi entro il 30 settembre 2021 mediante emissione di nuove azioni ordinarie da offrire in opzione alla pari all'unico socio. In pari data il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane ha sottoscritto e versato una prima *tranche*, determinata nell'importo di 2.300.000 euro. In data 1° dicembre 2020 il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane ha sottoscritto e versato una seconda *tranche*, determinata nell'importo di 2.360.000 euro. Pertanto il capitale sociale, interamente sottoscritto e versato è attualmente pari a 5.660.000 euro.
- **TAV Srl –** nella seduta consiliare del 31 marzo 2020 è stata deliberata la proposta di riduzione del capitale sociale da 50.000 euro a 18.344 euro a copertura delle perdite rilevate nell'esercizio 2019, nonché di ricostituzione del capitale sociale a 50.000 euro.
- **Treccani SpA –** in data 26 novembre 2020 si è reso noto al socio FS SpA che il consiglio di amministrazione della società ha approvato l'aumento di capitale sociale scindibile di euro 6.000.000 riservato a quattro nuovi soci: Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Fondazione Domani, Fondazione di Sardegna e Snam SpA. In funzione di ciò, FS SpA ha proceduto in data 21 dicembre 2020 alla sottoscrizione di 966.183 nuove azioni per un importo complessivo di 1.000.000 euro, interamente versato.
- **TELT SaS** - la partecipazione ha registrato un incremento per 63.459 mila euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7532.

In merito alle svalutazioni delle partecipazioni nate nel corso del 2020, si rinvia più avanti in questo stesso paragrafo.

Variazioni intervenute nel 2019

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2018	Movimenti del periodo				Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2019	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche			
Partecipazioni in imprese controllate								
Anas SpA	2.863.741						2.863.741	
Fercredit SpA	31.413						31.413	
Ferservizi SpA	8.378						8.378	
Mercitalia Logitics SpA	219.265						219.265	160.533
FS Sistemi Urbani Srl	534.094						534.094	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616						616	
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	144.355				(144.355)			
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)								135
Italcertifer SpA	738						738	
Italferr SpA	8.047						8.047	
RFI SpA	32.463.899						32.463.899	
Trenitalia SpA	1.417.782				189.355		1.607.137	
Busitalia Sita Nord Srl	85.373						85.373	
TrainOSE SA	45.000				(45.000)			
Nugo SpA	11.400						11.400	
Tav Srl	50						50	
FSTechnology SpA	1.000	26.578					27.578	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	73.300						73.300	
FS Italian Railways USA Inc		89					89	
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC		119					119	
FS International SpA		1.000					1.000	
	37.908.451	**27.787**					**37.936.238**	**160.668**
Partecipazioni in imprese collegate								
Metro 5 SpA	30.308						30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061						23.061	
Italiacamp Srl	23						23	
	53.392						**53.392**	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
TELT Sas (già LTF Sas)	95.120	79.758				(79.758)	95.120	
	95.120	**79.758**				**(79.758)**	**95.120**	
Altre Imprese								
BCC Bureau Central de Clearing	6						6	
Eurofima SA	14.584						14.584	
Hit Rail BV	97						97	
Isfort SpA	61						61	
	14.748						**14.748**	
Totale	**38.071.711**	**107.545**				**(79.758)**	**38.099.498**	**160.668**

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

valori in migliaia di euro

	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2020	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2020 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Busitalia Sita Nord Srl	Roma	73.000	(21.279)	67.542	100,00%	67.542	48.226	(19.316)
Anas SpA	Roma	2.269.892	(107.058)	2.503.364	100,00%	2.503.364	2.863.741	360.377
Fercredit SpA	Roma	32.500	7.323	94.328	100,00%	94.328	31.413	(62.915)
Ferservizi SpA	Roma	8.170	20.012	39.877	100,00%	39.877	8.378	(31.499)
Mercitalia Logitics SpA	Roma	184.611	4.747	198.806	100,00%	198.806	219.265	20.459
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.784	2.302	560.724	100,00%	560.724	534.094	(26.630)
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	4.000	(1.880)	34.005	60,00%	20.403	616	(19.787)
Italcertifer SpA	Firenze	480	2.087	11.236	55,66%	6.254	738	(5.516)
Italferr SpA	Roma	14.186	32.244	96.071	100,00%	96.071	8.047	(88.024)
RFI SpA	Roma	31.528.425	38.291	33.662.079	100,00%	33.662.079	32.463.899	(1.198.180)
FSTechnology SpA	Roma	27.578	290	34.071	100,00%	34.071	27.578	(6.493)
Sita SpA in liquidazione (*)	Firenze	200	1.597	6.878	55,00%	3.783		(3.783)
Nugo SpA	Roma	1.000	(7.811)	(5.671)	100,00%	(5.671)		5.671
Trenitalia SpA	Roma	1.607.137	(745.902)	2.468.264	100,00%	2.468.264	1.607.137	(861.127)
TAV Srl (*)	Roma	50	(19)	31	100,00%	31	50	19
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	Roma	4.683	9.171	24.817	100,00%	24.817	73.300	48.483
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC	Riyadh	2.187	(741)	1.397	100,00%	1.397	2.199	802
FS Italian Railways USA Inc	San Francisco	2.991	(33)	2.945	100,00%	2.945	3.034	89
FS International SpA	Roma	5.660	16	5.676	100,00%	5.676	5.660	(16)
Totale						**39.784.761**	**37.897.375**	**(1.887.386)**
Partecipazioni in imprese collegate								
Metro 5 SpA	Milano	53.300	13.418	97.942	36,70%	35.945	30.308	(5.637)
Ferrovie Nord Milano SpA (*)	Milano	230.000	23.913	375.716	14,74%	55.380	23.061	(32.319)
Italiacamp Srl (*)	Roma	150	443	1.391	20,00%	278	23	(255)
Totale						**91.603**	**53.392**	**(38.211)**
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
TELT Sas (già LTF Sas) (**)	Le Bourget du Lac	1.000		867	50,00%	434	95.120	94.686
Totale						**434**	**95.120**	**94.686**
TOTALE						**39.876.798**	**38.045.887**	**(1.830.911)**

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2019 (**) Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Par. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.

La tabella sotto riportata indica la metodologia e i tassi di attualizzazione utilizzati per le partecipazioni sottoposte ad *impairment* test:

CGU	Valore di carico 31.12.2020 (migliaia di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	*Growth Rate*
Anas SpA	2.863.741	5,70%	
FsTechnology SpA	27.578	6,54%	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	73.300	5,35%	
Busitalia Sita Nord Srl	48.226	4,10%	
Trenitalia SpA	1.607.137	4,59%	1,50%
Mercitalia Logitics SpA	219.265	6,85%	1,50%

Per le società con valori di iscrizione maggiori rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto si rappresenta quanto segue:

- Anas SpA, entrata a far parte del gruppo nel corso del 2018, conferma gli elementi di scenario strategico anche a seguito dell'aggiornamento del contratto di programma approvato dal CIPE nella riunione del 24 luglio 2019 con la delibera n.36 /2019 pubblicata sulla G.U. n. 20 del 25.01.2020 che prevede lo slittamento della sua remunerazione con il metodo del corrispettivo al 2021. Si segnala inoltre il proseguimento dell'iter avviato per la richiesta di estensione della concessione fino ad un massimo di 50 anni. Gli amministratori hanno comunque ritenuto opportuno verificare nuovamente la recuperabilità dell'importo di iscrizione della partecipazione tramite test di *impairment* che non ha evidenziato perdite durevoli di valore, tenuto anche conto della specifica analisi condotta dalla società in merito alla recuperabilità del credito sorto al momento della vendita della concessione relativa alla gestione Strada dei Parchi al 31 dicembre 2020, pari a 451 euro milioni;

- Per Mercitalia Logistic SpA è stato eseguito nel 2020 un test di *impairment* sul valore di iscrizione della partecipazione relativo alla società che ha dato riscontro negativo e pertanto non si ritiene necessario procedere con la svalutazione in bilancio della stessa;

- Per le differenze risultanti tra i valori di carico delle società Ferrovie del Sud Est Srl rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto, è stata effettuata un'analisi valutativa di *impairment* che ha dato riscontro negativo e, anche alla luce del relativo andamento prospettico di piano, non si ritiene vi siano perdite durevoli di valore;

- Nugo SpA è stata interamente svalutata sulla base dei flussi di cassa previsionali previsti per la società;

- Per Busitalia Sita Nord Srl è stato eseguito nel 2020 un test di *impairment* relativo alla società che ha dato riscontro positivo e pertanto la partecipazione è stata svalutata di 37,1 milioni di Euro;

- La società TAV Srl non è operativa;

- La perdita dell'esercizio di FS Saudi Arabia for Land Transport LLC è in linea con le previsioni di budget e pertanto non si rende necessario procedere ad alcuna svalutazione.

- La perdita dell'esercizio di FS Italian Railways USA Inc è in linea con le previsioni di budget e pertanto non si rende necessario procedere ad alcuna svalutazione.

Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche delle società collegate e a controllo congiunto. I dati si riferiscono ai bilanci 2020 e 2019.

valori in migliaia di euro

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2020	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Partecipazione in imprese collegate											
FNM SpA (*)	14,74%	253.718	449.131	2.674	705.524	264.507	65.301	329.808	88.980	65.067	23.913
Italiacamp Srl(*)(**)	20,00%	2.582	297		2.878	1.285	202	1.487	3.410	2.967	443
Metro 5 SpA	36,70%	121.595	634.800		756.395	72.924	585.529	658.453	74.413	60.995	13.418
Partecipazione a controllo congiunto											
TELT Sas (già LTF Sas)	50,00%	92.840	1.649.471		1.742.311	91.730	1.649.714	1.741.444	8.879	8.879	

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2019 (**) Il bilancio è stato redatto secondo i principi contabili italiani

valori in migliaia di euro

Partecipazioni in imprese collegate e controllo congiunto 31.12.2019	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Attività destinate alla vendita	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Partecipazione in imprese collegate											
FNM SpA (*)	14,74%	182.403	473.548		655.951	172.710	121.594	294.304	90.142	65.830	24.312
Italiacamp Srl(*)(**)	20,00%	1.553	432		1.985	705	333	1.037	2.940	2.629	311
Metro 5 SpA	36,70%	132.921	639.732		772.653	72.154	610.589	682.743	79.825	73.252	6.573
Partecipazione a controllo congiunto											
TELT Sas (già LTF Sas)	50,00%	24.529	1.396.862		1.421.390	45.831	1.375.504	1.421.336	11.267	11.267	

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2018 (**) Il bilancio è stato redatto secondo i principi contabili italiani

10. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle Attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2020			31.12.2019			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	5.665		5.665				5.665		5.665
Finanziamenti a medio/lungo termine	6.834.642	926.640	7.761.282	6.083.657	1.539.759	7.623.416	750.985	(613.119)	137.866
Crediti per finanziamenti a breve		2.215.294	2.215.294		1.733.021	1.733.021		482.273	482.273
Altri crediti finanziari	0	5.608	5.608	88	156.111	156.199	(88)	(150.503)	(150.591)
Totale	6.840.307	3.147.542	9.987.849	6.083.745	3.428.891	9.512.636	756.562	(281.349)	475.213

Le Attività finanziarie, nel corso del 2020, hanno subito nel loro complesso un incremento pari a 475.213 mila euro.

La voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" accoglie il credito derivante dalla valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario sulla base di quanto previsto dall'IFRS 13. Il perimetro dei derivati in capo alla Società alla data di valutazione è costituito da *Cross Currency Swap* di copertura in *Cash Flow Hedge* e da *Interest Rate Swap* di copertura in *Fair Value Hedge* correlato all'emissione obbligazionaria serie 11 EMTN.
I Finanziamenti a medio/lungo termine al 31 dicembre 2020 sono relativi ai finanziamenti concessi alle società del Gruppo, principalmente alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA per complessivi 6.962.895 mila euro, di cui 4.434.563 mila euro afferenti al Programma *Euro Medium Term Notes*. Il valore della voce è esposto al netto del fondo svalutazione derivante dall'applicazione dell'IFRS 9 pari a 5.591 mila euro.

Le operazioni finanziarie più rilevanti nel corso dell'esercizio vengono di seguito elencate:

- in data 2 aprile 2020, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in *private placement* per 200.000 mila euro a tasso variabile e durata pari a 14 anni. La provvista è stata impiegata in un *intercompany loan* a favore di Trenitalia SpA per finanziare il materiale rotabile impiegato nel pubblico servizio;
- in data 27 maggio 2020, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in *private placement* per 200.000 mila euro a tasso variabile e durata pari a 10 anni. La provvista è stata impiegata in un *intercompany loan* a favore di Trenitalia SpA per finanziare il materiale rotabile impiegato nel pubblico servizio;
- in data 29 maggio 2020 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha sottoscritto un contratto di prestito con Unicredit di 300.000 mila euro e durata di 3 anni, a favore di Trenitalia SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA. Il contratto prevede, inoltre, una "*Tranche* ESG" pari a 200.000 mila euro dedicata a finanziare spese prevalentemente connesse a nuovo materiale rotabile elettrico di Trenitalia SpA. Nella stessa data Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha sottoscritto un contratto di prestito con Intesa Sanpaolo di 300.000 mila euro e durata di 2 anni, a favore di Trenitalia SpA. Entrambi i prestiti rientrano nell'operazione appositamente costruita da Ferrovie dello Stato Italiane SpA al fine di cogliere le opportunità create dalle importanti manovre di stimolo all'economia e al sistema bancario promosse dalla BCE;
- in data 23 giugno 2020, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla controllata Busitalia Sita Nord Srl un finanziamento *intercompany* di importo massimo pari a 14.000 mila euro e durata di 7 anni per finanziare l'aumento di capitale sociale di Busitalia Veneto SpA necessario alla sottoscrizione del Contratto di Servizio per i servizi di TPL automobilistico e tranviario urbano ed extraurbano del Bacino, di competenza del Comune e della Provincia di Padova;
- in data 23 luglio 2020, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha finalizzato un *corporate bond* a valere sul programma EMTN di 150.000 mila euro, a tasso variabile e durata pari a 12 anni. Le risorse sono state impiegate in un *intercompany loan* in favore di Trenitalia SpA per il finanziamento del trasporto regionale;
- in data 27 luglio 2020, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in *private placement* per 240.000 mila euro a tasso variabile e durata pari a 14 anni. La provvista è stata impiegata in un *intercompany loan* a favore di Trenitalia SpA per finanziare il materiale rotabile impiegato nel pubblico servizio;
- in data 27 novembre 2020, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha collocato, tramite *private placement*, un titolo obbligazionario di 250.000 mila euro a valere sul programma EMTN. Il titolo ha cedola fissa allo 0,641% e durata pari a 10 anni. Le risorse sono state impiegate in un *intercompany loan* in favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA per la copertura degli investimenti in infrastrutture;
- in data 9 dicembre 2020, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha collocato un titolo obbligazionario a valere sul Programma EMTN di importo pari a 80.000 mila euro. Il titolo emesso sopra la pari ha rendimento negativo pari a -

0,114% e durata pari a 3 anni. Le risorse, come *intercompany loan*, sono destinate esclusivamente alla copertura degli investimenti di QBuzz BV, di cui circa 47.000 mila euro per investimenti in autobus elettrici. Al 31 dicembre 2020 la somma erogata è pari a 12.000 mila euro e 35.000 mila euro sono stati erogati a febbraio 2021;

- in data 21 dicembre 2020, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla società TX Logistik AG un finanziamento *intercompany* di importo massimo pari a 38.000 mila euro e durata pari a 11 anni ai fini dell'acquisto di nuovi carri intermodali. La prima erogazione ha avuto un importo pari a 7.252 mila euro. Il finanziamento è garantito dalla *sub-holding* Trenitalia SpA;
- in data 22 dicembre 2020, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha concesso alla società Trainose SA un finanziamento *intercompany* di importo massimo pari a 18.000 mila euro e durata pari a 10 anni per i lavori di ammodernamento dell'impianto manutentivo di Salonicco. La prima erogazione ha avuto un importo pari a 5.000 mila euro. Il finanziamento è garantito dalla *sub-holding* Trenitalia SpA.

A tali incrementi si contrappongono i rimborsi dei finanziamenti effettuati da parte delle società del Gruppo nel corso dell'esercizio per un totale complessivo di 1.559.034 mila euro, prevalentemente riconducibili alle società Trenitalia SpA per 952.418 mila euro e Rete Ferroviaria Italiana SpA per 541.458 mila euro.

L'incremento dei crediti per finanziamenti a breve dell'esercizio pari a 482.273 mila euro è essenzialmente dovuto ai maggiori finanziamenti concessi alle società Trenitalia SpA per 890.000 mila euro, QBuzz BV per 75.971 mila euro, Trenitalia C2C per 69.839 mila euro, Trenitalia TPER Scarl per 28.000 mila euro e Mercitalia Rail Srl per 15.000 mila euro cui si contrappone la riduzione dei finanziamenti concessi a Rete Ferroviaria Italiana SpA per 610.000 mila euro.

Il decremento della voce Altri crediti finanziari, pari a 150.591 mila euro, è dovuto essenzialmente alla minore disponibilità sui conti correnti intersocietari verso Trenitalia SpA per 131.682 mila euro e Italferr SpA per 21.121 mila euro e dalla riduzione della *Backup Facility* per 1.390 mila euro cui si contrappone il maggior credito finanziario verso Trenitalia C2C per 3.435 mila euro.

11. Altre attività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		138.367	138.367		49.319	49.319		89.048	89.048
Crediti per IVA	23.882		23.882	25.696		25.696	(1.814)		(1.814)
Ministero dell'Economia e delle Finanze									
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		450.912	450.912		514.371	514.371		(63.459)	(63.459)
Altre Amministrazioni dello Stato		13	13		195	195		(182)	(182)
Debitori diversi e ratei/risconti	1.257	6.259	7.516	1.256	8.248	9.504	1	(1.989)	(1.988)
Totale	25.139	595.551	620.690	26.952	572.133	599.085	(1.813)	23.418	21.605
Fondo svalutazione	(1.073)	(418)	(1.491)	(1.074)	(443)	(1.517)	(1)	(25)	(26)
Totale al netto del fondo svalutazione	24.066	595.133	619.199	25.878	571.690	597.568	(1.812)	23.443	21.631

L'incremento degli Altri crediti verso società del Gruppo è dovuto all'aumento dei crediti IVA di Gruppo per 1.172 mila euro, al decremento dei crediti per consolidato fiscale per 13.334 mila euro, e all'aumento dei crediti verso le società controllate per 101.209 mila euro, dovuto principalmente ai dividendi di Rete Ferroviaria Italiana SpA e Ferrovie Nord Milano SpA.

Il decremento della voce Crediti per IVA, per complessivi 1.814 mila euro, è attribuibile alla cancellazione del credito per interessi IVA 2006, dovuti ai sensi dell'art.20, comma 4 bis Dlgs.567/1993 all'Agenzia delle Entrate.
I crediti verso il Ministero delle Infrastrutture (MIT), che si riferiscono al trasferimento effettuato a TELT Sas per la realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione, a valere sul capitolo 7532, si sono ridotti per 63.459 mila euro. Il movimento del trasferimento MIT verso TELT Sas è già descritto nel paragrafo 9 relativo alle Partecipazioni.
Il decremento dei Debitori diversi è attribuibile ai minori acconti versati a fornitori (1.972 mila euro), in particolare verso *Flow Consortium*, dovuti al rimborso IVA sulle fatture estere.

Il Fondo svalutazione, che si è decrementato complessivamente di 26 mila euro rispetto al periodo precedente, riflette l'adeguamento della svalutazione delle altre attività in seguito all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9.

La tabella seguente illustra la composizione dei crediti per area geografica:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazioni
Nazionali	618.169	595.100	23.069
Paesi dell'area euro	1.431	1.525	(94)
Regno Unito	900	343	557
Altri paesi europei non UE		12	(12)
Stati Uniti	165	320	(155)
Altri paesi	25	1.785	(1.760)
Totale	**620.690**	**599.085**	**21.605**

12. Rimanenze

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazioni
Immobili e Terreni *Trading*	525.321	533.730	(8.409)
Fondo svalutazione	(153.224)	(156.342)	3.118
Totale Rimanenze	**372.097**	**377.388**	**(5.291)**
Riclassifiche			
Costo	16.035	343	15.692
Fondo Svalutazione	(14.157)	(122)	(14.035)
Totale Riclassifiche	**1.878**	**221**	**1.657**

Le Rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento netto rispetto al 31 dicembre 2019 (5.291 mila euro) è attribuibile alle dismissioni effettuate nell'esercizio (25.414 mila euro) al netto dell'utilizzo del relativo fondo svalutazione (17.275 mila euro), agli incrementi registrati dai lavori di manutenzione straordinaria eseguiti sugli immobili (970 mila euro). Come già commentato nella Nota 6 relativa agli "Investimenti Immobiliari", si segnala che nel corso dell'esercizio sono stati riclassificati dalla suddetta voce 1.878 mila euro, relativi ad immobili rientranti in piani di vendita.

13. Crediti commerciali non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	3.921	74.766	78.687	4.345	86.240	90.585	(424)	(11.474)	(11.898)
Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni Pubbliche		4.915	4.915		4.960	4.960		(45)	(45)
Crediti verso società del Gruppo		140.752	140.752		89.797	89.797		50.955	50.955
Totale	3.921	220.433	224.354	4.345	180.997	185.342	(424)	39.436	39.012
Fondo svalutazione	(163)	(23.974)	(24.137)	(186)	(27.198)	(27.384)	23	3.224	3.247
Totale al netto del fondo svalutazione	3.758	196.459	200.217	4.159	153.799	157.958	(401)	42.660	42.259

I crediti commerciali subiscono nel 2020 una variazione in aumento di 42.259 mila euro dovuta all'effetto combinato di:

- un decremento dei crediti verso clienti ordinari per 11.898 mila euro, legati alle attività commerciali connesse alla commessa estera Metro *Riyadh* e a Grandi Stazioni Retail SpA;
- un incremento dei crediti per 50.955 mila euro per attività commerciali svolte nei confronti di clienti gruppo.

I crediti verso le società del Gruppo sono dovuti essenzialmente al contratto di fornitura e gestione dei servizi, ai servizi informatici, alle quote associative, alle partite di natura immobiliare e alla commessa estera *Riyadh*.
Il Fondo svalutazione si è incrementato complessivamente di 3.247 mila euro, rispetto al periodo precedente, di cui 3.223 mila euro per crediti correnti e 23 mila euro per crediti non correnti. Tale incremento include anche l'adeguamento della svalutazione dei crediti commerciali dovuto all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, di cui 450 mila euro sui crediti commerciali al 31 dicembre 2020.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazioni
Nazionali	196.965	143.776	53.189
Paesi dell'area euro	3.048	1.857	1.191
Regno Unito	1.022	403	619
Altri paesi europei (UE non Euro)		16	(16)
Altri paesi europei non UE	250	250	
Altri paesi	23.069	39.040	(15.971)
Totale	**224.354**	**185.342**	**39.012**

14. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazioni
Depositi bancari e postali	245.013	260.379	(15.366)
Assegni	1	1	
Denaro e valori in cassa	24	26	(2)
Conti correnti di tesoreria	39.125	81.228	(42.103)
Totale	**284.163**	**341.634**	**(57.471)**
Fondo svalutazione	(448)	(976)	528
Totale al netto del fondo svalutazione	**283.715**	**340.658**	**(56.943)**

La voce ha subito una variazione in diminuzione di 56.943 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta essenzialmente al decremento dei conti correnti di tesoreria e dei depositi bancari e postali. Tale decremento è stato determinato principalmente dal maggior indebitamento per esigenze di liquidità a breve termine di *pool* per 71.352 mila euro e dall'apporto di capitale sociale effettuato da Ferrovie dello Stato Italiane SpA verso FS International SpA, FS Italian Railways USA Inc, Ferrovie dello Stato Italiane Saudi Arabia for Land Transport LLC e Treccani SpA per un totale complessivo di 10.684 mila euro, come più dettagliatamente decritto nella nota 9 "Partecipazioni", cui si contrappongono gli incassi ricevuti da controllate, collegate e da altre imprese da erogazioni dei dividendi per 29.420 mila euro.

15. Crediti tributari

I crediti tributari, che ammontano nel 2020 a 86.264 mila euro con una variazione in aumento di 2.522 mila euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (pari a 83.743 mila euro), si riferiscono principalmente ai crediti IRES rivenienti dal consolidato fiscale ed alle ritenute d'acconto di Gruppo.

16. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2020 e 2019 per le principali voci del Patrimonio netto sono riportate analiticamente nel relativo prospetto che segue gli schemi di Bilancio.

Capitale Sociale

Il Capitale Sociale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 dicembre 2020 risulta interamente sottoscritto e versato e costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 39.204.173.802 euro.

Riserva legale

Al 31 dicembre 2020 ammonta a 64.807 mila euro, e si è incrementata di 11.334 mila euro a seguito della destinazione della quota prevista dall'art. 2430 del codice civile a valere sull'utile 2019.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La Riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2020 si evidenzia una riserva negativa per utile attuariale, al netto dell'effetto imposte, pari a 70 mila euro.

Riserva per utili (perdite) portate a nuovo

La Riserva per utili/perdite portate a nuovo, che ammonta a 589.951 mila euro, accoglie la destinazione di quota parte dell'utile 2019.

Risultato di esercizio

L'utile dell'esercizio 2020 è pari a 40.959 mila euro.

Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio.

Origine	Importi al 31.12.2020 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di Utilizzo	Quota disponibile (b)
Capitale Sociale	39.204.174	39.204.174		
Riserve di utili:				
Riserva legale	64.807	64.807	B	
Riserve di valutazione				
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(70)		A,B	(70)
Riserva per utili (perdite) portate a nuovo	589.951		A,B,C	589.951
Totale	**39.858.862**	**39.268.981**		**589.881**

Legenda:
A: per aumento di capitale
B: per copertura perdite
C: per distribuzione ai soci

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

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i finanziamenti della società valutate al costo ammortizzato:

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	Valore Contabile 31.12.2020	Valore Contabile 31.12.2019	Variazioni
Prestiti obbligazionari	5.931.955	5.409.862	522.093
Finanziamenti da banche	601.780	104.144	497.636
Debiti verso altri finanziatori		97.060	(97.060)
Totale	**6.533.735**	**5.611.066**	**922.669**

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente di Finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile 31.12.2020	Valore Contabile 31.12.2019	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	614.766	929.046	(314.280)
Finanziamenti da banche (breve termine)	1.835.682	1.682.803	152.879
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	97.060	340.326	(243.266)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	613	433	180
Totale	**2.548.121**	**2.952.608**	**(404.487)**
Totale Finanziamenti	**9.081.856**	**8.563.674**	**518.182**

La voce ha subito una variazione in aumento di 518.182 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta principalmente alle nuove emissioni obbligazionarie a tasso variabile in *private placement* finalizzate con Eurofima per un ammontare complessivo di 640.000 mila euro, avvenute nel mese di aprile per 200.000 mila euro e durata 14 anni, a maggio per 200.000 mila euro e durata 10 anni e a luglio per 240.000 mila euro e durata 14 anni, alla sottoscrizione nel mese di maggio di nuovi prestiti bancari con Unicredit e Banca Intesa SanPaolo per un importo nominale totale pari a 600.000 mila euro, alla sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* per un ammontare complessivo di valore nominale pari a 480.000 mila euro avvenuta nel mese di luglio per 150.000 mila euro, a novembre per 250.000 mila euro e a dicembre per 80.000 mila euro, a copertura dei fabbisogni del Gruppo e all'incremento della provvista a breve termine per 298.318 mila euro. Per ulteriori informazioni in merito alle emissioni si rimanda al paragrafo 10 "Attività finanziarie non correnti e correnti".

A tali incrementi si contrappongono i rimborsi della prima emissione obbligazionaria a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* per 750.000 mila euro, dei finanziamenti TLTRO II per complessivi 300.000 mila euro, del prestito Cassa Depositi e Prestiti per 190.326 mila euro, dei prestiti obbligazionari Eurofima per 152.418 mila euro e del prestito BEI per 101.132 mila euro.

La voce risulta inoltre incrementata dalla valutazione del derivato *Interest Rate Swap* di copertura in *Fair Value Hedge* per un importo pari a 2.569 mila euro.

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere a medio/lungo termine, inclusa la quota a breve, sono i seguenti:

valori in migliaia di euro

				31.12.2020		31.12.2019	
Creditore	**Valuta**	**Tasso di interesse Nominale**	**Anno di Scadenza**	**Valore Nominale**	**Valore Contabile**	**Valore Nominale**	**Valore Contabile**
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2020			62.700	62.701
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	190.000	190.104	190.000	190.065
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	100.000	100.055	100.000	100.034
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	128.700	128.830	128.700	128.799
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	116.000	116.062	116.000	116.038
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2022	120.000	120.137	120.000	120.108
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2024	122.200	122.260	122.200	122.237
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	65.700	65.765	65.700	65.749
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - Spread	2020			47.400	47.401
EUROFIMA	CHF	tasso fisso 2,57%	2020			41.459	41.740
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	42.500	42.505	42.500	42.500
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	200.000	200.000	200.000
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	200.000		
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	200.000		
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2031	240.000	240.000		
EMTN PROGR. TR. 1	EUR	tasso fisso 4,00%	2020			749.185	762.545
EMTN PROGR. TR. 2	EUR	tasso fisso 3,50%	2021	599.490	600.583	598.990	600.080
EMTN PROGR. TR. 3	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	300.000	300.005	300.000	300.007
EMTN PROGR. TR. 4	EUR	Euribor 6 m + Spread	2022	349.728	350.286	349.570	350.139
EMTN PROGR. TR. 5	EUR	tasso fisso 1,65%	2031	49.832	50.194	49.817	50.178
EMTN PROGR. TR. 6	EUR	tasso fisso 1,50%	2025	998.041	1.005.767	997.624	1.005.329
EMTN PROGR. TR. 7	EUR	tasso fisso 0,87%	2023	599.718	600.077	599.615	599.974
EMTN PROGR. TR. 8	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	100.000	100.008	100.000	100.011
EMTN PROGR. TR. 9	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	200.270	200.000	200.328
EMTN PROGR. TR. 10	EUR	tasso fisso 1,12%	2026	699.428	703.226	699.327	703.114
EMTN PROGR. TR. 11	EUR	tasso fisso 1,03%	2029	99.837	100.254	99.818	100.234
EMTN PROGR. TR. 12	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	140.000	140.013	140.000	140.020
EMTN PROGR. TR. 13	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	190.000	190.000	190.000	190.008
EMTN PROGR. TR. 14	EUR	Euribor 6 m + Spread	2032	150.000	150.540		
EMTN PROGR. TR. 15	EUR	tasso fisso 0,64%	2030	250.000	250.123		
EMTN PROGR. TR. 16	EUR	tasso fisso 0,00%	2023	80.270	80.270		
				6.531.444	**6.547.334**	**6.310.605**	**6.339.339**
BEI	EUR	tasso fisso 4,685%	2021	105.870	106.090	207.002	207.433
CASSA DD.PP.	EUR	tasso fisso 4,026%	2021	97.060	97.060	287.386	287.386
TLTRO II 1^ Tranche (CDP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2020			150.000	150.000
TLTRO II 2^ Tranche (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2020			150.000	150.000
TLTRO (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2022	299.582	299.582		
TLTRO (Unicredit)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2023	199.750	199.771		
TLTRO (Unicredit)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2023	99.879	99.892		
Totale Finanziamenti (*)				**7.333.585**	**7.349.729**	**7.104.993**	**7.134.158**

(*) Il valore contabile dei finanziamenti non comprende al 31.12.2020 la provvista a breve pari a 1.729.558 mila euro e la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a 2.569 mila euro. Lo stesso valore al 31.12.2019 non comprende la provvista a breve pari a 1.431.241 mila euro e la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a -1.726 mila euro.

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta, esposta nello Stato Patrimoniale Riclassificato, come riportato nella Relazione sulla gestione al 31 dicembre 2020, confrontata con il 31 dicembre 2019:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	**(578.987)**	**(476.005)**	**(102.982)**
Conti correnti di tesoreria	(39.097)	(81.169)	42.072
Debiti verso altri finanziatori	97.060	340.326	(243.266)
Finanziamenti da banche	1.834.895	1.680.626	154.269
Prestiti obbligazionari	612.518	927.582	(315.064)
Conto corrente intersocietario	298.481	185.635	112.846
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(3.138.428)	(3.269.678)	131.250
Depositi bancari e postali	(244.593)	(259.462)	14.869
Altro	177	135	42
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	**(300.903)**	**(472.224)**	**171.321**
Debiti verso altri finanziatori		97.060	(97.060)
Finanziamenti da banche	601.780	104.056	497.724
Prestiti obbligazionari	5.931.955	5.409.862	522.093
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(6.834.642)	(6.083.395)	(751.247)
Altro	4	193	(189)
Totale complessivo	**(879.890)**	**(948.229)**	**68.339**

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie secondo quanto richiesto dall'*Amendment* allo IAS 7.

valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato /(assorbito) da attività finanziaria	31.12.2019	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetto da movimentazione conto corrente intersocietario	Effetti non monetari			31.12.2020
				Nuovi *Leasing*	IFRS 9	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamento a breve e a medio/lungo termine	8.563.673	529.748				(11.565)	9.081.856
Variazione delle altre attività finanziarie	(9.512.636)	(636.218)	149.220		338	11.446	(9.987.850)
Variazione delle altre passività finanziarie	343.706	(151)	(36.267)	3		(3.137)	304.154
Totale	**(605.257)**	**(106.621)**	**112.953**	**3**	**338**	**(3.256)**	**(601.840)**

18. TFR e altri benefici ai dipendenti

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019
Valore attuale obbligazioni TFR	7.347	7.459
Valore attuale obbligazioni CLC	289	290
Totale valore attuale obbligazioni	**7.636**	**7.749**

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti per TFR e CLC (esclusi gli Altri benefici).

valori in migliaia di euro

	2020	2019
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	7.749	8.868
Service Costs	*6*	*3*
Interest cost (*)	*26*	*70*
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto (**)	240	305
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(385)	(1.497)
Totale obbligazioni a benefici definiti	**7.636**	**7.749**

(*) con rilevazione a Conto Economico

(**) al netto degli effetti fiscali

La variazione in diminuzione del fondo TFR e della CLC, pari a circa 113 mila euro, è imputabile principalmente:

- alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio (481 mila euro) ed ai trasferimenti dei dipendenti da/presso altre società del Gruppo (114 mila euro);
- alla differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione con il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, che costituisce l'importo degli (utili)/perdite attuariali. Tale calcolo ha generato una perdita attuariale per 240 mila euro rispetto alla perdita generata nel 2019, pari a 305 mila euro.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

	2020	2019
Tasso di attualizzazione TFR	(0,02)%	0,37%
Tasso di attualizzazione CLC	0,34%	0,77%
Tasso atteso di *turnover* dei dipendenti	3,00%	3,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla RGS	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

Nel seguito sono riepilogati i risultati delle *sensitivity* effettuate per valutare gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Nella tabella è fornita la durata (*duration*) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

	TFR	CLC
Tasso di inflazione +0,25%	7.431	296
Tasso di inflazione -0,25%	7.264	281
Tasso di attualizzazione +0,25%	7.215	280
Tasso di attualizzazione -0,25%	7.483	298
Tasso di *turnover* + 1%	7.289	
Tasso di *turnover* - 1%	7.411	
Service Cost		6
Duration del piano	8	14
Erogazione 1° anno	1.798	18
Erogazione 2° anno	327	17
Erogazione 3° anno	235	17
Erogazione 4° anno	449	16
Erogazione 5° anno	376	15

19. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2020 dei Fondi per rischi ed oneri.

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2020
Fondo imposte	4		(2)			2
Contenzioso nei confronti del personale e di terzi	6.634	21	(576)		(98)	5.981
Altri rischi minori	144.322		(1.306)	(279)	(624)	142.113
Totale	**150.960**	**21**	**(1.884)**	**(279)**	**(722)**	**148.096**

Il **Fondo Contenzioso** nei confronti del personale e di terzi è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terze parti per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione, rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà, prelazioni ecc., nonché al contenzioso con il personale. Il fondo in questione è stato utilizzato nel corso dell'esercizio 2020 per 576 mila euro essenzialmente per il contenzioso del personale e per la gestione degli *assets* immobiliari, è stato rilasciato per 98 mila euro a seguito dell'estinzione di alcuni giudizi, mentre l'accantonamento di 21 mila euro è dovuto ad un aggiornamento puntuale della valutazione dei rischi.

Il **Fondo Altri rischi minori** è posto principalmente a presidio dei probabili oneri stimati da sostenere per il personale dirigente coinvolto nel processo di *change management*, per gli oneri contrattualmente assunti a suo tempo dalla ex Ferrovie Real Estate SpA connessi a particolari vendite, cosiddetti "pacchetto a reddito e palazzi alti", per gli oneri di bonifica di alcuni siti, a rischi di natura contrattuale, nonché per partite di natura fiscale non contemplate nel Fondo imposte sotto descritto.

Gli utilizzi dei fondi rischi nell'esercizio (1.306 mila euro) si riferiscono agli oneri sostenuti a fronte degli obblighi

contrattuali relativi alla ex Ferrovie Real Estate SpA ed altri oneri derivanti dalla gestione immobiliare.
Altre variazioni, per 279 mila euro, riguardano una riclassifica di 341 mila euro, operata tra le altre passività non correnti, del Fondo di sostegno al reddito (Decreto interministeriale del 09/01/2015 e DLG n. 148/2015D e Circolare INPS del 29/12/2015), a fronte dei progetti attivati nel corso dell'esercizio, ed una riclassifica di -621 mila euro, operata tra le altre passività non correnti.

Il **Fondo imposte** è posto a presidio di probabili oneri di natura fiscale.

20. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari				2.314		**2.314**	(2.314)		**(2.314)**
Passività del *leasing*	5	202	**207**	194	114	**308**	(189)	88	**(101)**
Altre passività finanziarie		303.947	**303.947**	262	340.822	**341.084**	(262)	(36.875)	**(37.137)**
Totale	**5**	**304.149**	**304.154**	**2.770**	**340.936**	**343.706**	**(2.765)**	**(36.787)**	**(39.552)**

Il decremento delle altre passività finanziarie è dovuto essenzialmente al minor debito registrato sui conti correnti intersocietari principalmente verso Rete Ferroviaria Italiana SpA per 37.483 mila euro, Mercitalia Rail Srl per 23.474 mila euro, FSTechnology SpA per 15.488 mila euro, Ferservizi SpA per 15.009 mila euro e Mercitalia Logistics SpA per 6.587 mila euro cui si contrappone l'incremento dello stesso verso le società del Gruppo Busitalia per 25.773 mila euro, Italferr SpA per 13.647 mila euro, Trenitalia TPER Scarl per 11.917 mila euro e Trenitalia SpA per 9.727 mila euro.
L'azzeramento della voce "Strumenti finanziari" scaturisce dalla rideterminazione con valore attivo della valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario sulla base di quanto previsto dall'IFRS 13, come riportato nel paragrafo 10 "Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)".
La voce "Passività del *leasing*" pari a 207 mila euro rappresenta il debito finanziario derivante dall'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16.

La tabella riporta una previsione dei pagamenti potenziali futuri:

valori in migliaia di euro

Passività del *leasing* rilevate	Pagamenti potenziali futuri per i *leasing*	Tasso storico di esercizio delle opzioni di proroga/risoluzione
207	**446**	**50%**

21. Altre passività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		450.912	450.912		514.371	514.371		(63.459)	(63.459)
Debiti per IVA		8.492	8.492		4.186	4.186		4.306	4.306
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		5.339	5.339		5.060	5.060		279	279
Altri debiti verso società del Gruppo	20.409	33.773	54.182	23.982	22.165	46.147	(3.573)	11.608	8.035
Altri debiti e ratei/risconti passivi	8.619	63.464	72.083	9.940	60.546	70.486	(1.321)	2.918	1.597
Totale	29.028	561.980	591.008	33.922	606.328	640.250	(4.894)	(44.348)	(49.242)

Gli acconti per contributi sono interamente riferiti alle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione. La variazione rispetto all'esercizio precedente è speculare alla variazione dei crediti nei confronti del MIT, per il cui dettaglio si rimanda alla Nota 11.

L'incremento dei debiti per IVA per 4.306 mila euro fa riferimento al debito verso l'Erario per l'IVA di periodo.

L'incremento nei debiti verso società del Gruppo è dovuto principalmente al consolidato fiscale per 10.838 mila euro, cui si contrappone la riduzione dei "Debiti IVA di Gruppo" per 652 mila euro, attribuibile essenzialmente all'effetto del trasferimento dei debiti/crediti netti IVA effettuato nel corso dell'esercizio da parte delle società partecipanti all'IVA di *Pool* ed alla cancellazione del credito per interessi sull'IVA 2006, per 1.813 mila euro, come descritto nella Nota 11.

L'incremento degli Altri debiti e ratei/risconti passivi (1.597 mila euro) è imputabile principalmente all'adeguamento del "Fondo per il sostegno al reddito" (-2.900 mila euro) per i cui dettagli si rimanda alla nota 19 (Fondo rischi ed oneri), ai depositi cauzionali (1.103 mila euro), ai debiti verso il personale, principalmente per incentivi all'esodo formalizzati nell'esercizio la cui manifestazione finanziaria avverrà nel successivo esercizio, per incentivi al personale e distaccati dirigenti in altre Società del Gruppo (4.559 mila euro), per ferie maturate e non godute (-780 mila euro) e altri debiti tributari (-288 mila euro).

22. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazioni
Debiti verso fornitori	57.311	77.911	(20.600)
Acconti commerciali	9.157	31.540	(22.383)
Debiti commerciali verso società del Gruppo	66.242	52.705	13.537
Totale	**132.710**	**162.156**	**(29.446)**

I debiti commerciali riguardano essenzialmente debiti verso fornitori terzi e debiti verso imprese del Gruppo. La natura dei debiti verso parti correlate è dettagliatamente indicata alla successiva nota n. 41 - Rapporti con parti correlate.

Gli acconti ed anticipi di 9.157 mila euro riguardano essenzialmente incassi ricevuti a fronte di espropri non ancora definiti.

In considerazione del breve periodo di tempo intercorrente tra il sorgere del debito e la sua scadenza, la valutazione al *fair value* dei debiti commerciali non produce effetti ritenuti significativi.

23. Emergenza COVID-19

La società Ferrovie dello Stato Italiane SpA, fin dai primi mesi del 2020, è stata ed è tuttora impegnata, anche come holding del Gruppo FS, nella gestione della eccezionale situazione sanitaria, socio-ambientale ed economica, di straordinaria complessità, che il nostro Paese sta affrontando a seguito della diffusione, su scala mondiale, del virus COVID-19, valutando con responsabilità, in costante connessione con le misure, le azioni, interne ed esterne, e gli sviluppi in atto, gli impatti di natura operativa, organizzativa, economica e finanziaria che tale evento sta producendo e produrrà sulla gestione anche del prossimo futuro.

L'andamento economico e finanziario riferito al 2020 mostra, a livello societario, impatti ed effetti negativi conseguenti, legati all'emergenza sanitaria manifestatasi a seguito della diffusione del virus COVID-19.

I ricavi da gestione immobiliare hanno subito un decremento di 12.004 mila euro, rispetto al 2019, principalmente per una riduzione del canone di retrocessione da Grandi Stazioni Retail SpA e dei ricavi provenienti dalla vendita degli spazi pubblicitari nelle quattro principali grandi stazioni, come meglio specificato nella nota 24 Altri ricavi vendite e prestazioni; i costi operativi sono diminuiti di 1.508 mila euro per minori spese di comunicazione esterna e le svalutazioni registrano un incremento di 5.889 mila euro riconducibile interamente all'aumento della sofferenza dei crediti immobiliari per effetto della pandemia.

Non sono emerse modifiche sui finanziamenti attivi e passivi, né per ammontare né per oneri finanziari, conseguenti al COVID-19.

Gli effetti legati al consolidato fiscale sono attribuibili a minori proventi (126.304 mila euro), dovuti ad importi IRES trasferiti dalle società aderenti molto inferiori rispetto allo scorso anno per effetto della pandemia sulle società stesse, appartenenti al Gruppo FS.

24. Ricavi delle vendite e prestazioni

La Società, applica il principio contabile internazionale IFRS 15 per la rilevazione dei ricavi dai contratti con i clienti. Il principio in parola rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da utilizzare per tutti i contratti con la clientela (ad eccezione di quelli che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari).

Il dettaglio delle voci che costituiscono i Ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazioni
Ricavi da contratti con i clienti	**120.517**	**94.043**	**26.474**
Canoni utilizzo brevetti		14.878	(14.878)
Servizi resi dalla capogruppo	49.652	32.384	17.268
Servizi diversi	59.261	31.951	27.310
Vendita immobili e terreni *trading*	11.502	14.227	(2.725)
Vendite diverse	102	603	(501)
Altri ricavi per vendite e prestazioni	**68.018**	**79.601**	**(11.583)**
Ricavi da gestione immobiliare	67.932	79.443	(11.511)
Ricavi per contributi	86	158	(72)
Totale	**188.535**	**173.644**	**14.891**

I ricavi delle vendite e prestazioni evidenziano un incremento 14.891 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- nel corso dell'esercizio sono stati venduti immobili e terreni trading per un importo complessivo di 11.502 mila euro, ed è stata realizzata una plusvalenza netta di 3.284 mila euro (-6.371 mila euro rispetto all'anno precedente). I ricavi da vendite immobiliari evidenziano un decremento di 2.725 mila euro, dovuto alla situazione di emergenza in corso;
- decremento dei canoni per utilizzo del brevetto (14.878 mila euro) imputabile alla stipula del nuovo contratto con le Società del Gruppo che prevede un comodato ad uso gratuito, per cui non sono previste royalties per il suo utilizzo;
- incremento dei ricavi da servizi diversi (27.311 mila euro) da ricondurre principalmente alla prosecuzione delle attività operative relative alla commessa Metro *Riyadh* (25.192 mila euro), tali ricavi risentono, comunque, dello slittamento del *Trial Run* di un anno e dei maggiori costi sostenuti anche per cause di forza maggiore;
- minori vendite diverse per 501 mila euro, che riguardano le pubblicazioni e gli spazi pubblicitari a cura della Direzione Relazioni Esterne (rivista La Freccia, Orario Ufficiale dei treni, ecc.), dovute principalmente alla stampa e vendita spazi pubblicitari *on line* avvenute per la maggior parte nei primi mesi dell'anno;
- maggiori ricavi relativi agli addebiti che Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha effettuato nei confronti delle società del Gruppo per 17.268 mila euro, sono ascrivibili principalmente ai Servizi connessi con le Risorse Umane (27.198 mila euro), servizi connessi alle relazioni esterne (9.727 mila euro), servizi di contabilità e attività tributaria (4.092 mila euro), servizi relativi all'area Affari Istituzionali (3.414 mila euro) e Affari Societari (2.537 mila euro);

- I ricavi da gestione immobiliare, che comprendono principalmente canoni di locazione, riaddebito oneri condominiali e ricavi da sfruttamento commerciale delle stazioni di proprietà, evidenziano un decremento di 11.511 mila euro, dovuto principalmente agli effetti della pandemia da COVID-19, e conseguente *lockdown*, che hanno determinato una riduzione del canone di retrocessione riveniente da Grandi Stazioni Retail SpA per 3.998 mila euro, una contestuale riduzione dei ricavi provenienti dalla vendita degli spazi pubblicitari nelle quattro principali grandi stazioni (Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova) per 2.017 mila euro, ed un decremento dei ricavi da riaddebito per attività di *Facility Management* per Grandi Stazioni Retail SpA pari a 2.084 mila euro. Si evidenzia, inoltre, una riduzione nei canoni di locazione di 2.855 mila euro su altri immobili di proprietà per effetto perimetro, nonché una riduzione dei ricavi da riaddebito oneri condominiali per complessivi 690 mila euro, principalmente connessa ai minori consumi negli uffici per effetto del *lockdown*.

La tabella seguente fornisce il dettaglio dei Ricavi derivanti da contratti con i clienti in categorie:

Valori in migliaia di euro

	Attività immobiliare		Attività altri servizi		Totale	
	2020	**2019**	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
Mercato geografico						
Nazionale	11.502	14.227	83.017	47.798	94.518	62.025
Europeo			11	49	11	49
Extra UE			25.987	31.968	25.987	31.969
Totale Ricavi da contratti con i clienti	11.502	14.227	109.015	79.815	120.517	94.042
Linee di prodotti						
Ricavi da contratti con i clienti						
Altri ricavi da servizi	11.502	14.227	109.015	79.815	120.518	94.042
Totale Ricavi da contratti con i clienti	11.502	14.227	109.015	79.815	120.517	94.042
Tempistica per la rilevazione dei ricavi						
Servizi trasferiti nel corso del tempo	11.502	14.227	109.015	79.815	120.517	94.042
Totale Ricavi da contratti con i clienti	11.502	14.227	109.015	79.815	120.517	94.042
Totale Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	67.932	79.443	86	158	68.018	79.601
Totale ricavi vendite e prestazioni	79.434	93.670	109.100	79.973	188.535	173.643

Di seguito le informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

Valori in migliaia di euro	*31.12.2020*	*31.12.2019*
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti	17.341	48.796
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti		
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti		
Attività da contratto	59.206	16.716
Passività da contratto	0	22.378

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

valori in migliaia di euro	31 dicembre 2020	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		(22.378)
Incrementi delle passività da contratto dovuti agli incassi, al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio		
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(11.816)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	54.306	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento		
Aggregazioni aziendali		
Altre variazioni		

Altri ricavi delle vendite e prestazioni

Tra gli Altri ricavi delle vendite e prestazioni, come indicato sopra, sono ricompresi proventi da locazioni pari a 67.932 mila euro nel 2020.

La tabella seguente mostra l'analisi delle scadenze relativa ai pagamenti da ricevere nei prossimi anni per i beni concessi dalla 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 l*easing* operativi non attualizzati	68.363	78.032	78.031	78.030	77.754	77.754	457.963

25. Altri proventi

I dettagli degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazioni
Commissioni attive su fidejussioni	**6.232**	**6.349**	**(117)**
Rimborsi			
Cariche sociali di dirigenti presso Società del Gruppo FS Italiane	356	266	90
Altri rimborsi	36	28	8
Totale rimborsi	**392**	**294**	**98**
Proventi diversi	**1.652**	**1.987**	**(335)**
Totale	**8.276**	**8.630**	**(354)**

Il decremento di 354 mila euro è riconducibile principalmente all'effetto combinato:

- della riduzione delle commissioni attive su fidejussioni alle società del Gruppo, principalmente verso Rete Ferroviaria Italiana SpA (-144 mila euro);
- dell'incremento dei compensi spettanti per cariche sociali di dirigenti nominati in società del Gruppo e in altre Associazioni (+90 mila euro);
- del decremento dei proventi diversi (-335 mila euro) relativi, per la maggior parte, ai servizi di assistenza alla formazione finanziata alle società del Gruppo.

Per quanto concerne i dati comparativi si evidenzia che, ai fini di una migliore esposizione, si è proceduto a riclassificare dalla voce "Rimborsi" 4.372 euro, importo relativo ai rimborsi per servizi resi dalla Capogruppo, alla voce "Costi per servizi", e 611 mila euro, relativi principalmente al riaddebito delle quote associative alle società del Gruppo, alla voce "Altri costi operativi".

26. Costo del Personale

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazioni
Salari e stipendi	42.477	43.569	(1.092)
Oneri sociali	12.252	12.085	167
Altri costi del personale a ruolo	1.487	(1.217)	2.704
Trattamento di fine rapporto	2.799	2.792	7
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	(602)	2.015	(2.617)
Personale a ruolo	**58.413**	**59.244**	**(831)**
Salari e stipendi	23	80	(57)
Oneri sociali	70	64	6
Personale Autonomo e Collaborazioni	**93**	**144**	**(51)**
Lavoro interinale, Personale distaccato e Stage	1.044	990	54
Altri costi collegati al personale	2.291	2.676	(385)
Altri costi	**3.335**	**3.666**	**(331)**
Totale	**61.841**	**63.054**	**(1.213)**

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 61.841 mila euro, mostrano un decremento rispetto all'esercizio precedente di 1.213 mila euro.

Tale variazione è principalmente riconducibile a:

- un decremento di 831 mila euro dei costi per il personale a ruolo dovuto principalmente alla riduzione della voce salari, stipendi ed oneri sociali per complessivi 925 mila euro a seguito dell'adeguamento del fondo ferie (-880 mila euro), ai maggiori oneri per incentivazione all'esodo riconosciuti nell'anno pari a 4.801 mila euro (+2.707 mila euro rispetto al 2019) e al mancato accantonamento per il personale dirigente coinvolto nel processo di *change management* (-1.918 mila euro rispetto al 2019);
- un decremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per 51 mila euro dovuto a una riduzione degli incarichi di collaborazione;

- un decremento degli altri costi del personale per 331 mila euro, prevalentemente dovuto ai minori costi per la formazione (-375 mila euro).

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

	2020	2019	Variazioni
Personale			
Dirigenti	121	118	4
Quadri	207	223	(16)
Altro personale	314	301	12
Totale	**642**	**642**	

27. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazioni
Materiali e materie di consumo	166	344	(178)
Illuminazione e forza motrice	3	11	(9)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni *trading*	8.219	14.572	(6.353)
Totale	**8.388**	**14.927**	**(6.540)**

La riduzione complessiva di tale voce rispetto al precedente esercizio, per 6.540 mila euro, è attribuibile sostanzialmente all'assenza nel 2020 di svalutazioni relative al patrimonio immobiliare *trading* (10.000 mila euro nell'anno precedente) solo in parte compensate da un incremento registrato nel costo del venduto per 3.646 mila euro.

28. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	8	7	1
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**7.037**	**8.407**	**(1.370)**
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	99	415	(316)
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	558	591	(33)
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	7.321	8.502	(1.181)
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	(941)	(1.101)	160
Servizi immobiliari e utenze	**24.253**	**25.070**	**(817)**
Servizi amministrativi ed informatici	**51.633**	**31.550**	**20.083**
Costi per comunicazione esterna e costi diversi	**10.752**	**12.600**	**(1.848)**
Diversi	**76.586**	**62.314**	**14.272**
Prestazioni professionali	4.183	4.008	175
Assicurazioni	1.710	440	1.270
Consulenze	1.601	14.722	(13.121)
Facility management	13.839	16.491	(2.652)
Viaggi e soggiorno	418	1.483	(1.065)
Altri servizi amministrativi	1.902	2.126	(224)
Altri costi per servizi	52.933	23.044	29.889
Totale	**170.269**	**139.948**	**30.321**

La variazione complessiva della voce Costi per servizi è principalmente dovuta ai maggiori servizi informatici (per 20.083 mila euro) principalmente forniti dalla società FSTechnology SpA, agli altri costi per servizi rappresentati per lo più dai costi rivenienti dalla Commessa Metro Riyadh (24.561 mila euro), che trovano una loro correlazione con i ricavi da contratto, ed ai maggiori oneri assicurativi (1.270 mila euro). Agli incrementi citati si contrappongono minori incarichi di consulenza (per complessivi 13.121 mila euro), minori oneri per *facility management* (per 2.652 mila euro), per la maggior parte verso Grandi Stazioni Rail SpA, ribaltati completamente a Grandi Stazioni Retail SpA per la manutenzione ed il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare delle principali stazioni nazionali, ai minori oneri sostenuti verso Ferservizi SpA per la gestione del patrimonio immobiliare, manutenzioni, pulizie e utenze (per complessivi 2.187 mila euro), minori viaggi e trasferte (1.065 mila euro).

Per quanto concerne i dati comparativi, come specificato nella nota 25 Altri Proventi, in tale voce, è stato riclassificato il ricavo per la remunerazione delle attività accentrate in Ferrovie dello Stato Italiane SpA verso le società del Gruppo (4.372 mila euro).

29. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei Costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazioni
Canoni di locazione e oneri condominiali	4.343	3.956	387
Servizi informatici ed altro	1	1	
Totale	**4.344**	**3.957**	**387**

La voce subisce un incremento rispetto all'esercizio precedente principalmente per i maggiori oneri condominiali e canoni pagati su spazi locati (514 mila euro) cui si contrappongono le minori indennità di occupazione percepite negli spazi di stazione per 124 mila euro.

30. Altri costi operativi

Il dettaglio degli Altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazioni
Quote associative e contributi	9.451	8.859	592
IVA non deducibile (pro-rata)	3.671	4.134	(463)
Imposte e tasse	14.870	14.276	594
Altri oneri diversi	(15.794)	5.631	(21.425)
Altri costi operativi accantonamenti e rilasci	(98)	5.517	(5.615)
Totale	**12.100**	**38.417**	**(26.317)**

Il decremento della voce, pari a 26.317 mila euro, è essenzialmente riconducibile all'accantonamento effettuato lo scorso anno per l'adeguamento al probabile rischio di soccombenza relativo ad un contenzioso civile verso terzi (5.615 mila euro) ed alla riduzione della voce Altri oneri diversi dovuta principalmente alla risoluzione favorevole del contenzioso tributario promosso da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Terna SpA (13.366 mila euro), ai minori indennizzi e spese legali non coperti da assicurazione (4.395 mila euro) ed ai maggiori ricavi dovuti ai rimborsi (3.832 mila euro) per la remunerazione delle attività accentrate in Ferrovie dello Stato Italiane SpA verso le società del Gruppo, riclassificati dalla voce Altri Proventi, come specificato nella nota 25.

31. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 971 mila euro (1.593 mila euro nel 2019), si riferiscono ai costi di personale collegati alla realizzazione e sviluppo del *software* iscritto tra le immobilizzazioni immateriali.

32. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2020	2019	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	14.102	15.260	(1.158)
Ammortamento attività materiali	8.875	9.256	(382)
Totale	**22.977**	**24.516**	**(1.539)**

La variazione in diminuzione di 1.539 mila euro rispetto all'esercizio precedente è dovuta alla normale dinamica degli ammortamenti legata agli investimenti di periodo.

33. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazioni
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	2	7	(5)
Svalutazione delle attività immateriali			
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	5.682	730	4.952
Svalutazione delle disponibilità liquide	(527)	680	(1.206)
Totale	**5.157**	**1.417**	**3.740**

La voce si incrementa, rispetto all'esercizio 2019, di 3.740 mila euro per effetto delle maggiori svalutazioni nette effettuate nel corso dell'esercizio principalmente sui crediti registrate in base a stime analitiche di presunto realizzo e dell'adeguamento del fondo svalutazione crediti quale risultato dell'applicazione dell'IFRS 9 (-665 mila euro), cui si contrappongono le minori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sugli immobili, impianti e macchinari.

34. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazioni
Proventi da partecipazioni	130.830	137.406	(6.576)
Totale Proventi da partecipazioni	**130.830**	**137.406**	**(6.576)**
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	126.518	136.456	(9.938)
Proventi finanziari diversi	24.364	29.550	(5.186)
Utili su cambi	14.351	14.584	(233)
Totale Altri proventi finanziari	**165.233**	**180.590**	**(15.357)**
Totale	**296.063**	**317.996**	**(21.933)**

Il saldo dei Proventi finanziari registra un decremento di 21.933 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale decremento è dovuto essenzialmente:

- ai minori interessi maturati sui crediti per finanziamenti a medio/lungo termine per 9.938 mila euro, principalmente verso Rete Ferroviaria Italiana SpA (per 14.887 mila euro) per i minori costi di provvista rispecchiati negli oneri finanziari e Trenitalia SpA (per 2.723 mila euro) a seguito essenzialmente del rimborso della I *Tranche* obbligazionaria afferente il Programma EMTN. A tali decrementi si contrappone l'incremento degli interessi maturati verso Mercitalia Rail Srl (2.199 mila euro), verso Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (per 1.395 mila euro), Mercitalia Logistics SpA (per 1.948 mila euro), QBuzz BV (per 1.198 mila euro), Busitalia Sita Nord Srl (per 531 mila euro) e FSTechnology SpA (per 442 mila euro) per i prestiti ricevuti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA nel corso dell'esercizio;
- al decremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi per complessivi 6.576 mila euro, dovuto essenzialmente ai minori dividendi percepiti da Ferservizi SpA (-4.917 mila euro), da Sita SpA in liquidazione (-2.475 mila euro), da Centostazioni Retail SpA (-525 mila euro) venduta nel 2019, da Ferrovie Nord Milano SpA (-32 mila euro) e da Hit Rail BV (-5 mila euro) cui si contrappongono i maggiori dividendi percepiti da Fercredit SpA (1.000 mila euro), da Italferr SpA (312 mila euro) e Eurofima SA (66 mila euro);
- ai minori "proventi finanziari diversi" per complessivi 5.186 mila euro dovuti principalmente alla plusvalenza di 12.862 mila euro realizzata nel 2019 a seguito della sottoscrizione del contratto di compravendita tra Ferrovie dello Stato Italiane e Rete Ferroviaria Italiana SpA (venditori) e AltaCSRETAILFR (acquirente) della società Centostazioni Retail SpA. A tale decremento si contrappone l'incremento dei proventi finanziari per 3.684 mila euro relativi a derivati *Cross Currency Swap* di copertura in *Cash Flow Hedge* ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di cambio in riferimento al finanziamento erogato a Trenitalia UK descritto nel paragrafo 4 "Gestione dei rischi finanziari", degli interessi per finanziamenti a breve concessi alle controllate per 2.370 mila euro prevalentemente riconducibile alle società Trenitalia C2C e QBuzz BV, degli interessi per operazioni *collar* e *swap* per 1.035 mila euro e degli interessi di *Backup Facility* per 561 mila euro.

35. Oneri finanziari

Il dettaglio degli Oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazioni
Svalutazioni di attività finanziarie	**48.883**	**409**	**48.474**
Accantonamenti oneri su partecipazioni gruppo			
Svalutazioni di partecipazioni società Gruppo	48.579		48.579
Altri oneri per svalutazioni su attività finanziarie	304	409	(105)
Totale Altri oneri finanziari	**132.311**	**141.748**	**(9.437)**
Oneri finanziari su debiti	109.047	126.828	(17.781)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	42	96	(54)
Oneri finanziari su *leasing*	3	4	(1)
Oneri finanziari diversi		3.669	(3.669)
Perdita su cambi	23.219	11.151	12.068
Totale	**181.194**	**142.157**	**39.037**

Gli oneri finanziari evidenziano un incremento di 39.037 mila euro rispetto all'esercizio precedente riconducibile prevalentemente:

- alle maggiori svalutazioni di partecipazioni in società del gruppo per 48.474 mila euro relative essenzialmente all'intera svalutazione di Nugo SpA per 11.400 mila euro e alla svalutazione di Busitalia Sita Nord Srl per 37.148 mila euro come descritto nel paragrafo 9 "Partecipazioni". Nel periodo si evidenziano inoltre minori svalutazioni per 105 mila euro quale risultato dell'applicazione del principio contabile IFRS 9;
- all'incremento delle perdite su cambi per 12.068 mila euro rilevate principalmente sui finanziamenti a breve e medio lungo termine in sterline e sulle operazioni legate alla commessa Metro *Riyadh*;
- al decremento complessivo degli oneri sui finanziamenti da Cassa Depositi e Prestiti, BEI ed Eurofima per 12.518 mila euro per la riduzione, sia dei debiti residui che dei tassi di riferimento (*Euribor* 6 mesi) applicati, riflessi nei minori proventi finanziari percepiti da Rete Ferroviaria Italiana SpA come indicato nella precedente nota 33; degli interessi maturati sui prestiti obbligazionari relativi al Programma *Euro Medium Term Notes* per 7.784 mila euro a seguito essenzialmente dell'avvenuto rimborso della I *Tranche EMTN*, degli oneri relativi ai finanziamenti Eurofima per 569 mila euro e degli interessi e commissioni per mancato utilizzo della linea di credito *Backup Facility* per 313 mila euro. A tali decrementi si contrappone l'incremento degli interessi passivi su linee *uncommitted* per 1.207 mila euro, delle commissioni bancarie liquidate principalmente per finanziamenti Eurofima per 1.029 mila euro, degli interessi passivi sui nuovi prestiti bancari sottoscritti con Unicredit e Intesa Sanpaolo per 1.002 mila euro e dei costi sostenuti per prestiti obbligazionari relativi al Programma *Euro Medium Term Notes* per 840 mila euro;
- al decremento degli oneri finanziari per 3.669 mila euro relativi a derivati *Cross Currency Swap* di copertura in *Cash Flow Hedge* ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di cambio riflesso nei maggiori proventi finanziari rappresentati nella precedente nota 34.

Infine la voce "Oneri finanziari su *leasing*", pari a 3 mila euro, comprende gli interessi maturati a seguito dell'applicazione del principio contabile IFRS 16.

36. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle Imposte sul reddito:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazioni
IRES		275	(275)
Proventi da adesione consolidato fiscale	(21.483)	(158.297)	136.814
Imposte differite e anticipate	6.069	4.477	1.592
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	2.032	341	1.691
Totale imposte sul reddito	**(13.382)**	**(153.204)**	**139.822**

Le imposte sul reddito presentano un decremento complessivo di 139.822 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento delle imposte correnti IRES (-275 mila euro);
- decremento dei proventi da adesione al consolidato fiscale, iscritti per 21.483 mila euro nel 2020 (+136.814 mila euro rispetto al 2019) a fronte di minori imposte IRES trasferite dalle società del Gruppo nel corso degli anni ed utilizzate nell'esercizio, per le quali non è ritenuta probabile una successiva remunerazione;
- incremento delle imposte anticipate e differite per 1.592 mila euro, per la cui movimentazione si rimanda alla Nota 8 - Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

	2020		2019	
	Euro	**%**	**Euro**	**%**
Utile dell'esercizio	40.959		226.673	
Totale imposta sul reddito	(13.382)		(153.204)	
Utile (Perdita) ante imposte	27.577		73.469	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		**24,0%**		**24,0%**
Minori imposte:				
Dividendi da partecipazione	(129.359)		(130.536)	
Utilizzi fondi	(1.565)		(1.201)	
Altre variazioni in diminuzione	(12.091)		(13.206)	
Maggiori imposte:				
Accantonamenti ai fondi	4.952		8.534	
Svalutazione partecipazioni	48.579			
Sopravvenienze passive	163		130	
Differenza su cambi	11.485		524	
Ammortamenti	2.353		3.235	
Imposte indeducibili	14.270		14.537	
Altre variazioni in aumento	25.944		45.658	
Totale imponibile IRES	(7.692)		1.144	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)			**275**	
Differenza su stima imposte anni precedenti	**2.032**		**341**	
Totale fiscalità differita	**6.069**		**4.477**	
Proventi da adesione consolidato fiscale	**(21.483)**		**(158.297)**	
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	**(13.382)**		**(153.204)**	

37. Passività e attività potenziali

Alla data del bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

38. Altre informazioni

Alla data di redazione della presente Relazione finanziaria si rileva, in continuità con gli esercizi passati, che il capitale sociale di Eurofima SA, con sede a Basilea e partecipata al 13,50%, non è del tutto richiamato. Pertanto tale circostanza costituisce impegno finanziario da parte della Società sulla base delle seguenti considerazioni:

- i decimi non ancora versati (*callable share*) vedono la loro ultima relativa delibera risalire al lontano 1997;
- la normativa civilistica svizzera prevede la possibilità che i decimi deliberati possano anche non essere mai richiamati.

Il capitale sociale richiamabile attribuito a Ferrovie dello Stato Italiane SpA è pari a 280.800.000 Franchi svizzeri (259.353 mila euro al cambio alla data del 31 dicembre 2020), il cui eventuale versamento comporterebbe comunque un incremento del valore della partecipazione di pari importo.

39. Compenso alla Società di revisione

Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 del Codice Civile, l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione e a società appartenenti al suo *network* è pari a 663 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (285 mila euro).

40. Compensi Amministratori e Sindaci

	2020	2019	Variazioni
Amministratori (1)	1.232	1.212	20
Sindaci	100	100	
Totale	**1.332**	**1.312**	**20**

(1) La cifra comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonché il trattamento economico fisso e variabile spettante all'Amministratore Delegato anche in qualità di dirigente di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si devono aggiungere quelli dei componenti esterni dell'Organismo di Vigilanza, pari a 75 mila euro. Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

41. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

	2020	2019
Benefici a breve termine	5.714	5.570
Benefici successivi al rapporto di lavoro	411	371
Totale	**6.125**	**5.941**

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.
Ai benefici a breve termine 2020 erogati, pari a 5.714 mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2020, per un importo indicativamente non superiore a 1.500 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.
Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche non sono stati erogati né benefici per la cessazione del rapporto di lavoro né altri benefici a lungo termine.
I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti familiari, con il Gruppo e le imprese che ne fanno parte o con altre parti ad esse correlate.

Operazioni con altre parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
Rete Ferroviria Italiana SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito Servizi Informatici Riaddebito servizi relazioni esterne Locazione terreni locali uffici e officine Riaddebito oneri service F.do gestione Bilaterale	Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Formazione finanziata Canoni di locazione
Ferservizi SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurativi Prestazioni di personale Riaddebito Servizi Informatici Cariche sociali Locazione e sub-locazione locali uffici Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri service F.do Bilaterale	Gestione immobiliare Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio Servizi informatici Prestazioni di personale *Fee* acquisto titoli di viaggio *Fee* valorizzazione patrimonio Servizi di gestione tecnica amministrativa Amministrazione del personale Contabilità/tesoreria *Facilities* e *building management* Servizi amministrativi Formazione e Formazione finanziata Servizi *Asset Allocation* Gestione Spazi stazione Servizi Assistenza Preposto *Fee* manutenzione custodia e tutela Servizi di ristorazione
Fercredit SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Prestazioni di Personale Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito Servizi Informatici Riaddebito oneri condominiali Locazioni e sub-locazioni locali uffici	Altri servizi di Gruppo
Grandi Stazioni Rail SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di personale Canone di retrocessione Rimborsi assicurazioni Contribuzione alle spese AGCM	*Facilities management* Canoni indennità di occupazione Oneri condominiali Servizi di gestione fabbricati non strumentali Eventi, mostre, fiere e convegni
FS Sistemi Urbani Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Locazioni e sub-locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali Riaddebito servizi informatici	*Fee* valorizzazione patrimonio Fitto locali Finanziamento alla formazione
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Servizi per il trasporto
TX Logistik AG	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Trenitalia SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni Contribuzioni alle spese sostenute AGCM Prestazioni di personale Riaddebito servizi informatici Riaddebito prestazioni professionali Servizi di comunicazione esterna Riaddebito oneri service F.do Bilaterale	Prestazioni di personale Spese di trasporto viaggiatori Finanziamento alla formazione
Italferr SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Servizi di comunicazione esterna Contribuzione alle spese sostenute AGCM	Servizi di gestione tecnica Finanziamento alla formazione
Mercitalia Logistics SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di Personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Servizi di comunicazione esterna Locazioni locali uffici Utilizzo marchio Riaddebito oneri condominiali	Finanziamento alla formazione

Busitalia Sita Nord Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito Servizi Informatici Servizi di comunicazione esterna Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali Riaddebito prestazioni professionali	
Italcertifer SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Prestazioni di Personale Rimborsi assicurativi Riaddebito Serivi Informatici	Personale distaccato
Mercitalia Intermodal SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurativi	
Metropark SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni Locazione e sublocazione locali Riaddebito oneri condominiali Canoni di locazione	
Netinera Deutschland GmbH	Servizi resi dalla Capogruppo	Personale distaccato
Ataf Gestioni Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
FSTechnology SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurativi Riaddebito Servizi Informatici Servizi al personale Canoni di Locazione Riaddebito oneri condominiali	Servizi informatici Personale distaccato
Trenord Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni Locazione e sublocazione locali uffici e officine Riaddebito oneri condominiali	
Terminali Italia Srl	Servizi resi Dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici FSE Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Personale distaccato Contribuzioni alle spese sostenute AGCM Riaddebito servizi informatici Servizi di Comunicazione esterna	
Thello Sas	Servizi resi dalla Capogruppo	
Busitalia Rail Service Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Busitalia Veneto SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Busitalia Campania SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Bluferries Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Servizi resi dall aCapogruppo Rimborsi assicurativi Canoni di locazione fabbricati Riaddebito oneri condominiali	
Savit Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurativi Prestazioni di Personale Rimborsi prestazioni professionali Locazione e sublocazione locali Riaddebito oneri condominiali Canoni di locazione	Finanziamento alla formazione
Trainose SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Personale dirigente distaccato	

Anas SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Personale dirigente distaccato Cariche sociali	
Nugo SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Personale distaccato Cariche sociali Riaddebito assicurazioni Prestazioni di personale Canoni di locazione Riaddebito oneri condominiali	
Qbuzz BV	Servizi resi dalla Capogruppo	
Trenitalia C2C	Servizi resi dalla Capogruppo	
Trenitalia UK	Servizi resi dalla Capogruppo	
Trenitalia TPER Scarl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Cremonesi Workshop Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Tunnel Ferroviario del Brennero	Contribuzione alle spese sostenute	
Infrarail Firenze Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
FSI Saudi for Land Transport	Rimborsi per prestazioni diverse	Fitti e spese accessorie
FS International SpA	Cariche sociali Rimborsi per prestazioni diverse	

Collegate		
Italiacamp Srl	Partecipazioni a Consorzi e Fondazioni	
Metro 5 SpA	Cariche sociali	
Controllo congiunto		
Operation Alliance Saudi Co		Altre prestazioni di terzi
TELT Sas (già L.T.F. Sas)	Servizi resi dalla Capogruppo Prestazioni di personale Canoni di locazione	
Collegate di controllate		
Autostrade Asti-Cuneo SpA	Cariche sociali	
City Boat	Cariche sociali	
Sitaf SpA	Rimborsi	
Altre parti correlate (*)		
Gruppo CDDPP	Attraversamenti	Finanziamenti
Gruppo ENEL	Canoni per servitù sui terreni Attraversamenti	Utenze energia elettrica
Gruppo ENI	Canoni per servitù sui terreni Attraversamenti	Fornitura gas
Gruppo POSTE	Canoni locazione fabbricati strumentali Canoni locazione terreni	Spese postali
Invitalia	Attraversamenti	
Eurofer	Cariche sociali	Contributi
Altri fondi previdenziali		Polizze assicurative
Previndai		Contributi
Fondazione FS	Cariche sociali Prestazioni di personale Canoni di locazione Riaddebito oneri condominiali	Contributi associativi Corsi professionali
Scarl, associazioni, geie, partenariato	Cariche sociali	Sponsorizzazioni Quote associative a DLF
Gruppo Leonardo		Consulenze
Gruppo RAI		Imposte e tasse
IPZS		Editoria

(*) Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato Italiane il medesimo soggetto controllante (MEF).

RAPPORTI DIVERSI

CONSOLIDATO FISCALE	IVA DI POOL	RAPPORTI DI C/C INTERSOCIETARIO E C/C POSTALI	FINANZIAMENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI E FINANZIAMENTI RICEVUTI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUSSORIE NELL'INTERESSE DI	FONDI PENSIONE INTEGRATIVA
RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA		RFI SpA	
Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA			Fercredit SpA	
Ferservizi SpA	Ferservizi SpA	Ferservizi SpA			Ferservizi SpA	
Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA		Trenitalia SpA	
Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA			Italferr SpA	
Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA		Grandi Stazioni Rail SpA	
Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl			
Metropark SpA	Metropark SpA	Metropark SpA				
Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA		Mercitalia Logistics SpA	
FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl			FS Sistemi Urbani Srl	
Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl		Mercitalia Rail Srl	
Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	
Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA		Mercitalia Intermodal SpA		Mercitalia Intermodal SpA	
Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Serv Srl	Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl			
Busitalia Veneto SpA		Busitalia Veneto SpA				
Busitalia Campania SpA		Busitalia Campania SpA	Busitalia Campania SpA			
		Busitalia Simet SpA				
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	
Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl			
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA						
Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl		Busitalia Sita Nord Srl	
					TX Logistik AG	
					Netinera Deutschland GmbH	
TAV Srl						
		Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Grandi Stazioni Immobiliare SpA			
					Thello Sas	
			Trenitalia c2c		Trenitalia c2c	
			Trenitalia UK		Trenitalia UK	
			Ferrovie Sud Est Srl		Ferrovie Sud Est Srl	
		Qbuzz BV	Qbuzz BV		Qbuzz BV	
			Savit Srl			
Nugo SpA		Nugo SpA				
		ATAF Gestioni Srl				
FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	FSTechnologySpA		FSTechnology SpA	
					TELT Sas	
		Trenitalia TPER Scarl	Trenitalia TPER Scarl			

	Firenze City Sightseeing FSI Saudi for Land Transport		Cremonesi Workshop Srl Terminal Alptransit Operation Alliance Saudi Co	
Altre Parti correlate		Cassa DD.PP.		Eurofer

Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi

valori in migliaia di euro

Denominazione	2020			2020	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate					
Anas SpA	1.758			(399)	1.495
Ataf Gestioni Srl	121			(7)	53
Bluferries Srl	625			(1)	(1)
Busitalia Campania SpA	65			(3)	31
Busitalia Rail Service Srl	13	268			7
Busitalia Veneto SpA	190	86		(12)	69
Busitalia Sita Nord Srl	3.115	2.052	42.452	(457)	1.464
Cisalpino AG	250				
Cremonesi Workshop Srl	9		368		6
Fercredit SpA	711	33	763	(233)	271
Ferservizi SpA	7.741	24.438	3.693	24.732	6.677
FSE Srl Infrastruttura	1.570		81.268	(1.040)	695
FSE Srl Trasporto Ferro	47			(8)	
FS International SpA	1.154			(1.141)	44
FS Saudi for Land Trasport	1.596	21		(1.575)	
FSTechnology SpA	2.743	13.042	10.172	42.420	404
FS Sistemi Urbani Srl	569	4.397	939	5.704	345
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	19				13
Grandi Stazioni Rail SpA	3.419	9.965	7.698	15.771	8.101
Italcertifer SpA	202	220	20	18	58
Italferr SpA	2.970	4.811	5.174	(150)	1.138
Mercitalia Intermodal SpA	2.174	487	122	(5)	21
Mercitalia Logistics SpA	10.046	518	20.548	(309)	2.075
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	11.725	93	11.532	(15)	1.052
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	10.148	677	8.725	1	33
Metropark SpA	288	875		(2)	226
Netinera Deutschland GmbH	1.483		35.000	(6)	90
Nord Est Terminal SpA in liquidazione					
Nugo SpA	2.232			(54)	207
Qbuzz BV	288	26	20.021	26	66
Rete Ferroviaria Italiana SpA	137.690	35.904	1.883.456	(3.991)	30.329
Savit Srl	2				
Sita S.p.A in liquidazione	6.760				
Terminali Italia Srl	244	246		(22)	39
Terminal Alptransit Srl	5		3.088		5
Thello Sas	41		5.116		13
Trainose SpA	317	340		190	7
Trenitalia Logistic France Sas					
Trenitalia SpA	49.530	8.599	868.828	(4.748)	31.753
Trenitalia C2C	938		39.965		60
Trenitalia UK Ltd	777		138.813		472
Trenitalia TPER Scarl	21			(8)	12
Trenord Srl	319				176
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		129			2
TX Logistik AG	484		1.842	(1)	31
Totale	**264.400**	**107.227**	**3.189.603**	**74.675**	**87.539**
Imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA	1.410				
Italiacamp Srl				300	
Metro 5 SpA					17
Totale	**1.410**			**300**	**17**
Imprese a controllo congiunto					
Opertaion Alliance Saudi Co	13.447			41.448	
TELT Sas (già L.T.F. Sas)	494			(1.368)	100
Totale	**494**			**(1.368)**	**100**
Collegate di controllate					
Autostrade Asti Cuneo					6
City Boat	1				
LI-NEA SpA					5
Logistica SA	46				
Sitaf SpA	4			(4)	
Totale	**72**			**(4)**	**11**

TOTALE	**266.376**	**107.227**	**3.189.603**	**73.603**	**87.667**
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP					29
Gruppo POSTE					12
IPZS				88	
Eurofer				145	18
Altri fondi previdenziali				2.319	
Scarl, associazioni, geie, partenariato				32	5
Fondazione FS				4.022	910
Previndai				1.069	
Totale				**7.732**	**1.001**

Rapporti finanziari

Denominazione	2020			2020	
	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate					
Anas SpA					
Ataf Gestioni SpA		3.420		1	
Bluferries Srl	10.000	123		7	25
Busitalia Campania SpA		2.764			48
Busitalia Sita Nord Srl	73.797	12.473		37.146	1.079
Busitalia Rail Service Srl	3.000	1.449		3	2
Busitalia Veneto SpA		14.878		2	
Fercredit SpA		660			4.000
Ferservizi SpA		21.531		5	15.000
Firenze City Sightseeing Srl	253				3
FSE Srl Trasporto Ferro	88.937			2	3.116
FSTechnology SpA	34.999	28.301	32.560	5	910
FS Saudi for Land Transport	305				5
FS Sistemi Urbani Srl		53.071		4	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	9.607	50		3	115
Grandi Stazioni Rail SpA	41.022	14.382		1	505
Italcertifer SpA		218			1
Italferr SpA	12.001	13.647	15.000	(15)	9.651
Metropark SpA		2.841		1	
Mercitalia Logistics SpA	139.043	4.280		1	3.369
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco)	296.521	4.117	9.506	13	6.384
Mercitalia Shunting & Terminal	3.500	7.634		(2)	62
Mercitalia Intermodal	40.223			7	428
Netinera Deutschland GmbH			180.464		599
Nugo SpA		5.002		11.401	
Qbuzz BV	248.556	28.183	10.702	62	3.740
Rete Ferroviaria Italiana SpA	2.136.057	62.378	50.000	(587)	154.266
Savit Sr.l.	1.500			1	13
TAV Srl				32	
Thello Sas			5.740		9
Terminali Italia Srl	5	4			
Trainose SpA	26.006			2	795
Trenitalia SpA	6.497.622	11.203	442.969	2.888	57.080
Trenitalia C2C	150.803		8.989	53	3.477
Trenitalia UK Ltd	81.759	35	17.192	(3)	1.974
Trenitalia TPER Scarl	28.026	11.917		20	26
TX Logistik AG	39.608		1.550	5	801
TOTALE	**9.963.151**	**304.560**	**774.672**	**51.058**	**267.483**
Imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA					1.410
Metro 5 SpA	23.189			(6)	1.474
Totale	**23.189**			**(6)**	**2.884**
Imprese a controllo congiunto					
Opertaion Alliance Saudi Co			30.268		57
Totale			**30.268**		**57**
Collegate di controllate					
First Trenitalia West Coast Rail Limited				(8)	93
Totale				**(8)**	**93**
TOTALE	**9.986.339**	**304.560**	**804.940**	**51.044**	**270.517**
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP				9.674	
TOTALE				**9.674**	

42. Garanzie

Nella tabella sono riportate le Garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nell'interesse delle società controllate, a favore di terzi o di altre società controllate, distinguendo quelle di natura finanziaria dalle altre.

valori in migliaia di euro

Rilasciate nell'interesse di	Finanziarie	Non finanziarie
Rete Ferroviaria Italiana SpA	50.000	1.883.456
Trenitalia SpA	442.969	868.828
Netinera Deutschland GmbH	180.464	35.000
Busitalia Sita Nord Srl		42.452
Cremonesi Workshop Srl		368
Grandi Stazioni Rail SpA		7.698
FS Sistemi Urbani Srl		939
FSTechnology SpA	32.560	10.172
FSE Infrastruttura Srl		81.268
Italferr SpA	15.000	5.174
Ferservizi SpA		3.693
Mercitalia Logistics SpA		20.548
TX Logistik AG	1.550	1.842
Italcertifer SpA		20
Thello Sas	5.740	5.116
Mercitalia Rail Srl	9.506	11.532
Mercitalia Shunting & Terminal Srl(ex Serfer)		8.725
Mercitalia Intermodal Srl		122
Trenitalia C2C	8.989	39.965
Trenitalia UK Ltd	17.192	138.813
Terminal Alptransit Srl		3.088
Qbuzz BV	10.702	20.021
Fercredit SpA		763
OPS Co	30.268	
Totale	**804.940**	**3.189.603**

Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente da garanzie e controgaranzie rilasciate agli istituti di credito per finanziamenti. Le garanzie non finanziarie sono costituite da *bid bond* (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), *performance bond* (garanzie di buona esecuzione), garanzie commerciali ed impegni a favore dell'Erario.

Le principali garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario (2.224.916 mila euro), a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle seguenti controllate: Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Intermodal SpA, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani Srl, FSTechnology SpA, Fercredit SpA, Thello Sas, Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl.

Tra le garanzie dirette non finanziarie si segnalano quella a favore della società GSE a garanzia del Contratto di Servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con Rete Ferroviaria Italiana SpA (150.000 mila euro) e le garanzie emesse in favore di Terna SpA a garanzia dei contratti stipulati con Rete Ferroviaria Italiana SpA per il servizio di dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per usi diversi (garanzie rispettivamente pari ad 22.400 mila euro e ad 1.800 mila euro).

Si riportano di seguito le garanzie finanziarie in favore di istituti di credito per i finanziamenti concessi:

- dalla BEI a Rete Ferroviaria Italiana SpA (importo della garanzia pari a 50.000 mila euro);

- da Unicredit AG a TX Logistik AG (importo della garanzia pari a 1.075 mila euro);
- da Unicredit SpA a Mercitalia Rail Srl (importo della garanzia pari a 6.458 mila euro).

È stata rilasciata, inoltre, una "Lettera di *patronage* forte" (per un importo pari a 420.000 mila euro) per il finanziamento del prestito OPI (ora Intesa Sanpaolo) del 2004 concesso a Trenitalia SpA.

Le garanzie nell'ambito di progetti all'estero sono state emesse principalmente nell'interesse di Trenitalia c2c Ltd (per un importo pari a un controvalore di 48.953 mila euro), Trenitalia UK Ltd (per un importo pari a un controvalore di 156.005 mila euro), Italferr SpA (per un importo pari a un controvalore di 4.487 mila euro).
Da segnalare infine le garanzie dirette emesse nell'interesse Netinera Deutschland GmbH, per un importo pari a 215.464 mila euro.

Le garanzie emesse nell'interesse della Capogruppo riguardano principalmente, nell'ambito di progetti all'estero, una controgaranzia bancaria di importo pari a 189.318 mila *riyal* saudita (41.800 mila euro), a valere sul *performance bond* emesso in favore della Royal Commission for Riyadh City (RCRC).

43. Informazioni ex Legge 124/2017

La Legge n. 124 del 4 agosto 2017 per il mercato e la concorrenza ha introdotto, tra l'altro, nuovi obblighi informativi in materia di erogazioni pubbliche a carico delle società controllate direttamente ed indirettamente dallo Stato. In particolare, l'articolo 1 (commi dal 125 al 129) richiede di inserire in Bilancio talune informazioni in materia di "contributi erogati a" e "ricevuti da" specifici soggetti, individuati sempre nei medesimi commi citati.

La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla legge con riferimento all'anno 2020, per quanto attiene alle somme erogate:

Descrizione	Importo
ASSOCIAZIONI SISTEMA CONFINDUSTRIA	
AGENS-AGENZIA CONFEDERALE DEI TRASPORTI E SERVIZI	697.332
UNINDUSTRIA	315.274
ASSOLOMBARDA	240.282
CONFINDUSTRIA EMILIA AREA CENTRO	147.861
UNIONE INDUSTRIALE TORINO	139.167
CONFINDUSTRIA FIRENZE	124.047
UNIONE INDUSTRIALI DI NAPOLI	124.047
SICINDUSTRIA	119.700
UNINDUSTRIA CALABRIA	102.312
CONFINDUSTRIA VERONA	89.775
CONFINDUSTRIA VENEZIA ROVIGO	81.459
CONFINDUSTRIA GENOVA	80.955
CONFINDUSTRIA BARI BARLETTA - ANDRIA TRANI	58.149
CONFINDUSTRIA MARCHE NORD	55.188
CONFINDUSTRIA UMBRIA	44.856
CONFINDUSTRIA ALESSANDRIA	44.226
FEDERTURISMO CONFINDUSTRIA	43.750
CONFINDUSTRIA NOVARA VERCELLI VALSESIA	43.029
CONFINDUSTRIA FOGGIA	41.769
CONFINDUSTRIA ALTO ADRIATICO	40.131
CONFINDUSTRIA	37.500
CONFINDUSTRIA TOSCANA SUD	30.114
CONFINDUSTRIA ROMAGNA	29.358
CONFINDUSTRIA LIVORNO E MASSA CARRARA	29.232
CONFINDUSTRIA UDINE	27.720
CONFINDUSTRIA SARDEGNA MERIDIONALE	26.712
CONFINDUSTRIA CATANIA	25.137
ASSINDUSTRIA VENETO CENTRO	24.822
UNIONE INDUSTRIALE PISANA	23.814
UNIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI SAVONA	21.798
CONFINDUSTRIA CUNEO	18.459
CONFINDUSTRIA LA SPEZIA	17.892
ASSOIMPRENDITORI ALTO ADIGE	16.191
CONFINDUSTRIA SALERNO	16.191
CONFINDUSTRIA VICENZA	15.939
CONFINDUSTRIA TARANTO	14.175
CONFINDUSTRIA CHIETI PESCARA	13.482
CONFINDUSTRIA CASERTA	13.167
CONFINDUSTRIA L'AQUILA - ABRUZZO INTERNO	13.104
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI CREMONA	10.899
CONFINDUSTRIA BENEVENTO	10.836

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI	
UIC - UNION INTERNATIONALE	350.687
CER	259.659
Associazione Italia-India	10.000
ALTRE ASSOCIAZIONI	
FONDAZIONE FS ITALIANE	4.424.000
ITALIACAMP Srl	300.000
ASSONIME	206.270
FONDAZIONE ACCADEMIA SANTA CECILIA	160.000
Fondazione Meet	50.000
Fondazione Ricerca & Imprenditorial	50.000
ASSOCIAZIONE CIVITA	44.000
ASPEN INSTITUTE ITALIA	35.000
FONDAZIONE MEETING PER L'AMICIZIA	35.000
I.G.I. - Istituto Grandi Infrastrutture	30.000
CONSEIL DE COOPERATION ECONOMIQUE	25.000
Gruppo Italia	25.000
CONSUMERS' FORUM	21.000
ISTITUTO PER GLI STUDI	20.000
ENTI SENZA FINALITÀ LUCRO UIC	19.268
Trace International, Inc	16.390
ICMA	15.417
Fondazione per Lo Sviluppo Sostenibile	15.000
VALORE D	15.000
BSR Business for Social Responsibility	14.000
Global Reporting Initiative	14.000
CDP	12.000
KYOTO CLUB	10.000
Totale	**9.246.542**

La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla legge con riferimento all'anno 2020, per quanto attiene alle somme ricevute:

Beneficiario	**Descrizione**	**Importo**
MIT a favore di TELT Sas	Capitolo 7532	63.459.429

44. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Il 18 febbraio 2021 Agens e il Gruppo FS hanno sottoscritto alcune importanti intese con le Organizzazioni Sindacali. In particolare è stato siglato l'Accordo relativo al CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 16.12.2016 e sono stati convenuti alcuni interventi sull'istituto dello *smart working* e del welfare. Le Parti hanno inoltre firmato un Protocollo per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari, con il quale il Gruppo riafferma i principi che contraddistinguono un'economia sana sostenuta dalla qualità del lavoro quali la legalità, la trasparenza, la sostenibilità, la salute e la sicurezza sui luoghi di lavoro.

In data 18 febbraio 2021 l'agenzia Standard and Poor's ha confermato nuovamente, rispetto all'ultima valutazione avvenuta a luglio 2020, sia *l'Issuer Credit Rating* a "BBB" che lo "*Stand Alone Credit Profile*" (SACP) a "bbb+", quest'ultimo dunque un notch sopra al *rating* complessivo di FS e della Repubblica Italiana. L'outlook rimane negativo.

In data 23 febbraio 2021 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha deliberato l'emissione di nuovi prestiti obbligazionari (riservati agli investitori istituzionali a valere sul Programma EMTN quotato presso la Borsa valori di Dublino) e il ricorso ad altri strumenti finanziari, per un importo complessivo massimo di Euro 2 miliardi e 900 milioni. I proventi raccolti sul mercato dei capitali di debito finanzieranno i fabbisogni per investimenti del Gruppo FS del 2021. In particolare saranno destinati all'acquisto di nuovi convogli per il trasporto passeggeri regionale e per quello a media-lunga percorrenza, anche in ambito internazionale, nonché all'infrastruttura ferroviaria.

In data 10 marzo 2021, in merito ai contributi del trasporto passeggeri LH della controllata Trenitalia SpA, si evidenzia che il comunicato stampa della Commissione Europea, declinato poi dalla comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha approvato i contributi relativi al settore mercato, per il periodo 8 marzo 2020 – 30 giugno 2020. Sono stati parzialmente rivisti sia i criteri di determinazione dei contributi che il periodo di riferimento. La Commissione ha riconosciuto risorse economiche alle imprese per un importo complessivo pari a 511 milioni di euro per il suddetto periodo. Per quanto riguarda il periodo successivo proseguono le interlocuzioni tra il MIMS e la Commissione Europea al fine di individuare criteri e modalità per la quantificazione di ulteriori contributi stante le oggettive restrizioni alla mobilità delle persone tra le Regioni dettata dai DPCM che si sono susseguiti anche dopo il 30 giugno a cui va ad aggiungersi il mantenimento per l'intero anno delle limitazioni dei posti vendibili per garantire il distanziamento a bordo treno.

In data 18 marzo 2021 – con regolamento il 25 marzo – Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha collocato il suo terzo *green bond* per l'ammontare di Euro 1 miliardo. Il titolo ha cedola fissa pari allo 0,375% e scadenza 25 marzo 2028 ed è stato emesso a valere sul Programma EMTN aggiornato il 12 marzo 2021.

L'emissione si inquadra nell'ambito del *Green Bond Framework* istituito da Ferrovie dello Stato Italiane SpA al fine di finanziare progetti con impatti positivi in termini di sostenibilità ambientale; nello specifico i proventi dell'emissione sono destinati al rinnovo del materiale rotabile per il trasporto pubblico come di seguito dettagliato:

- Nuovi treni elettrici Pop&Rock per il trasporto passeggeri regionale;
- Nuovi treni elettrici Alta Velocità "ETR 1000" per il trasporto passeggeri a lunga percorrenza.

Entrambi i progetti assicurano miglioramenti dell'efficienza energetica, riduzione delle emissioni di CO2 e lo *shift* modale verso l'utilizzo del treno nel trasporto pubblico locale e nella lunga percorrenza.

Per questa operazione Ferrovie dello Stato Italiane SpA vede confermata la certificazione dalla *Climate Bonds Initiative*, organizzazione *no profit* che promuove a livello mondiale la finanza sostenibile come strumento per contrastare i cambiamenti climatici. La certificazione della CBI e i progetti finanziati da Ferrovie dello Stato Italiane SpA confermano il forte impegno di FS sui temi ESG, promosso dal Gruppo attraverso operazioni di finanza sostenibile.

L'allocazione dei proventi dell'emissione avverrà mediante la sottoscrizione di *intercompany loan* tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Trenitalia SpA rispecchiando nella sostanza caratteristiche e condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti dell'emissione.

L'emissione, si inquadra nell'ambito dei complessivi 2,9 miliardi di euro deliberati il 23 febbraio 2021 dal CdA di Ferrovie dello Stato Italiane SpA per i fabbisogni del Gruppo del 2021.

Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Tenuto conto che la Riserva Legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'art. 2430 del codice civile, si propone di destinare l'Utile netto dell'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 2.047.950,96 euro, a Riserva Legale;
- e riportare a nuovo la restante parte, pari a 38.911.068,17 euro.

Roma, 31 marzo 2021

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

L'Amministratore Delegato

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 Dicembre 2020 ai sensi dell'art.154-*bis*, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Gianfranco Battisti e Roberto Mannozzi, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, attestano:
   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e
   - l'effettiva applicazione,

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2020.

2. Al riguardo si segnala che:
   a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"*Internal Controls – Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
   b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre che:
   3.1. Il bilancio d'esercizio:
      a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
      b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
      c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

   3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

31 marzo 2021

Gianfranco Battisti
Amministratore Delegato

Roberto Mannozzi
Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. – Società con socio unico
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 39.204.173.802,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 – R.E.A. 962805

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

All'Azionista Unico della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note 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 Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero.

Ancona Aosta Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.345.200,00 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

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate

Note esplicative al bilancio: paragrafo "Principi contabili applicati", nota esplicativa n.9 "Partecipazioni"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio al 31 dicembre 2020 include Partecipazioni in imprese controllate, per un valore pari a €37.897.375 mila, iscritte al costo di acquisizione o di costituzione. Alla chiusura di ciascun esercizio, gli Amministratori valutano la presenza di evidenze di perdita di valore di tali partecipazioni. Gli Amministratori, qualora accertino la presenza di indicatori di perdite di valore, verificano il valore recuperabile di tali partecipazioni confrontando il relativo valore di carico con il loro valore d'uso determinato secondo metodologie valutative appropriate nelle circostanze. A seguito delle analisi svolte gli amministratori hanno individuato indicatori di perdite di valore riferiti a talune controllate che hanno determinato una svalutazione per un ammontare complessivo di €48.548 mila. In considerazione della significatività della voce di bilancio in oggetto, abbiamo considerato la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: — comprensione del processo adottato dagli Amministratori ai fini della valutazione delle partecipazioni in società controllate nonché della individuazione della presenza di indicatori di perdita di valore delle stesse; — esame, anche tramite il coinvolgimento di esperti del network KPMG, delle analisi svolte dagli Amministratori e della ragionevolezza delle conclusioni raggiunte, anche alla luce delle informazioni disponibili e delle conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato; — esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio in relazione alla valutazione delle partecipazioni in imprese controllate.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

— abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

— abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;

— abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;

— siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

— abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ci ha conferito in data 4 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2020, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2020 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2020 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 15 aprile 2021

KPMG S.p.A.

Benedetto Gamucci
Socio

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Il Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
SULLA RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2020
BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2020
E
BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2020
DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. CON SOCIO UNICO
AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, CODICE CIVILE

All'Assemblea degli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2020

Signor Azionista,

l'attuale composizione del Collegio Sindacale nominato, per tre esercizi e, comunque, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2021, è il risultato della delibera assembleare del 3 luglio 2019 di nomina dei Sindaci: Alessandra dal Verme, Presidente del Collegio Sindacale, Susanna Masi e Gianpaolo Davide Rossetti, Sindaci effettivi, Letteria Dinaro e Salvatore Lentini, Sindaci supplenti.

Premettiamo che il Collegio Sindacale di FS S.p.A. assicura, insieme agli altri organi sociali di Capogruppo, il controllo sistematico della corretta applicazione dei principi di *corporate governance* societaria e, oltre a vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto, vigila sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS S.p.A. e sul suo concreto funzionamento.

Con la qualifica acquisita da FS S.p.A. di Ente di interesse pubblico (EIP), il Collegio Sindacale della Capogruppo ha assunto anche il ruolo di "Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile", di cui all'art. 19 del D.lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di

revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, oltre la revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico ("FS S.p.A."), che viene sottoposto alla Vostra attenzione, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 31 marzo 2021.

Nel corso dell'esercizio 2020, abbiamo svolto l'attività di vigilanza in adempimento ai doveri demandati dalla legge al Collegio Sindacale, tenuto conto delle norme di comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Con riferimento all'attività svolta, rappresentiamo quanto segue.

Sono state acquisite informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, in particolare sul perdurare degli impatti prodotti dall'emergenza sanitaria Covid-19 anche nei primi mesi dell'esercizio 2021 nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Le operazioni poste in essere, per quanto a nostra conoscenza, sono state conformi alla legge ed allo Statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il Collegio Sindacale non ha riscontrato, nel corso dell'esercizio 2020 e successivamente alla chiusura dello stesso, operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi e/o con parti correlate. Le operazioni di natura ordinaria, a condizioni di mercato, poste in essere con società del Gruppo e con altre parti correlate, descritte nei documenti di corredo al bilancio, risultano congrue e rispondenti all'interesse della Società.

La Società incaricata della revisione legale dei conti KPMG S.p.A. ha rilasciato la Relazione di cui agli artt. 14 del D.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014 sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico, con giudizio positivo e senza riserva sulla conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europa e sulla capacità del bilancio stesso di rappresentare con chiarezza e in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Società. Nella stessa si attesta che la Relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, indicate nell'art. 123-bis, comma 4 del d.lgs. 58/98, sono coerenti con il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 di Ferrovie dello Stato Italiane e sono redatte in conformità alle norme di legge.

In riferimento all'attività di vigilanza sull'indipendenza della Società incaricata della revisione legale dei conti, il Collegio Sindacale - in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile - evidenzia che nella Relazione aggiuntiva, resa ai sensi dell'art. 11 del regolamento UE n. 537/2014, la KPMG S.p.A. ha confermato, ai sensi dell'art 6, paragrafo 2) lett. a) del Regolamento europeo 537/2014, la propria indipendenza.

Il Collegio Sindacale ha verificato e monitorato l'indipendenza della società di revisione legale a norma deli artt. 10, *10bis*, *10ter*, *10quater* e 17 del decreto legislativo n. 39/2010 e dell'articolo 6 del Regolamento europeo, in particolare per quanto riguarda l'adeguatezza delle prestazioni di servizi diversi dalla revisione.

Il Collegio Sindacale, sulla base della documentazione e delle informazioni ricevute, non ritiene che sussistano aspetti da evidenziare in materia di indipendenza della KPMG S.p.A..

Nel corso dell'esercizio, il Collegio Sindacale ha incontrato periodicamente gli esponenti della Società incaricata della revisione legale dei conti al fine di scambiare con gli stessi dati e informazioni rilevanti, anche ai fini del dovere di vigilanza sulla revisione legale dei conti annuali e consolidati.

Sulla base delle informazioni ricevute dalla Società incaricata della revisione legale dei conti, non sono emersi fatti o circostanze che debbano essere segnalati nella presente Relazione.

Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio 2020, si è riunito n. 20 volte. Di tali incontri risultano trascritti, nell'apposito libro, i relativi verbali.

Il Collegio Sindacale, inoltre, nel corso del 2020 ha assistito a:

- n. 1 Assemblea degli Azionisti;
- n. 13 riunioni del Consiglio di Amministrazione.

Le riunioni citate si sono svolte nel rispetto delle norme legislative, statutarie e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle riunioni consiliari, sono stati adempiuti gli obblighi di informativa periodica al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale previsti all'art. 2381 codice civile.

Il Collegio Sindacale ha preso conoscenza e vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno della Società, nonché, in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno di gestione del rischio e di revisione interna per quanto attiene l'informativa finanziaria.

L'attività di vigilanza è stata condotta anche attraverso: (*i*) le informazioni ricevute in occasione degli incontri periodici intercorsi con la Direzione Centrale Audit; (*ii*) l'esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione

legale dei conti; (*iii*) le informazioni fornite dall'Organismo di Vigilanza istituito ai sensi del D.lgs. n. 231 del 2001; (*iv*) la partecipazione attiva ai Consigli di Amministrazione e ai Comitati consiliari.

Con riferimento al Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, (SCIGR) e alle Politiche Anticorruzione. nel fare un generale rinvio alla relazione finanziaria annuale, il Collegio Sindacale non ha osservazioni da riferire nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ha monitorato il processo di informativa finanziaria ed ha ricevuto evidenza delle attività a tal fine poste in essere anche dal Dirigente Preposto, da ultimo nella riunione del 9 aprile 2021. Al riguardo il Collegio Sindacale non ha osservazioni da formulare.

Il Collegio Sindacale ha preso conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società e sul relativo funzionamento e in ordine alle misure adottate dall'organo amministrativo e dall'amministratore delegato per fronteggiare la situazione emergenziale da Covid-19,tramite l'acquisizione di informazioni dai Responsabili delle competenti funzioni aziendali Con particolare riguardo al Modello di organizzazione e gestione e presidi di carattere procedurale posti in essere ai sensi del D.lgs. n. 231 del 2001, il Collegio Sindacale riferisce di aver ricevuto un'adeguata informativa sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2020 e di non avere osservazioni al riguardo. In particolare, il 26 maggio 2020 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato l'aggiornamento del Modello 231 di FS, al fine di rafforzare l'organizzazione del sistema dei controlli interni e dei programmi di compliance di Ferrovie dello Stato Italiane, in linea con i più alti *standard* e *best practice*. L'Organismo di Vigilanza di FS SpA, che è stato composto sino al 16 dicembre 2020 da due membri esterni, uno dei quali in qualità di Presidente, e da un membro interno, rappresentato dal responsabile della Direzione Centrale Audit di FS SpA, ha variato la sua composizione a partire dal 17 dicembre 2020, a seguito di modifica apportata allo Statuto dell'Organismo di Vigilanza e alla relativa sezione della Parte Generale del Modello 231. L'Organismo di Vigilanza di FS è attualmente composto da tre membri esterni, uno dei quali nominato Presidente.

Il Collegio Sindacale ha altresì vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile anche con riferimento agli impatti dell'emergenza da Covid-19 e sulla relativa affidabilità a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante: (*i*) le informazioni e i documenti acquisiti nel corso degli incontri con il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari e l'esame delle attestazioni da questi rilasciate congiuntamente

all'Amministratore Delegato in data 31 marzo 2021; (*ii*) l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali competenti; (iii) l'esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione legale dei conti.

Il Collegio Sindacale, alla luce dell'attività di vigilanza svolta, ritiene, per quanto di propria competenza, che il sistema amministrativo-contabile sia sostanzialmente adeguato e affidabile ai fini della corretta rappresentazione dei fatti di gestione.

Nel corso dell'esercizio 2020 e successivamente alla chiusura dello stesso, non sono state presentate denunce ex art. 2408 cod. civ. al Collegio Sindacale né si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, in merito al quale riferisce quanto segue:

a. abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza, a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo;

b. non essendo demandato al Collegio Sindacale il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione data allo stesso, sulla sua generale conformità, per quel che riguarda la sua formazione e struttura, alla legge e ai principi contabili di riferimento e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni da riferire;

c. per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 4, cod. civ.

Si evidenzia che l'esercizio al 31 dicembre 2020 chiude con un risultato positivo netto pari a 40.959.019,13 euro. Si rinvia, per maggiori approfondimenti, alle note di accompagno al bilancio.

***

In conclusione, preso atto del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 e delle informazioni fornite dagli amministratori, considerate le risultanze dell'attività svolta dalla società incaricata della revisione legale dei conti, il Collegio Sindacale, per quanto di propria competenza, non ha obiezioni da formulare sulla proposta di deliberazione, in merito al progetto di bilancio di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. con socio unico per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, così come presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2020

Signor Azionista,

il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – messo a Vostra disposizione – si compone dei prescritti prospetti contabili consolidati e relative note esplicative; esso risulta redatto conformemente ai principi contabili internazionali (IFRS) adottati dalla Commissione Europea e integrati con gli International Accounting Standard (IAS) ed è corredato della relazione sulla gestione nonché dell'attestazione dell'Amministratore delegato e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili sul bilancio consolidato di Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e di un prospetto relativo all'area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo.

É riportato anche un prospetto di raccordo tra il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico e il bilancio consolidato del Gruppo FS al 31 dicembre 2020 relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto, posti a confronto con i corrispondenti dati del bilancio al 31 dicembre 2019.

Nella Relazione sulla gestione, sottoposta all'esame di coerenza da parte della società di revisione KPMG S.p.A., gli Amministratori hanno illustrato l'andamento complessivo della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo, unitamente a quanto concerne la Capogruppo, fornendo anche dettagli relativi ai singoli aspetti di attività delle Società consolidate e della prevedibile evoluzione della gestione.

La nostra attività di vigilanza è stata svolta in osservanza dei principi di comportamento del Collegio Sindacale emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. In conformità a tali principi, abbiamo fatto riferimento alle norme di legge che disciplinano la formazione del bilancio consolidato.

La documentazione esaminata e le informazioni assunte non evidenziano scostamenti dalle norme di legge che disciplinano la redazione del Bilancio consolidato.

La Società incaricata della revisione legale dei conti ha rilasciato la relazione ai sensi degli artt. 14 del D.lgs. 39/2010 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014, dalla quale risulta che il Bilancio consolidato di esercizio al 31 dicembre 2020 è conforme agli IFRS ed è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Nella relazione sulla gestione è inclusa la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF) in risposta a quanto previsto dal Decreto Legislativo del 30 dicembre 2016 n. 254 (Decreto). Il Collegio sindacale ha esaminato la relazione della società di revisione KMPG sulla DNF le cui conclusioni sono di seguito riportate: *Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo FS Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "Global reporting Initiative Sustainaibility Reporting Standards" definiti nel 2016 dal GRI – Global Reporting Initiative .*

La società di revisione ha formulato suggerimenti nel corso dell'anno per migliorare i flussi informativi, senza alcun impatto sull'attività di revisione contabile, ma connessi al Bilancio di Sostenibilità, di cui il Gruppo ha tenuto opportunatamente conto integrando anche l'informativa DNF richiesta ai sensi del DL 254/2016. In particolare, come emerge dalla Relazione Finanziaria Annuale, nel 2020, per la prima volta la matrice di materialità è stata costruita con un approccio bottom up, partendo dalle informazioni raccolte dalle società controllate.

Il Collegio Sindacale, dall'esame della relazione finanziaria annuale, prende atto che il *management* del Gruppo, ha segnalato che "*il Gruppo FS Italiane, fin dai primi mesi del 2020, è stato – ed è tuttora – impegnato nella doverosa gestione, attenta e condivisa con tutti gli stakeholders, della eccezionale situazione sanitaria, socio-ambientale ed economica, di straordinaria complessità, che il nostro Paese sta affrontando a seguito della diffusione, su scala mondiale, del virus COVID-19 ("Coronavirus"), valutando con responsabilità, in costante connessione con le misure, le azioni, interne ed esterne, e gli sviluppi in atto, gli impatti di natura operativa, organizzativa, economica e finanziaria che tale evento sta producendo e produrrà sulla gestione anche del prossimo futuro*".

Il Collegio Sindacale, dalla medesima relazione finanziaria annuale, prende altresì atto che "*il Gruppo FS [...], sin dalla prima fase emergenziale, ha adottato tutte le misure idonee e raccomandate per limitare i contagi e gestire la pandemia, anche in ottemperanza ai provvedimenti governativi in materia di contenimento del virus e distanziamento interpersonale, per tutelare la salute del personale dipendente, dei clienti, dei fornitori, ed in generale della collettività tutta. In particolare è stata istituita una Task-Force intersocietaria creata al fine di monitorare costantemente l'evoluzione della situazione, garantire il coordinamento degli interventi disposti dai provvedimenti governativi e definire i necessari e tempestivi provvedimenti interni*".

Inoltre, il Collegio Sindacale, dalla relazione finanziaria annuale, prende atto che a partire dal mese di luglio 2020, sono iniziate le interlocuzioni con i Ministri competenti per la definizione del paniere di interventi da poter finanziare con lo strumento del *Recovery Fund* e a gennaio 2021 è stata istituita una "Task-Force Intersocietaria Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)" finalizzata al governo delle azioni del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane connesse al PNRR.

Sotto il profilo contabile, la stessa Relazione Finanziaria in relazione al *trigger event* "Pandemia 2020", evidenzia che il Gruppo ha sottoposto ad *impairment test*, così come richiesto dallo IAS 36, il significativo valore degli *asset* materiali e immateriali. Il Collegio prende atto che da tali verifiche sono emerse svalutazioni di limitata entità per alcune immobilizzazioni immateriali, in particolare per il valore degli avviamenti correlati principalmente a partecipate estere. Tali svalutazioni sono dovute anche all'andamento dei mercati di riferimento.

Il Collegio sindacale, infine con riferimento all'evoluzione prevedibile della gestione, prende atto dalla relazione finanziaria annuale che "*il Gruppo FS, anche al fine di garantire che quanto sta accadendo non modifichi le sue attuali, confermate, solide prospettive di medio-lungo periodo, aspira a supportare, nel suo ambito, la ripresa del Paese, contribuendo a una mobilità multi-modale di passeggeri e merci che parta dalla attenta analisi di come si definiranno i nuovi scenari post pandemici, indirizzandoli mantenendo ancor più al centro delle attenzioni i bisogni delle persone; una mobilità che sia sempre più sostenibile, sicura, e al contempo focalizzata sull'eccellenza operativa, mantenendo un ruolo di leadership sulle frontiere tecnologiche e di infrastruttura digitale resiliente, non solo in Italia, ma con consolidata presenza internazionale. In particolare, nell'ambito delle azioni per il rilancio del paese, il Gruppo FS, nonostante il perdurare dell'emergenza COVID-19, prevede di sviluppare anche nel 2021 un volume di contabilizzazioni per investimenti tecnici in consistente crescita, sia nel segmento dell'Infrastruttura sia in quello del Trasporto, con un percorso importante di rinnovo delle flotte. Anche i ricavi operativi sono previsti, nel 2021, in incremento nonostante uno scenario macroeconomico di riferimento tuttora complesso e caratterizzato da un contesto pandemico che propone ancora oggi elementi di forte incertezza.*"

Roma, 15 aprile 2021

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott.ssa Alessandra dal Verme	Presidente	Alessandra dal Verme
Dott.ssa Susanna Masi	Sindaco effettivo	Susanna Masi
Dott. Gianpaolo Davide Rossetti	Sindaco effettivo	