



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE
SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA
GESTIONE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.
E DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
(FSI S.p.A.)

2018

Determinazione del 28 maggio 2020, n. 44



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE
SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA
GESTIONE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.
E DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
(FSI S.p.A.)

2018

Relatore: Presidente di sezione Angelo Canale

Ha collaborato per l'istruttoria e l'analisi
il dott. Alessandro Ortolani



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Nell'adunanza del 28 maggio 2020 tenutasi in videoconferenza ai sensi dell'art. 85, comma 3, lett. e) del decreto-legge 17 marzo 2020 n.18, convertito nella legge 24 aprile 2020 n. 27;
visto l'art. 100, secondo comma della Costituzione;
visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con r.d. 12 luglio 1934, n. 1214;
viste le leggi 21 marzo 1958, n. 259 e 14 gennaio 1994, n. 20;
visto il dpcm 7 marzo 2007 con il quale Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti con le modalità di cui all'art. 12 della citata legge l. n. 259 del 1958;
visto il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A., relativo all'esercizio finanziario 2018, nonché le annesse relazioni del Cda e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata l. n. 259 del 1958;
esaminati gli atti;
udito il relatore Presidente Angelo Canale e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della predetta Società per l'esercizio 2018;
ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicare alle dette Presidenze, il conto consuntivo - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - e la relazione come innanzi deliberata che alla presente si unisce quale parte integrante;



CORTE DEI CONTI

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio relativo all'esercizio 2018 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società per il suddetto esercizio.

ESTENSORE

Angelo Canale

PRESIDENTE

Angelo Buscema

DIRIGENTE

Gino Galli

depositato in segreteria



INDICE

PREMESSA.....	1
1. L'ASSETTOSOCIETARIO.....	2
1.1 Organi e comitati	4
1.2 I controlli interni	14
1.2.1 L'Organismo di vigilanza ai sensi del d.lgs. n. 231 del 2001	14
1.2.2 Modelli di Organizzazione Gestione e Controllo <i>ex</i> d.lgs. n. 231 del 2001.....	15
1.2.3 L' <i>Internal auditing</i>	16
1.2.4 Il Dirigente preposto.....	21
1.3 Attività negoziale	22
2. RISORSE UMANE	25
2.1 Consistenze 2018	25
2.2 Politica retributiva 2018	25
2.3 Formazione professionale.....	27
2.4 Linee guida in materia di reclutamento e selezione del personale	28
2.5 Pianificazione, programmazione e gestione integrata.....	30
2.6 Sicurezza e salute sul lavoro.....	31
3. CONSULENZE E PRESTAZIONI PROFESSIONALI EQUIPARATE	33
4. CONTENZIOSO	36
4.1 Contenzioso del lavoro	36
4.2 Contenzioso civile, amministrativo e penale rilevante.....	37
4.3 Procedimenti dinnanzi alle Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM).....	43
5. SICUREZZA DEL SISTEMA FERROVIARIO	45
6. ALTRE INFORMAZIONI RILEVANTI.....	46
6.1 Indipendenza ed Imparzialità del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria	46
6.2 Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (Gestore dell'Infrastruttura) nel settore SEC 13.....	47
6.3 Valorizzazione degli " <i>Asset no core</i> " e Realizzazioni - operazioni straordinarie per relativa riallocazione.....	47
6.3.1 Valorizzazione dell'attività <i>retail</i> delle stazioni ferroviarie	48
6.4 Gestione dell'infrastruttura nazionale e integrazione con le infrastrutture ferroviarie regionali.....	50
6.5 Contratti di servizio tra Trenitalia S.p.A. e Regioni su trasposto pubblico locale (TPL)	50

6.6 Acquisto Alitalia	57
7. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA DEL GRUPPO EDI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.	58
7.1 Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari	58
7.2 Attività del Collegio sindacale	58
7.3 Relazione della Società di revisione	58
7.4 Notazioni generali sul bilancio consolidato	58
7.4.1 Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato	67
7.4.2 Dati di dettaglio relativi al conto economico consolidato	76
7.4.3 Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo	79
7.5 Notazioni generali sul bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	87
7.5.1 Dati di dettaglio relativi al conto economico di FSI S.p.A.	91
7.5.2 Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria di FSI S.p.A.	94
7.6 Finanziamenti pubblici ed investimenti: aspetti generali	98
7.7 Gestione finanziaria del Gruppo FSI Italiane	109
7.8 Andamento della gestione dei principali settori operativi del Gruppo FSI Italiane	112
8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	120

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Compensi individuali annui lordi membri Cda.....	13
Tabella 2 - Compensi individuali annui lordi Collegio sindacale.....	14
Tabella 3 - Quadro sinottico <i>audit</i> in ordine cronologico.....	19
Tabella 4 - Consistenza personale Gruppo FSI.....	25
Tabella 5 - Gruppo FSI - Costo del personale dirigente	26
Tabella 6 - Gruppo FSI - Retribuzioni e costi medi unitari dei dirigenti	26
Tabella 7 - Gruppo FSI - Retribuzione media di dirigenti e impiegati.....	26
Tabella 8 - Gruppo FSI - Incidenza del costo del lavoro	27
Tabella 9 - Interventi formativi.....	28
Tabella 10 - Infortuni indennizzati INAIL.....	32
Tabella 11 - Consulenze e prestazioni professionali (Gruppo FSI S.p.A.)	34
Tabella 12 -Prestazioni professionali equiparate alle consulenze (Gruppo FSI S.p.A.)	34
Tabella 13 - Prestazioni professionali per settore richiedente.....	35
Tabella 14 - Contenziosi pendenti (Gruppo FSI)	36
Tabella 15 - Incidenti ferroviari per tipologia	45
Tabella 16 - Patrimonio non strumentale.....	48
Tabella 17 - Contratti in vigore al 31 dicembre 2018.....	51
Tabella 18 - Analisi del credito connesso ai contratti di servizio	54
Tabella 19 - Piano di investimento correlato ai contratti di servizi con le Regioni.....	56
Tabella 20 - Situazione patrimoniale e finanziaria	60
Tabella 21 - Allocazione del prezzo di acquisto.....	64
Tabella 22 - Valore patrimoniale Qbuzz	65
Tabella 23 - Allocazione del prezzo di acquisto	66
Tabella 24 - Valore patrimoniale TrainOSE SA.....	67
Tabella 25 - Impatti operazioni societarie	69
Tabella 26 - Conto economico consolidato	69
Tabella 27 - Stato patrimoniale consolidato riclassificato.....	73
Tabella 28 - Conto economico consolidato	77
Tabella 29 - Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo.....	80

Tabella 30 - Variazioni esercizi 2017 e 2018 delle principali voci di patrimonio netto consolidato	86
Tabella 31 - Conto economico (FSI S.p.A.).....	88
Tabella 32 - Stato patrimoniale riclassificato (FSI S.p.A.).....	89
Tabella 33 - Conto economico FSI S.p.A.	91
Tabella 34 - Situazione patrimoniale e finanziaria (FSI S.p.A.).....	94
Tabella 35 - Trasferimenti risorse da parte dello Stato.....	98
Tabella 36 - Settore Trasporto.....	114
Tabella 37 - Settore Infrastruttura.....	115
Tabella 38 - Settore Servizi Immobiliari.....	116
Tabella 39 - Settore Altri Servizi.....	116

INDICE DEI GRAFICI

Grafico 1 - Distribuzione e durata contratti di servizio	53
Grafico 2 - Investimenti Gruppo esercizi 2014-2018.....	99
Grafico 3 - Settori operativi: trasporto, infrastruttura, servizi immobiliari e altri servizi	113

PREMESSA

Con la presente relazione, la Corte dei conti riferisce ai sensi dell'art. 7, con le modalità dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259.

Il precedente referto, relativo all' esercizio 2017 delle Ferrovie dello Stato italiane S.p.A., è stato approvato con determinazione n. 69 del 28 giugno 2019 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n.178

Giova rammentare che, sul risultato della gestione finanziaria di Rete ferroviaria italiana S.p.A. e di ANAS S.p.A., la Corte riferisce con appositi, distinti referti. Considerato che i bilanci di dette società confluiscono nel bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel corso della presente relazione verranno forniti anche alcuni limitati elementi conoscitivi relativi alle suddette società.

1. L'ASSETTO SOCIETARIO

L'assetto organizzativo societario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane deriva da un processo di trasformazione che ha portato all'attuale struttura di gruppo industriale al cui vertice è posta una *Holding* (o Capogruppo): FSI Sp.A..

Le azioni di FSI S.p.A. appartengono interamente allo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'economia e delle finanze (Mef).

L'oggetto sociale di FSI S.p.A. (art. 3 Statuto)¹ è il seguente:

“a) la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale in ambito nazionale e internazionale;

b) lo svolgimento dell'attività di trasporto di merci e di persone, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti;

c) lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi comprese espressamente quella dei servizi alla clientela e quelle volte alla rivalutazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività di cui alle lettere a e b”.

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

Relativamente alle attività di trasporto e di realizzazione e gestione della rete per il trasporto ferroviario, tenuto conto della normativa di liberalizzazione del mercato di matrice comunitaria, lo Statuto indica espressamente la necessità che le stesse facciano capo a distinte società controllate. In tale contesto, la Capogruppo FSI S.p.A., , ferme restando le autonome responsabilità giuridiche delle società partecipate, esplica prevalentemente attività di natura societaria tipiche di una *holding* (gestione partecipazioni, controllo azionariato, etc.), oltre ad

¹ L'Assemblea del 29 dicembre 2017 ha modificato, oltre al capitale sociale, l'art. 3 dello Statuto (oggetto sociale) in conseguenza del conferimento della partecipazione in ANAS detenuta dal Mef a FS. Per completezza, si segnala che con delibera assembleare del 5 giugno 2019 l'oggetto sociale – lettera b - è stato nuovamente modificato nei termini che seguono: *“b) lo svolgimento di ogni attività di trasporto, anche aereo, di persone e merci, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti”.*

attività di tipo industriale. La stessa assicura, inoltre, l'indirizzo e il coordinamento delle politiche e delle strategie industriali delle società operative del Gruppo oltre che, sotto il profilo funzionale dei processi "trasversali" attraverso un "Sistema di Direzioni" (la Capogruppo è strutturata in direzioni centrali) al fine di definire le linee strategiche e favorire la condivisione delle decisioni.

Tra le questioni di particolare rilievo si appalesa la legge 21 giugno 2017, n. 96 che ha stabilito che, "non si applicano ad ANAS S.p.A., a decorrere dal trasferimento di cui al comma 2, le norme di contenimento della spesa previste dalla legislazione vigente a carico dei soggetti inclusi nell'elenco dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, fermo restando, finché l'ANAS risulti compresa nel suddetto elenco dell'ISTAT, l'obbligo di versamento all'entrata del bilancio dello Stato di un importo corrispondente ai risparmi conseguenti all'applicazione delle suddette norme, da effettuare ai sensi dell'articolo 1, comma 506, della legge 28 dicembre 2015, n. 208".

Con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 229 del 30 settembre 2019, era stato disposto l'inserimento ad opera dell'ISTAT della controllata RFI S.p.A. nell'elenco aggiornato dei soggetti ricompresi nel conto economico consolidato della P.A. ma, a valle delle interlocuzioni avviate con il Mef e l'ISTAT, è stato pubblicato il decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito con modificazioni dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, che ha disposto la non applicazione alla medesima RFI dei vincoli e degli obblighi per il contenimento della spesa pubblica previsti dalla legge a carico dei soggetti inclusi nel provvedimento ISTAT ai sensi dell'art. 1, comma 3, della legge n. 196 del 2019, fermo restando l'obbligo di versamento di cui al precedente capoverso.

FSI S.p.A., in aggiunta al proprio bilancio di esercizio, redige il bilancio consolidato di Gruppo.

Il bilancio consolidato 2018 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento

(CE) 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").

Al 31 dicembre 2018 il capitale sociale di FSI S.p.A. ammonta a euro 39.204.173.802 interamente versati².

1.1 Organi e comitati

Come già evidenziato nel pregresso Referto la struttura di *corporate governance* di FSI S.p.A. è articolata secondo il sistema tradizionale: l'Assemblea dei soci nomina un Consiglio di amministrazione (di seguito anche Cda), cui compete la gestione e un Collegio sindacale, cui competono i controlli. Il Cda di FSI S.p.A. è composto da sette amministratori, mentre il Collegio sindacale è composto da tre sindaci effettivi. L'Assemblea nomina, altresì, su proposta del Collegio sindacale, una società di revisione, con funzioni di revisione legale dei conti.

Conformemente alle previsioni statutarie, il Cda: (i) nomina un Amministratore delegato (in seguito anche Ad) ; (ii) può conferire deleghe al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, su materie delegabili ai sensi di legge; (iii) può costituire comitati, ove necessario, con funzione consultiva e propositiva; (iv) nomina il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

L'Assemblea dei Soci

L'Assemblea di FSI S.p.A., costituita dal socio unico Mef, è regolata dalle norme di legge e dello Statuto societario. Nel 2018 si è riunita 3 volte in sede ordinaria.

² Il capitale sociale di Ferrovie dello Stato Italiane è aumentato a seguito del conferimento eseguito da parte del Ministero dell'economia e delle finanze dell'intera partecipazione detenuta in ANAS S.p.A., con decorrenza 18 gennaio 2018.

Il Consiglio di amministrazione

Ruoli, Funzioni e Composizione

Ai sensi dello Statuto, il Cda è composto da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di nove componenti, nominati dall'Assemblea degli azionisti, che operano come organo collegiale.

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 FSI S.p.A. 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 per cento da FSI S.p.A. e a favore della medesima, istituzione e soppressione di sedi secondarie, adeguamento dello Statuto alle disposizioni normative), ferma 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 FSI S.p.A. è anche competente a deliberare l'emissione di obbligazioni.

Il Cda di FSI S.p.A. è 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'Ad o quando ne sia fatta motivata richiesta scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio sindacale. Nel corso del 2018, il Cda si è riunito 18 volte.

L'assunzione della carica di amministratore di FSI S.p.A. è subordinata al possesso di specifici requisiti di professionalità e onorabilità, nei termini previsti in espressa previsione statutaria, anche con riferimento a quanto indicato dall'azionista Mef. Lo statuto prevede, 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 successivi 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.

Nell'ambito del suddetto quadro, con delibera dell'assemblea del 29 dicembre 2017, sono stati nominati, i nuovi amministratori quali componenti dell'Organo amministrativo con decorrenza dal 1° gennaio 2018 e con un mandato della durata di tre esercizi.

Il 27 luglio 2018 il Mef ed il Mit hanno comunicato "ai sensi dell'articolo 6 della legge 15 luglio 2002, n. 145, la revoca dell'incarico di un componente del Consiglio di Amministrazione di FSI S.p.A." e l'Assemblea nella seduta del 30 luglio 2018 - a seguito della revoca dei consiglieri rimasti in carica³ - ha proceduto alle nuove nomine dell'Organo amministrativo per il mandato 2018, 2019 e 2020 e comunque sino alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio 2020.

Il nuovo Consiglio di amministrazione, nominato il nuovo Ad e Direttore generale e il 25 settembre 2018, ha attribuito al Presidente specifiche deleghe, in continuità con quelle conferite nella precedente consiliatura (a. relazioni esterne e istituzionali in coordinamento con l'Amministratore delegato; b. coordinamento dell'attività di *Internal auditing*).

La Società ha comunicato che sulla base del processo di valutazione dell'indipendenza dei consiglieri, sono cinque i membri non esecutivi e indipendenti sia nell'ambito del Cda nominato con delibera dell'assemblea del 29 dicembre 2017 sia nell'ambito del Cda nominato con delibera dell'assemblea del 30 luglio 2018.

Ripartizione competenze tra Cda, Ad e Presidente

Il Cda di FSI S.p.A., in continuità operativa con l'impostazione adottata per i precedenti mandati, si è riservato specifici poteri conferendo, di conseguenza, all'Amministratore delegato (Ad) tutti i restanti poteri di amministrazione, fatti salvi quelli del Presidente⁴. Il Cda, in particolare:

- si è riservato competenze esclusive su materie di importanza economica e strategica tra le quali: definizione - su proposta dell'Ad - delle linee strategiche della Società e del Gruppo; approvazione del *business plan* annuale e pluriennale e del *budget* annuale della Società e del Gruppo, predisposti dall'Amministratore delegato; deliberazioni in merito alle operazioni finanziarie di maggior rilievo; deliberazioni, su proposta

³ Si precisa che il 25 luglio 2018 due Consiglieri avevano rassegnato le proprie dimissioni dall'incarico.

⁴ In tale senso, sia la richiamata delibera di Cda del 10 gennaio 2018 sia la richiamata delibera del 31 luglio 2018.

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 conferito all'Ad tutti i poteri di amministrazione della Società - poteri che trovano esplicitazione, a mero titolo ricognitivo, 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'Ad 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.

Il Cda ha conferito al Presidente, ai sensi dell'art. 12, comma 3 dello Statuto, specifiche attribuzioni in materia di: a) relazioni esterne e istituzionali in coordinamento con l'Ad (in particolare, il Presidente cura le relazioni istituzionali e le relazioni esterne ad esse connesse, con le Autorità, enti ed organismi istituzionali anche internazionali, avvalendosi delle competenti funzioni aziendali; questa attività è svolta in coordinamento con l'Ad per quanto di competenza di quest'ultimo); b) coordinamento dell'attività di *Internal auditing*⁵.

Quanto al potere di rappresentanza di FSI S.p.A., ai sensi dell'art. 13 dello Statuto, esso compete, disgiuntamente, al Presidente e all'Amministratore delegato.

I comitati interni al Cda

Nel 2018 FSI S.p.A. si è dotata di due comitati: il Comitato *audit*, Controllo rischi e *governance* ed il Comitato per la remunerazione e le nomine.

⁵ In tale senso, sia la richiamata delibera di Cda del 10 gennaio 2018 sia la richiamata delibera di Cda del 25 settembre 2018.

- Comitato audit, Controllo rischi e governance

Ha il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del Cda riguardanti il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, l'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche, la dimensione/composizione del Cda stesso, la *Corporate governance* e la responsabilità sociale d'impresa.

- Comitato per la remunerazione e le nomine

Ha compiti di natura propositiva e consultiva nei confronti del Cda 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 FSI S.p.A. ; cooptazione dei consiglieri di FSI S.p.A. ; linee guida e criteri in tema di politica retributiva, nonché sui sistemi di incentivazione; remunerazione di Ad e Presidente di FSI S.p.A. (qualora a quest'ultimo siano attribuite deleghe operative).

Ai componenti dei suddetti comitati è stato attribuito - ai sensi dell'art. 10.5 dello Statuto - un compenso aggiuntivo pari al 30 per cento del compenso determinato dall'Assemblea per i consiglieri.

Supportano l'attività dell'Ad di FSI S.p.A. i seguenti ulteriori comitati composti da titolari di funzioni aziendali:

- Comitato Etico,

Comitato etico ha il compito di chiarire mediante pareri consultivi il significato e l'applicazione del Codice etico; esaminare le segnalazioni e le notizie ricevute, promuovendo le verifiche più opportune; supportare le competenti strutture aziendali nella definizione di iniziative comunicative e/o formative del personale in materia; proporre eventuali necessità di modifiche/integrazioni del Codice etico. I compiti del Comitato etico sono declinati all'interno del Codice etico del Gruppo;

- Comitato per la Sicurezza delle Informazioni e dei Sistemi Informativi di Gruppo,

Indirizza le strategie di sicurezza delle informazioni del Gruppo, 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;

- Comitato SoD (Segregation of Duties),

Ha 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. I compiti e la composizione del Comitato sono in fase di revisione;

- Comitato Pari Opportunità,

Il Comitato, articolato in un comitato nazionale e 15 comitati territoriali, 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.;

- Comitato Compliance Antitrust,

Supporta l'Ad di FSI S.p.A., sulle questioni concernenti la tutela della concorrenza e di pratiche commerciali scorrette con il compito di definire le linee guida ed indirizzare gli obiettivi e le evoluzioni del progetto "*Compliance Program Antitrust Gruppo FSI Italiane*".

- Comitato Iniziative Estero,

Supporta l'Ad nella validazione delle iniziative di sviluppo all'estero rilevanti per il Gruppo individuati dalla Direzione centrale mercati internazionali di FSI S.p.A., nella definizione delle modalità di partecipazione e delle risorse coinvolte nei *team* di progetto, nonché della strategia di alleanza per la partecipazione alle gare e le eventuali *partnership* locali, nel monitoraggio dell'evoluzione dei progetti e formulando gli aggiornamenti periodici e le azioni correttive.

- Comitato Crediti,

Supporta l'Ad nel monitoraggio dell'andamento dei crediti del Gruppo, evidenziando eventuali criticità, promuovendo i necessari interventi correttivi e valutando l'esposizione consolidata per controparte e le eventuali possibilità di compensazione.

- Comitato di Sostenibilità,

Supporta l'Ad nella promozione dell'integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie economico-finanziarie del Gruppo, nonché dei principi e dei valori dello sviluppo sostenibile, nel rispetto delle esigenze e delle aspettative degli *stakeholder*.

- Comitato attuazione Quarto Pacchetto Ferroviario,

Istituito nel 2018 supporta l'Ad nell'esame della normativa e dei riflessi sulle attività del Gruppo FSI nel monitoraggio dell'evoluzione dell'attività di recepimento delle direttive negli altri Stati membri dell'UE e nella predisposizione delle posizioni del Gruppo FSI in funzione all'adozione dei testi legislativi di recepimento nazionale;

- Comitato Guida 231,

Istituito con Comunicazione Organizzativa n. 536/AD del 28 febbraio 2018 indirizza i lavori e valuta le proposte del *Team 231*⁶ garantendo un flusso informativo periodico verso l'Ad-Direttore generale, l'Organismo di vigilanza e gli altri Organi di controllo;

- Green Bond Working Committee

Istituito con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 2/DCRUO del 27 marzo 2018 ha il compito di attuare, mantenere 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 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.

Sulla base delle delibere dell'Assemblea del 4 luglio 2016 e dell'Assemblea del 29 luglio 2016 il Collegio sindacale è stato rinnovato per il mandato 2016-2017-2018 (inserire qui la nota 7)⁷.

Il Collegio sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adequatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FSI S.p.A. e sul suo concreto funzionamento.

Con la qualifica acquisita da FSI S.p.A. di Ente di interesse pubblico (EIP) nei termini già precedentemente citati, il Collegio sindacale della Capogruppo ha assunto anche il ruolo di

⁶ Il "Team 231" è stato istituito con CO n 496/AD del 15 marzo 2017 per fornire in via permanente supporto tecnico specialistico alla società per le attività di aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di FSI S.p.A., definito ai sensi e per gli effetti del d.lgs. n. 231/2001.

⁷ L'Assemblea di FS, in data 3 luglio 2019, ha rinnovato il Collegio sindacale per il triennio 2019-2020-2021 (inserirla nel testo)

“Comitato per il controllo interno e la revisione contabile”, di cui all’art. 19 del d.lgs. n. 39 del 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 legale⁸. Nel 2018, il Collegio di FSI S.p.A. si è riunito 14 volte e i Sindaci hanno assistito a 3 riunioni assembleari e a 18 sedute del Cda.

Società di revisione

La revisione legale dei conti, sia della Capogruppo, che delle società controllate è stata affidata a partire dall’esercizio 2014 ad una primaria Società di revisione. In base alle disposizioni speciali applicabili, previste dal d.lgs. n. 39/2010 (artt. 16 e ss.), a seguito dell’acquisizione da parte di FSI S.p.A. dello status di EIP conseguente all’emissione nel 2013 del prestito obbligazionario quotato, l’incarico di revisione legale dei conti, prevede, per la sola FSI S.p.A., la durata di 9 esercizi (2014-2022).

Compensi agli Amministratori ed ai Sindaci

Amministratori

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’Ad (comprensivi del compenso attribuito per la carica di amministratore) tenuto conto delle eventuali indicazioni dell’Assemblea.

Per i componenti del Cda l’Assemblea, con le delibere del 29 dicembre 2017 e 30 luglio 2018, ha disposto un compenso annuo lordo di euro 50.000 per il Presidente del Cda e di euro 30.000 per ciascuno dei restanti Consiglieri. Nel 2018 è stato deliberato per il Presidente un compenso onnicomprensivo annuo lordo ai sensi dell’art. 2389, comma 3, c.c., di euro 238.000, che assorbe il soprarichiamato emolumento di 50 mila euro per la carica di Presidente del Cda. Per l’Ad è stato deliberato un compenso onnicomprensivo annuo lordo, ai sensi dell’art. 2389, comma 3, c.c., pari a euro 90.000⁹ (parte fissa euro 65.000 lordi annui; parte variabile euro 25.000 lordi

⁸ In particolare, per quanto concerne la tipologia di servizi, oltre la revisione, eventualmente erogati all’entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

⁹ assorbe l’emolumento di euro 30.000 deliberato dall’Assemblea per la carica di Consigliere del Cda.

annui, da corrispondere al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici definiti dal Cda su proposta del Comitato per la remunerazione e le nomine¹⁰. Agli Amministratori spetta, inoltre, il rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio ma non spettano gettoni di presenza. Sia per il Presidente sia per l'Ad è stata prevista la disponibilità di un alloggio ad uso foresteria nella città di Roma per un importo massimo mensile di euro 5.000 lordi. Per l'incarico di Direttore generale conferita al medesimo Ad in carica è stato previsto un compenso annuo di 680 mila euro così articolato: parte fissa euro 580.000 lordi annui e parte variabile di euro 100.000 lordi annui da corrispondere al raggiungimento del 100 per cento di predefiniti obiettivi annuali aziendali oggettivi e specifici, definiti dal Cda di FSI S.p.A. su proposta del Comitato per la remunerazione e le nomine)¹¹. A seguito delle dimissioni del precedente Ad e Direttore generale, valutata dalla Società l'assenza di collegamento tra i due rapporti giuridici, e di una "giusta causa" di licenziamento del Dg è stato formalizzato con lo stesso Dg un accordo conciliativo per un importo pari a euro 2.121.064 in attuazione di quanto indicato dal Cda nelle delibere del 1° gennaio 2018 e 2 agosto 2018, In particolare nel fissare le condizioni di scioglimento del rapporto lavoro è stato previsto che "all'atto della risoluzione del rapporto di lavoro, nel caso di recesso da parte della Società (per qualsivoglia ragione e/o motivo ad eccezione dell'ipotesi di giusta causa) sarà corrisposto al medesimo, in aggiunta a tutte – nessuna esclusa – le competenze maturate a quella data, un importo pari a 36 mensilità della retribuzione complessivamente goduta". Al riguardo la Corte evidenzia la inopportunità di prevedere siffatte clausole onerose quando le medesime dispongano, in assenza di una giusta causa, la erogazione di ingenti somme a titolo di trattamenti economici liquidatori. La tabella che segue riepiloga i compensi annui complessivi degli Amministratori di FSI relativi all'esercizio 2018, come deliberati dai competenti organi della Società

¹⁰ Delibera Cda del 10 gennaio 2018, in continuità con determinazioni riferite al precedente mandato. Delibera Cda del 25 settembre 2018 e delibera Cda del 31 luglio 2018.

¹¹ Delibera Cda del 1° dicembre 2015 e delibera Cda del 2 agosto 2018.

Tabella 1 - Compensi individuali annui lordi membri Cda

	2017 (mandato 2015-2017)	2018 (mandato 2018-2020)	N. comp.	Totale annuo
	Parte fissa + variabile	Parte fissa + variabile		
Presidente	238.000	238.000	1	238.000
A.D.(rapporto amministrazione)	65.000 (fissa) + 25.000 (variabile) (*A)	65.000 (fissa) + 25.000 (variabile) (*A)	1	90.000
D.G. (rapporto dirigenziale)	580.000 (fissa) + 100.000 (variabile) (*B)	580.000 (fissa) + 100.000 (variabile) (*B)		680.000
Altri componenti	30.000*	30.000 (**)	5	150.000

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

(*A) livello di incentivo (massimo) da corrispondere al raggiungimento del 100 per cento di obiettivi aziendali.

(*B) livello di incentivo da corrispondere al raggiungimento del 100 per cento di obiettivi aziendali. L'importo spettante viene riproporzionato ai parametri di incentivazione (*under/overperformance*).

(**) Inoltre, per i consiglieri nominati quali componenti dei Comitati consiliari sopra richiamati è stata deliberata l'attribuzione di un compenso aggiuntivo di euro 9.000 annui (pari al 30 per cento del compenso determinato dall'Assemblea). In considerazione di ciò il totale annuo deliberato per incarichi di membri di comitati è pari a euro 54.000.

I compensi deliberati per il Presidente e per l'Ad di FSI S.p.A. per le cariche da questi eventualmente assunte nei Cda delle società del Gruppo FSI Italiane devono essere riversati a FSI S.p.A.. In particolare, nel periodo di riferimento (2018):

- il Presidente (in carica fino al 30 luglio 2018) non ha assunto ulteriori incarichi all'interno del Gruppo;
- l'Ad (in carica fino al 30 luglio 2018) ha svolto l'incarico di Consigliere/Presidente del Cda di Nugo S.p.A. (fino al 16 settembre 2018). Per tale incarico, in sede di atto costitutivo, è stato previsto un compenso annuo lordo pari ad euro 24.000;
- il Presidente, in carica a partire dal 30 luglio 2018, ha ricoperto i seguenti incarichi:
 - consigliere/ Ad di Nugo S.p.A. (Ad fino al 18 ottobre 2018). Per la carica di consigliere, in sede di atto costitutivo, è stato previsto un compenso annuo lordo pari ad euro 6.000;
 - consigliere/Presidente del Cda di Nugo S.p.A. (Presidente dal 18 ottobre 2018). Per tale incarico, in sede di Assemblea, è stato previsto per un compenso annuo lordo pari a euro 24.000;
 - consigliere/Presidente del Cda di FSI Technology S.p.A. (dal 20 dicembre 2018). Per tale incarico, in sede di atto costitutivo, è stato previsto un compenso annuo lordo pari ad euro 55.000;

- consigliere di Ferservizi (fino al 26 settembre 2018). Per tale incarico, in sede di assemblea, è stato previsto per un compenso annuo lordo pari a euro 15.000;
- l'Amministratore delegato, in carica come consigliere FSI S.p.A. a partire dal 30 luglio 2018, ha rivestito anche l'incarico di Consigliere/Ad di FSI Sistemi Urbani Srl fino al 24 ottobre 2018 per un compenso annuo lordo deliberato nella misura di euro 215 mila.

Remunerazione dei Sindaci

Il compenso dei membri del Collegio sindacale è determinato dall'Assemblea e agli stessi spetta comunque il rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio. Inoltre, per espressa previsione statutaria, ai sindaci non possono essere corrisposti gettoni di presenza. Il compenso per il Presidente del Collegio sindacale è stato stabilito in euro 40.000. Per ciascun sindaco effettivo detto compenso è stato stabilito in euro 30.000. La tabella che segue riepiloga i trattamenti economici annui dei sindaci di FSI S.p.A. percepiti nell'esercizio 2018.

Tabella 2 – Compensi individuali annui lordi Collegio sindacale

	2017	2018	n. componenti	Totale annuo
Presidente	40.000	40.000	1	40.000
Sindaci effettivi	30.000	30.000	2	60.000
Sindaci supplenti	0	0	2	0

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

1.2 I controlli interni

1.2.1 L'Organismo di vigilanza ai sensi del d.lgs. n. 231 del 2001

L'Organismo di vigilanza (OdV) di FSI S.p.A. a composizione collegiale è costituito da un Presidente esterno al Gruppo dotato di specifiche competenze nella materia, dal responsabile della Direzione centrale *Audit* di FSI S.p.A. in carica e da un componente esterno al Gruppo con competenze giuridiche, o, in alternativa, da un componente del Collegio sindacale.

Il Presidente dell'Organismo di vigilanza è stato nominato il 27 novembre 2014 e rinnovato il 21 novembre 2017 nell'incarico per un altro triennio. Gli altri due membri dell'Organismo sono il responsabile della Direzione centrale *Audit* di FSI S.p.A. e una professionista esterno al Gruppo nominato dal Cda il 20 luglio 2016 ed attualmente in *prorogatio* nelle more del rinnovo.

1.2.2 Modelli di Organizzazione Gestione e Controllo ex d.lgs. n. 231 del 2001.

L'aggiornamento del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex d.lgs. n. 231/2001¹² è stato approvato il 10 maggio 2016 dal Cda di FSI S.p.A.. L'Ente ha comunicato, inoltre, che il 28 febbraio 2018, alla luce delle novità normative nonché organizzative intervenute dal 2016, il Cda di FSI S.p.A. di aver approvato un ulteriore aggiornamento del documento "Modello Organizzativo e di Gestione di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A." definito per gli effetti esimenti di cui al d.lgs. 8 giugno 2001 n. 231. Inoltre, è in corso un progetto finalizzato alla revisione e all'aggiornamento del Modello di Organizzazione e Gestione ex d.lgs. n. 231/2001 di FSI S.p.A. attraverso attività di *risk assessment*, *gap analysis* e *implementation plan*, valutando anche modalità di possibile integrazione operativa tra il Modello 231 e l'*Anti-Bribery&Corruption Management System*.

L'*Anti Bribery&Corruption management system*¹² è stato approvato dal Cda di FSI S.p.A. il 19 dicembre 2017, mentre il 28 febbraio 2018 è stata approvata dal Cda una versione rivista e aggiornata del Codice etico di Gruppo, in cui è stata dedicata una sezione apposita alle "segnalazioni" - ai sensi della legge n. 179 del 2017 sul *whistleblowing* - su fatti e comportamenti ritenuti illeciti o contrari alla legge. 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, comportamenti anche non integranti una specifica fattispecie di reato, ma che potrebbero dar luogo ad "abusi" finalizzati ad ottenere un vantaggio privato (per sé o a favore di un soggetto terzo) e/o situazioni di *mala gestio*. In sede istruttoria l'Ente ha riferito che l'*ABC system* adottato ha inteso incentrare l'analisi degli eventi a rischio sui processi "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 quanto considerati dalla normativa e dalle *best practices* di riferimento come maggiormente esposti al rischio di corruzione, e prevede per essi, accanto a principi di controllo trasversali, un *set* di strumenti di prevenzione specifici declinati in regole di comportamento (*standard* di comportamento) e

¹² L'*ABC system* è stato predisposto in attuazione delle "Linee di indirizzo sulla politica anticorruzione" approvate dal Cda di FSI S.p.A. il 13 settembre 2017.

altre misure di analisi e monitoraggio (indicatori di possibili anomalie). L'ABC system è un processo dinamico che tiene conto degli ulteriori processi di rischio e strumenti di prevenzione alla luce, tra l'altro, dell'evoluzione della normativa e delle *best practices*, dei flussi informativi attivati con i diversi attori e delle verifiche e monitoraggio interni, dell'attività di *risk assessment*. In particolare, nel 2018 è stato intrapreso il graduale processo di recepimento dei presidi di controllo presenti nell'ABC system all'interno del quadro normativo aziendale ed è stato strutturato e avviato uno specifico piano di formazione e comunicazione in FSI S.p.A. che ha coinvolto, tra l'altro, anche il *top Management*, con l'obiettivo principale di trasmettere le *ratio*, le finalità e i principali strumenti dell'ABC system al fine di responsabilizzare i destinatari, accrescerne la consapevolezza rispetto alla gestione del rischio e alle misure di prevenzione. La Corte dei conti auspica la rapida conclusione del processo avviato nel corso del 2018 nelle principali società del Gruppo di adozione e adeguamento del Framework Unico Anticorruzione e del proprio ABC system.

1.2.3 L'Internal auditing

L'assetto organizzativo e di funzionamento dell'*Internal audit* di Gruppo, definito nel 2017¹³, prevede:

- la presenza della funzione di *Internal audit* in FSI S.p.A. (Direzione centrale *Audit*) e presso tutte le società controllate di primo livello e consolidate con il metodo integrale¹⁴;
- la gestione a livello accentrato, da parte della Direzione centrale *Audit*, di alcune tematiche trasversali, delle metodologie e della famiglia professionale.

¹³ A seguito di specifica attività progettuale, nella quale è stato elaborato un Piano di transizione – funzionale all'attuazione del citato assetto - composto da iniziative sulla *governance* e sul funzionamento, realizzate nel biennio 2017-2018. Tra queste si segnalano, in particolare: i) l'istituzione della funzione *Internal audit* in tutte le società italiane controllate di primo livello e consolidate con il metodo integrale e la nomina del relativo responsabile; ii) l'adozione da parte di tali società delle "Linee di indirizzo sulle attività dell'*Internal audit*"; iii) l'emissione della disposizione di gruppo sul monitoraggio delle azioni correttive, del manuale *Internal audit* e di nuovi *standard* operativi a supporto delle attività (ad es. *standard* del rapporto di *audit*); iv) partecipazione a progetti/gruppo di lavoro aziendali per attività di supporto/consulenza in materia di SCIGR; v) attuazione di iniziative di comunicazione e formazione della famiglia professionale.

¹⁴ Le attività di *Internal auditing* di competenza delle società controllate non dotate di un proprio presidio di *Internal audit* possono essere assicurate da personale delle funzioni *Internal audit* delle società cui fanno capo in forza di appositi accordi, mediante i quali è affidato l'incarico di svolgere le specifiche attività in regime di *service*, nel rispetto dei criteri di riservatezza previsti nei citati accordi. Inoltre, per eventuale supporto alle funzioni *Internal audit* di Gruppo sono stati stipulati a seguito di gara due Accordi Quadro di *co-sourcing* di servizi di *Internal auditing*.

Le funzioni *Internal audit* dipendono gerarchicamente dal Presidente del Cda e funzionalmente dall'Ad; e riferiscono al Comitato di *Audit* - ove istituito - nei termini indicati dalle disposizioni interne della società di riferimento.

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

Le funzioni *Internal audit* del Gruppo, pertanto:

- verificano, attraverso le attività di *audit*, l'operatività e l'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (SCIGR), dei processi analizzati, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e forniscono valutazioni e raccomandazioni al fine di promuoverne l'efficienza e l'efficacia, monitorando l'implementazione dei correlati piani di azioni correttive individuati dal *management*;
- forniscono 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*;
- supportano operativamente gli Organismi di vigilanza *ex* d.lgs. n. 231/2001 nello svolgimento delle attività di vigilanza (attraverso, in particolare, lo svolgimento delle verifiche di vigilanza e la gestione della Segreteria tecnica degli organismi);
- svolgono attività di monitoraggio indipendente - previste dal sistema di controllo sull'informativa finanziaria - a supporto del Dirigente preposto.

In particolare, FSI S.p.A. ha riferito che nel 2018 la Direzione centrale *Audit* ha svolto le proprie verifiche in continuità rispetto al 2017 su aspetti strutturali del SCIGR, con approccio «trasversale» sulla Capogruppo S.p.A. e le società controllate. I rilievi che ne sono scaturiti esprimono una valutazione sullo stato del disegno e dell'operatività del SCIGR, sono valutati in relazione agli effetti reali o potenziali che si determinano e sono classificati in relazione al grado di rilevanza dell'impatto sul SCIGR. Le aree di miglioramento emerse dalle verifiche svolte sono equamente distribuite tra aspetti di disegno e di operatività, a fronte dei quali il

competente *management* ha individuato i piani di azione migliorativi¹⁵. Lo stato di attuazione dei piani di azione è oggetto di monitoraggio da parte dell'*Internal audit* attraverso i c.d. *Follow-up* "documentali" (svolti su tutti gli interventi di *audit*) ed i c.d. *Follow-up* "sul campo" (svolti di norma sugli interventi di *audit* che hanno presentato maggiori criticità). L'attuazione delle azioni correttive contribuisce al rafforzamento del SCIGR. La Società ha adottato il Piano di *Audit* 2018 con deliberazione del Cda il 28 febbraio 2018 e il Piano 2019 con deliberazione del Cda del 26 febbraio 2019. I rilievi emersi e lo stato di attuazione dei correlati piani di azione sono oggetto di informativa da parte della Direzione centrale *Audit* di FSI S.p.A. nelle relazioni periodiche da quest'ultima redatte per il Cda, il vertice aziendale e gli Organi di controllo/vigilanza. Il 26 febbraio 2019 è stata esaminata dal Cda la Relazione annuale 2018 dalla quale risultavano aperti 22 piani di azioni come da tabella seguente.

¹⁵ Che riportano, tra l'altro, il/i soggetto/i responsabile/i della loro realizzazione e i tempi previsti per portarli a compimento.

Tabella 3 – Quadro sinottico *audit* in ordine cronologico

NR	DATA EMISSIONE RAPPORTO	DESCRIZIONE INTERVENTO DI AUDIT	SOCIETA'	NR AZIONI CORRETTIVE				RATING SCIGR AUDIT
				TOTALE	CHIUSE	APERTE SCADUTE	APERTE IN SCADENZA	AGGIORNATO al 31/01/19
1	30/5/2016	Puntualità e informazioni al pubblico	RFI	5	4		1	<i>Alcuni miglioramenti necessari</i>
2	1/9/2016	Governo del contratto di Outsourcing ICT con AETA	FSI S.p.A.	8	7	-	1	<i>Alcuni miglioramenti necessari</i>
3	3/3/2017	Contratti sulla gestione delle aree in Mercitalia Logistics	MIL	16	15	1	-	<i>Alcuni miglioramenti necessari</i>
4	17/5/2017	Acquisto di servizi assicurativi per il Gruppo FS	FSI S.p.A.	10	9	-	1	<i>Alcuni miglioramenti necessari</i>
5	27/6/2017	Sicurezza fisica e logica dei locali tecnologici e di server e apparati contenuti	RFI	14	13	-	1	<i>Alcuni miglioramenti necessari</i>
6	31/7/2017	Entity Audit su Mercitalia Rail Srl	MIR	5	4	-	1	<i>Alcuni miglioramenti necessari</i>
7	22/11/2017	Rapporti tra Fondazione FSI e Capogruppo	Fondazione	13	11	-	2	<i>Non applicabile</i>
8	23/2/2018	Sistemi di Gestione della Sicurezza e Tutela dell' Ambiente	FSI S.p.A.	16	6	6	4	<i>Maggiori miglioramenti necessari</i>
9	26/2/2018	Sicurezza della corrispondenza informatica e telefonica nella Capogruppo	FSI S.p.A.	21	12	-	9	<i>Maggiori miglioramenti necessari</i>
10	6/6/2018	Ricognizione su sponsorizzazioni, liberalità, iniziative no profit ed altre utilità	FSI S.p.A.	10	7	-	3	<i>Alcuni miglioramenti necessari</i>
11	6/6/2018	Acquisti di servizi della BU Trasporto e Logistica Multimodale	MIL	9	8	-	1	<i>Alcuni miglioramenti necessari</i>
12	07/06/2018	Follow-up - Acquisti di licenze informatiche per l'uso di software	FSI S.p.A.	14	10	-	4	<i>Alcuni miglioramenti necessari</i>
13	12/06/2018	Joint audit. Presunte irregolarità segnalate gestione subappalti e rapporti con gli appaltatori	Centostazioni	2	2	-	-	<i>Satisfactory</i>
14	24/07/2018	Entity Audit su Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici	FSE	17	8	-	9	<i>Maggiori miglioramenti necessari</i>
15	25/07/2018	Entity Audit su TX Logistik A.G.	TXL	9	1	-	8	<i>Maggiori miglioramenti necessari</i>
16	26/07/2018	Joint Audit presunte irregolarità segnalate gestione attività manutentive rete DTP di Verona	RFI	23	11	-	12	<i>Maggiori miglioramenti necessari</i>
17	06/12/2018	Assunzione personale, progressioni carriera (distacchi). Coerenza norme Gruppo	FSI S.p.A.	12	1	2	9	<i>Maggiori miglioramenti necessari</i>
18	06/12/2018	Follow-up dell'audit n. 248/2015 «NETINERA Deutschland. Indagine Conoscitiva»	NETINERA	17	8	-	9	<i>Maggiori miglioramenti necessari</i>
19	06/12/2018	Audit al processo di affidamento e gestione dei contratti di concessione pubblicitaria sulle riviste Note, La Freccia e La Freccia Speciali	FSI S.p.A.	10	1	-	9	<i>Non soddisfacente</i>
20	18/12/2018	Joint Audit sulle attività di Revenue Management	Trenitalia	9	1	-	8	<i>Maggiori miglioramenti necessari</i>
21	18/12/2018	Audit alle attività di strutturazione del Risk Management/CRO e affidamenti	FSI S.p.A.	5	3	-	2	<i>Alcuni miglioramenti necessari</i>
22	14/02/2019	Follow-up dell'audit «Architettura dei Sistemi IT in Mercitalia Logistics»	MIL	7	-	-	7	<i>Alcuni miglioramenti necessari</i>

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

In particolare, dalla documentazione istruttoria e dall'Attività di *audit* alle "Attività di strutturazione del Risk Management/CRO e affidamenti" sin dal 2017 sono emerse criticità¹⁶ oggettivamente rilevanti concernenti la pianificazione e gestione del fabbisogno assicurativo di Gruppo. Inoltre, i fabbisogni non sono stati sempre formalizzati da parte delle società beneficiarie delle polizze assicurative. Nelle attività negoziali di affidamento sono emerse diffuse non conformità rispetto al RAN, carenze legate alla non contestualità degli inviti, alla mancata indicazione dei termini di presentazione delle offerte e alla stipula di contratti privi di alcune clausole cautelative definite dal Gruppo, a rinnovi contrattuali effettuati mediante affidamenti diretti per importi che avrebbero richiesto consultazioni di mercato e avvenuti, nella maggior parte dei casi, sulla base di clausole di tacito rinnovo, incompatibili con le previsioni del RAN, a casi di sottoscrizione di contratti in assenza dei necessari poteri di spesa, al mancato svolgimento di alcuni adempimenti amministrativi a valle delle operazioni di gara, alla assenza della protocollazione e rubricazione dei contratti stipulati.

In proposito la Corte dei conti esprime preoccupazione per i possibili riflessi sul patrimonio e sulla gestione finanziaria del Gruppo e invita la Società ad adottare tutte le misure necessarie ad appurare eventuali responsabilità e a tutelare il patrimonio sociale.

Risulta, inoltre, imprescindibile la tempestiva adozione di apposite linee di indirizzo, l'effettuazione di una analisi di mercato e la puntuale individuazione delle modalità di affidamento, gestione e proroga della copertura dei rischi da assicurare, che sono condizioni strategiche per tracciare correttamente il processo sottostante l'acquisizione di servizi assicurativi anche al fine di ridurre notevolmente i costi a parità di copertura assicurativa, particolarmente rilevante per un Gruppo come quello di FSI in cui coesistono società concessionarie di servizi pubblici di trasporto e della rete ferroviaria italiana¹⁷.

¹⁶ Rapporto di *Audit* 22 maggio 2017.

¹⁷ È attualmente in atto un processo di revisione e ricontrattazione dei rapporti in atto.

1.2.4 Il Dirigente preposto

La Società ha riferito che i Dirigenti preposti¹⁸, ai sensi dell'art. 154 *bis* del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, a firma congiunta con gli amministratori delegati delle società, hanno attestato "l'adeguatezza delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e l'effettiva applicazione delle stesse nel corso del periodo di riferimento, mettendo in evidenza eventuali aspetti di rilievo emersi", "la corrispondenza del bilancio d'esercizio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili", "la conformità del bilancio medesimo ai principi contabili internazionali e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società".

La medesima Società ha assicurato che "la Relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della società, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta". Le società controllate, nelle quali non è stato istituito il Dirigente preposto, hanno comunque rilasciato un'attestazione interna firmata dal responsabile amministrativo di società e dall'Amministratore delegato.

Nel 2018 sono proseguite le attività di emanazione/revisione delle procedure amministrative-contabili PAC per processi ancora da coprire ovvero per il recepimento di cambiamenti organizzativi/di processo e/o per sanare anomalie rilevate nelle fasi di monitoraggio 262. La Società in sede istruttoria ha evidenziato che alla data di approvazione del bilancio di esercizio e consolidato 2018 del Gruppo FSI sono state emanate circa 330 PAC, che dai *test* di effettiva operatività sulle procedure societarie con *focus* sui così detti "chiave/super chiave" è emerso un buon livello di funzionamento e che, parte delle procedure societarie, sono state sottoposte al meccanismo di autocertificazione (c.d. *Self Assessment*) a cura dei *Control Owner* e *Process Owner* in relazione all'adeguatezza ed effettiva operatività dei controlli di competenza. FSI S.p.A. ha fatto, inoltre, presente che allo scopo di potenziare il sistema di controllo interno del Gruppo si è proceduto all'applicazione dei

¹⁸ Risultano, pertanto, istituiti, oltre il Dirigente preposto della Capogruppo, i Dirigenti preposti nelle seguenti realtà societarie appartenenti al Gruppo FSI Italiane: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Trenitalia S.p.A., Mercitalia Logistics S.p.A., Mercitalia Rail Srl, Busitalia - Sita Nord Srl, Ferservizi S.p.A., e da novembre 2018 in Fercredit S.p.A.. Risultano inoltre nominati anche il Dirigente preposto in ANAS S.p.A. e nelle sue controllate ANAS International Enterprise S.p.A. (AIE), Quadrilatero Marche Umbria S.p.A., Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. (SITAF).

modelli di Gruppo “SoD – Segregation of Duties” ed “ITGC - Information Technology General Controls”¹⁹ e, al fine di prevenire e ridurre il rischio fiscale insito nell’attività di impresa, è stato adottato il Regime di adempimento collaborativo” (c.d. “*tax co-operative compliance*”) e modificate le responsabilità e l’articolazione organizzativa della struttura con la previsione del *Tax director* e della struttura *Tax compliance*.

1.3 Attività negoziale

FSI S.p.a. ha la doppia natura di impresa pubblica²⁰ e di soggetto privato che si avvale di diritti speciali o esclusivi per l’esercizio dell’attività ferroviaria ed è, quindi, qualificabile come “ente aggiudicatore” ai sensi dell’art. 3, co. 1, lett. e) del Codice dei contratti. È pertanto tenuto ad applicare, per realizzare gli scopi istituzionali, la particolare disciplina dei settori speciali richiamata dagli artt. 114-141 del d.lgs. n. 50 del 18 aprile 2016. Come chiarito dalla giurisprudenza amministrativa²¹, per

¹⁹ 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..

²⁰ Al riguardo il Consiglio di Stato nella sentenza 5007/2001 ha affermato che “la s.p.a. Ferrovie dello Stato è anche una impresa pubblica in senso tecnico: le qualità di “soggetto privato che si avvale di diritti speciali o esclusivi” e di “impresa pubblica” non sono tra loro incompatibili, nel senso che esse sono cumulabili e non alternative, riguardando aspetti diversi. La prima riguarda il “regime giuridico particolare”, di cui si avvale il soggetto privato nel corso della sua attività, mentre la seconda consegue alla sussistenza dei presupposti o degli indici rivelatori, specificati nell’art. 2, lettera b), del decreto legislativo n. 158 del 1995 (per il quale si ha l’impresa pubblica quando una pubblica amministrazione può «esercitare, direttamente o indirettamente, una influenza dominante», perché ne ha «la proprietà» o «una partecipazione finanziaria»). Nella specie, è pacifico che il Ministero del tesoro sia titolare del capitale della s.p.a. Ferrovie dello Stato, sicché sussiste in concreto l’indice rivelatore: va pertanto confermato l’orientamento della Sezione sulla natura di “impresa pubblica” di tale società (Sez. VI, 5 agosto 1999, n. 1018) (...)”. Gli indici rivelatori dell’impresa pubblica sono, nell’attualità, contenuti nell’art. 3, comma 1 lett. t) del Codice dei contratti.

²¹ Il Consiglio di Stato, nella citata sentenza n. 5007/2001, ha altresì osservato che «...tenuto conto della natura del servizio ferroviario la s.p.a. Italferr va altresì considerata organismo di diritto pubblico (ai sensi dell’art. 2, comma 1, del decreto legislativo n. 158 del 1995), perché (...) sussiste in concreto anche il requisito rappresentato dal perseguimento di «specifici bisogni di interesse generale aventi carattere non industriale o commerciale»: - la progettazione più o meno complessa di sistemi ferroviari (in quanto concerne la libera circolazione delle persone, nell’ambito di valutazioni che attengono a scelte essenziali, concernenti gli aspetti ambientali, le relazioni interpersonali e lo sviluppo dei commerci) mira a soddisfare bisogni “di interesse generale” (tali da essere prioritari e prevalenti “sul fine economico utilitaristico proprio dell’attività di impresa comune”: cfr. Sez. VI, 7 giugno 2001, n. 3090);- per tale loro natura, questi bisogni di interesse generale non hanno un mero carattere industriale o commerciale, anche perché non ha importanza verificare se i contratti conclusi dalla s.p.a. Italferr (in base agli atti impugnati in primo grado) abbiano o meno riguardato una parte preponderante dell’attività da essa complessivamente svolta (cfr. Corte di giustizia delle Comunità europee, 15 gennaio 1998, C-44/96, punti 26 e 29)».

l'affidamento di contratti pubblici estranei alle finalità istituzionali, la Società deve applicare la disciplina ordinaria quale amministrazione "aggiudicatrice" ex art. 3, comma 1, lett. a) del Codice dei contratti nella forma dell'organismo di diritto pubblico²². Anche le società del Gruppo (Italferr, Ferservizi, Trenitalia²³, Rete ferroviaria italiana, e Grandi Stazioni Retail), con socio unico soggette alla direzione e coordinamento di FSI S.p.A., in quanto deputate alla progettazione, manutenzione e realizzazione di infrastrutture e conduzione di sistemi di trasporto ferroviari convenzionali e ad alta velocità devono essere, a loro volta, qualificate sia come impresa pubblica, sia come soggetto privato che si avvale di diritti speciali o esclusivi per l'esercizio dell'attività ferroviaria.

La Capogruppo e le Società operative bandiscono numerose gare per la realizzazione di opere e lavori o la fornitura di materiali, componenti e servizi e a tal fine Gruppo FSI effettua i propri acquisti in base alle direttive comunitarie, come recepite nel Codice degli appalti e nel Regolamento per le attività negoziali delle società del Gruppo FSI emanato con Disposizione di Gruppo n. 220/Ad del 22 febbraio 2017.

Gli acquisti non strettamente legati al *core business* delle società del Gruppo, sono demandati a Ferservizi, società di servizi per la gestione centralizzata di tutte le attività di supporto al

²² La configurabilità della natura di "organismo di diritto pubblico" ai sensi del Codice dei contratti richiede, ai fini del riconoscimento di tale qualifica, il possesso cumulativo di tre requisiti: personalità giuridica; essere istituito per soddisfare esigenze di interesse generale non aventi carattere industriale o commerciale; iii. dominanza pubblica, ovvero, alternativamente, attività finanziata in modo maggioritario dallo Stato, dagli enti territoriali o da altri organismi di diritto pubblico, gestione sottoposta al controllo di tali soggetti, organismi di amministrazione, direzione o vigilanza costituiti in misura non inferiore alla metà da componenti designati dai medesimi soggetti. In particolare, al carattere non industriale o commerciale, secondo l'impostazione ermeneutica dei giudici comunitari e nazionali (Corte di Giustizia, 15 gennaio 1998, in causa C-44/96, TAR Campania, sede di Napoli, sez. II, 18 gennaio 2007, n. 2600, Consiglio di Stato, Sez. VI, 11/7/2016 n. 3043, Consiglio di Stato, Sez. VI, 11/7/2016 n. 3043)), il rilievo preminente va conferito non già al carattere (industriale o commerciale) dell'attività gestionale posta in essere dall'organismo di cui si discute, bensì perseguimento teleologicamente ed istituzionalmente rivolta (Corte di Giustizia delle CE, 10 novembre 1998, in causa C-360/96). Conseguentemente, è ben possibile che un determinato organismo persegua un interesse non industriale utilizzando strumenti operativi *lato sensu* privatistici, e che nondimeno l'organismo stesso sia qualificabile come organismo di diritto pubblico ai sensi del diritto comunitario e della relativa normativa nazionale di recepimento (Consiglio di Stato, sez. VI, 29 maggio 2008 n.2280).

²³ Con deliberazione n. 8 del 6 marzo 2013 l'ANAC in risposta alla richiesta di esenzione dall'applicazione della normativa in materia di appalti pubblici da parte di Trenitalia S.p.A. ai sensi dell'articolo 30 della Direttiva 2004/17/CE ha evidenziato che mentre nel settore dell'alta velocità il libero accesso al mercato si è concretamente realizzato, nel settore trasporto passeggeri di media-lunga emerge l'esigenza di una concorrenza "per il mercato" attraverso "gare definite ai sensi dell'art. 37 del d.l. n. 201/2011 convertito con legge n. 214/2011, ed infine nel trasporto ferroviario regionale il servizio è stato messo a gara in pochissimi casi (es. Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Piemonte) e a volte solo parzialmente, e il vincitore è risultato essere sempre Trenitalia S.p.A., in alcuni casi in associazione temporanea con altre imprese con effetto evidentemente discriminatorio fra imprese ferroviarie e disincentivante in relazione alle gare.

core business del Gruppo mentre gli acquisti *core* sono, per lo più gestiti, direttamente dalle singole società salvo il ricorso alla medesima Ferservizi. Le informazioni per partecipare alle gare sono diffuse attraverso i principali quotidiani e le sezioni del sito delle Società dove sono reperibili anche i criteri di qualificazione e di certificazione richiesti.

Con le disposizioni di Gruppo dell'Ad di FSI n. n. 230 e 231 del 17 luglio 2017 sono state innovate le condizioni generali di contratto per gli appalti di forniture e lavori delle Società del Gruppo. L'adozione di un nuovo testo delle Condizioni generali di contratto per gli appalti di forniture e lavori è stata ritenuta necessaria a fini di adeguamento del contenuto alle previsioni della direttiva 2014/25/UE che ha introdotto nell'ordinamento nazionale, attraverso il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, specifiche previsioni normative riguardanti la fase di esecuzione dei contratti di appalto nei settori speciali. Come già evidenziato l'adozione e l'aggiornamento di Linee di indirizzo per le Società del Gruppo, anche all'esito di analisi di mercato, si appalesano strategiche in una società particolarmente rilevante come FSI in cui convivono concessionarie di servizi pubblici e della rete ferroviaria italiana. Anche alla luce delle rilevanti criticità emerse nel processo di acquisizione e proroga dei servizi assicurativi di Gruppo, si invita la Società ad un costante monitoraggio della corretta applicazione della disciplina dei processi di acquisizione di servizi, lavori e forniture. In particolare, gli affidamenti diretti di forniture e servizi ritenuti infungibili, in quanto i medesimi - se non espressamente giustificati da oggettive condizioni del mercato - rischiano di sottrarre alla concorrenza importanti aree della contrattualistica pubblica, con rilevanti danni sia per gli operatori economici sia per le stesse stazioni appaltanti e di sfociare in situazioni di *lock-in* ovvero di condizionare le decisioni future di acquisto.

2. RISORSE UMANE

2.1 Consistenze 2018

Tabella 4 - Consistenza personale Gruppo FSI

	2017	2018	Δ 18/17
Assunzioni da mercato *	4.379	7.367	68,23
Assunzioni per reintegri giudiziali	7	6	-14,29
Assunzioni per definizione contenzioso	28	76	171,43
Altre cause (operazioni societarie, navi traghetto, altro)	3.991	6.971	74,67
Totale ENTRATE	8.405	14.420	71,56
Accessi al Fondo di sostegno al reddito	497	160	-67,81
Accessi al Fondo incentivo all'esodo	342	761	122,51
Altre cessazioni (dimissioni, licenziamenti, scadenza contratto)	3.310	4.991	50,79
Totale USCITE	4.149	5.912	42,49
Totale GENERALE	4.256	8.508	99,91

Consistenza personale con qualifica dirigenziale Gruppo FSI	2018		
Dirigenti al 31.12.2017	778		
Entrate	269		
Uscite	75		
Dirigenti al 31.12.2018	972	Δ %	24,94
		18/17	
<i>Consistenza media 2017</i>	<i>751,3</i>		
<i>Consistenza media 2018</i>	<i>957,4</i>		

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

* Gli aumenti sono conseguenti alla variazione dell'area di consolidamento del Gruppo con l'ingresso del Gruppo ANAS, di Qbuzz BV, di TrainOSE SA, di Trenitalia c2c Ltd, di Busitalia Simet S.p.A. (euro 2 milioni), operativa da aprile 2017.

2.2 Politica retributiva 2018

FSI ha riferito che il proprio sistema retributivo di Gruppo è realizzato tenendo conto delle responsabilità, della complessità professionale e manageriale della posizione ricoperta, dei risultati e della qualità dell'apporto professionale di ogni dipendente, dei riferimenti retributivi di mercato. In particolare, è stato adottato per i dirigenti e i quadri un sistema di incentivazione di breve termine formalizzato MBO (*Management by objective*). La Società avrà cura di dare massima pubblicità del numero e del valore dei premi assegnati a seguito dei risultati raggiunti in termini di *performance* in linea con gli obiettivi definiti dall'Azionista avendo a riferimento le migliori *best practice* del settore anche a livello

internazionale. Con particolare riferimento alla remunerazione della dirigenza, questa Corte ritiene che occorra conciliare l'esigenza di disporre di *manager* qualificati e motivati con politiche retributive più coerenti con l'orientamento generale assunto dall'ordinamento in riferimento alle società a controllo pubblico.

Il costo del personale della Capo Gruppo ammonta a euro 73.568.558 nel 2018 in aumento rispetto al 2017 (euro 53.031.014).

Di seguito, si riportano alcune informazioni di dettaglio in merito alla dinamica delle retribuzioni annue di Gruppo.

Tabella 5 - Gruppo FSI - Costo del personale dirigente

	2017	2018	Delta '18/'17
Salari e stipendi	103.332.345	130.552.088	27.219.742
Oneri sociali	31.280.817	40.629.995	9.349.178
Altri costi del personale a ruolo	8.441.146	10.416.534	1.975.388
Trattamento di fine rapporto	5.674.281	7.080.669	1.406.388
Service Costs TFR/CLC	158.661	-	-158.661
Accantonamenti e rilasci	-7.671	8.300.000	8.307.671
Personale dirigente a ruolo	148.879.580	196.979.286	48.099.706
Personale incaricato a tempo determinato	1.364.799	1.239.907	-124.892
Altri costi	673.601	708.406	34.805
Totale costo del personale dirigenziale	150.917.981	198.927.599	48.009.618

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

Tabella 6 - Gruppo FSI - Retribuzioni e costi medi unitari dei dirigenti

	2017	2018	Delta '18/'17
Retribuzioni (salari e stipendi)	103.332.345	130.552.088	27.219.742
Costo del personale dirigenziale	150.917.981	198.927.599	48.009.618
Consistenza media del personale	751,3	957,4	206,1
Retribuzione unitaria media (euro) (salari e stipendi)	137.538	136.361	-1.177,0
Costo del personale dirigenziale unitario medio (euro)	200.876	207.779	6.903,19

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

Tabella 7 - Gruppo FSI - Retribuzione media di dirigenti e impiegati

	2017		2018	
	Dirigenti	Altro personale	Dirigenti	Altro personale
Totale Retribuzioni (salari e stipendi)	103.332.345	2.907.286.964	130.552.088	3.328.893.129
Retribuzione media	137.538	40.554	136.361	41.248
Var. % anno precedente			-0,86%	1,71%

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

Tabella 8 - Gruppo FSI - Incidenza del costo del lavoro

	2017	2018
Risorse Umane (media annua)*	72.441	81.662
Costo complessivo (mln euro)	4.178	4.853
Costo medio unitario (euro)	57.674	59.422
Ricavi totali (mln euro)	9.293	12.078
% Costi personale/Ricavi totali	44,96	40,18
Costi operativi (mln euro)	6.980	9.602
% Costi personale/Costi operativi	59,86	50,54

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

* L'organico medio della Capo Gruppo nel 2018 è pari a 617 in aumento rispetto all'esercizio precedente (526 e + 91 unità) così distribuito: 114 dirigenti (92 nel 2017), 224 Quadri (224 nel 2017), Altro personale (207 (279 nel 2017).

Il costo del personale è in aumento di euro 650 milioni rispetto al 2017 principalmente a seguito dell'ingresso nel perimetro di consolidamento del Gruppo ANAS (euro 437 milioni), della Qbuzz BV (euro 77 milioni), della TrainOSE SA (euro 20 milioni), della Trenitalia c2c Ltd (euro 6 milioni) della Busitalia Simet S.p.A. (euro 2 milioni), operativa da aprile 2017. Ha inciso sulla dinamica incrementale dei costi anche la piena applicazione della parte economica del contratto collettivo di lavoro (euro 98 milioni) e la crescita dell'organico, a seguito anche della stabilizzazione di risorse somministrate.

2.3 Formazione professionale

La Società ha comunicato che, nel 2018, sono state erogate oltre 573.372,92 giornate di formazione a livello di Gruppo, circa il 31 per cento in più rispetto al 2017, di cui la maggior parte con la finalità di mantenere e aggiornare le competenze tecnico specialistiche e sviluppare una più forte cultura della sicurezza. Sono state inoltre realizzate 15.325 giornate di formazione per il personale esterno appartenente ad Aziende fornitrici al fine di assicurare *standard* di competenze e di sicurezza omogenee. Il costo complessivo è stato di oltre 9,4 mln e il ricorso ai finanziamenti per la formazione ha generato un ricavo pari a circa euro 6 mln. Le attività formative della Capogruppo hanno perseguito gli obiettivi di consolidare e sviluppare le competenze manageriali, accompagnare i processi di innovazione e cambiamento in atto e i neoassunti nei percorsi di *induction* dei principali processi di *core business*, sostenere la cultura del *diversity management* sui temi della conciliazione vita-lavoro,

agevolare la diffusione di contenuti normativi e di *compliance* tramite un'attività di *digital learning*. La formazione erogata direttamente dalla Società si è focalizzata sulla sicurezza di esercizio, su ruoli e "mestieri chiave" dei principali processi produttivi, sulla normativa di tutela ambientale, sugli obblighi di legge su salute e sicurezza lavoro.

Tabella 9 – Interventi formativi

Area	2017		2018	
	Volumi *(gg/uomo)	Costo	Volumi *(gg/uomo)	Costo
Manageriale	24.875,47		19.538,18	
Tecnico professionale	386.339,82		537.306,53	
Altro (istituzionale e trasversale)	20.493,43		16.528,21	
Totale	431.708,72	6.975.506	573.372,92	9.450.443,01
Media gg/u/occupato	7,02***		8,8***	

*Fonte: sistema informativo di Gruppo RUN Formazione per la registrazione dei volumi (giornate per partecipazioni)

** il dato del costo è disponibile in forma aggregata

*** dato calcolato volumi annui/consistenza media annua (fonte Società rientranti in RUN Formazione)

2.4 Linee guida in materia di reclutamento e selezione del personale

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ha a suo tempo adottato una specifica disposizione di Gruppo (la n. 110 del 21 febbraio 2008 che trova continuità nella successiva DdG n. 172 del 14 maggio 2014) che definiscono le linee guida, i principi, le responsabilità e le modalità operative da seguire per la gestione dei processi di reclutamento e selezione del personale di FSI S.p.A. e delle Società del Gruppo²⁴. Per l'individuazione delle candidature è stata creata sul sito delle Ferrovie dello Stato una sezione *web*, denominata "Lavora con noi", che rappresenta il canale di accesso per presentare una candidatura all'assunzione nelle società del gruppo e che alimenta una unica banca dati del sistema informativo *e-recruitment* utilizzabile a livello di Gruppo. Sono considerate anche le candidature spontanee pervenute via *mail* o attraverso l'attività politica di *employer branding* portata avanti per far conoscere il Gruppo e attrarre le migliori risorse (*job meeting*, *career day*, progetti con scuole e università). Tutti i percorsi di reclutamento e selezione, dall'acquisizione delle candidature all'esito degli stessi sono mappati nel sistema informativo *e-recruitment*. In ordine a ciò si evidenzia, a fini di buon andamento, l'esigenza di assicurare, non solo nella fase di candidatura, adeguata pubblicità

²⁴ FSI S.p.A. ha precisato che tale disposizione, nel rispetto del d.lgs. n. 231 del 2001 si ispira ai principi sanciti da Codice etico di Gruppo e assicura condizioni di pari opportunità tra i candidati, sia interni sia esterni, nonché trasparenza e omogeneità dei criteri di valutazione.

delle selezioni, delle modalità di svolgimento e degli esiti delle medesime selezioni anche attraverso l'utilizzo di tecnologie informatiche. FSI S.p.A. ha precisato che in presenza di una posizione da ricoprire prevista a *budget* occorre privilegiare il *job posting* interno prima di attivare una ricerca da mercato esterno, al fine di coniugare le esigenze aziendali con una migliore valorizzazione delle risorse interne. La ricerca è effettuata prima all'interno della singola Società che ha l'esigenza di personale e, nel caso di esito negativo, a livello di Gruppo. In ordine alle responsabilità operative nelle selezioni da mercato FSI S.p.A. ha precisato che le stesse si differenziano a seconda della tipologia del ruolo da ricercare. La Capogruppo interviene per la ricerca di ruoli manageriali, specialistico-professionali e di neolaureati, su richiesta delle Società del Gruppo, nella fase di reclutamento, preselezione e valutazione (anche attraverso il *pool* di selezionatori/*assessor*), al fine di fornire una rosa ristretta di candidati tra cui scegliere quello finale. Per la ricerca di ruoli manageriali in mancanza di candidature, la società ricorre a società di *head hunting* sia a fini di ricerca del personale sia di *managment appraisal* finalizzato alla valutazione della dirigenza e alla definizione di piani di sviluppo di carriera e politiche retributive.

Il 6 febbraio 2020, la società Ferservizi, società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di FSI S.p.A., in nome e per conto della FSI Technology S.p.A., ha aggiudicato, con procedura aperta, la fornitura di una piattaforma a supporto del processo di *smart recruiting* da erogarsi in modalità *software as a service (SaaS)* per le esigenze delle società del Gruppo per un importo pari ad euro 3.700.000. In particolare, l'appaltatore è tenuto a garantire un servizio di assistenza sia verso i candidati esterni sia verso i *recruiter*, utilizzatori del *back end* della soluzione; un servizio di avviamento operativo e un servizio di manutenzione evolutiva.

E', inoltre, in corso di aggiudicazione da Ferservizi S.p.A. (Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.) in nome e per conto di FSTechnology S.p.A. l'affidamento per la messa a disposizione, tramite servizio *SaaS*, di un Portale e relativi servizi, per l'erogazione, la gestione e il monitoraggio dei servizi di *welfare* aziendale rivolti ai dipendenti delle diverse società del Gruppo FSI (Portale *Welfare* del Gruppo) per un importo di euro 1,5 milioni.

2.5 Pianificazione, programmazione e gestione integrata

Il Gruppo FSI Italiane continua nel suo percorso volto ad ottimizzare la gestione del personale e ad integrare procedure e processi.

Al fine di gestire la delicata fase di ingresso di ANAS nel Gruppo FSI Italiane è stato avviato (con nota organizzativa n. 3/2018) il Progetto FSI/ANAS: transizione e sinergie, in continuità con il Progetto di integrazione conclusosi con il formale ingresso di ANAS nel Gruppo FSI.

Il Progetto ha avuto durata di un anno con l'individuazione degli elementi fondamentali per l'integrazione e, tra l'altro, con l'identificazione delle regole base del Gruppo FSI Italiane anche in ambito di organizzazione delle risorse umane.

In particolare, è stato intrapreso il processo di progressiva integrazione di ANAS nel Gruppo FSI con riferimento ai seguenti temi:

- **la condivisione e il recepimento della normativa di Gruppo** avviando l'analisi congiunta con ANAS ai fini dell'integrazione del sistema normativo della Società nel complessivo sistema delle norme organizzative del Gruppo FS, attraverso una prima valutazione e avvio del recepimento delle Disposizioni di Gruppo sia sui processi trasversali che specialistici;
- **la valutazione degli assetti organizzativi**, al fine di assicurare il progressivo allineamento alla *Governance* del Gruppo, con particolare *focus* ai processi di *staff* e trasversali.

La Corte dei conti evidenzia come non si siano ancora pienamente manifestati i benefici derivanti dall'art. 49, comma 1, del d.l. 17 aprile 2017, n. 50, convertito dalla l. 21 giugno 2017, n. 96 in termini di ottimizzazione della pianificazione, programmazione e gestione integrata tra Ferrovie dello Stato e ANAS²⁵. L'avvenuta incorporazione potrebbe costituire anche un'occasione per aumentare l'efficienza, per mettere a fattor comune il *know how*, con l'obiettivo di ridurre gli *extra* costi nei progetti da realizzare e ottimizzare le risorse destinate

²⁵ Si rammenta che il 18 gennaio 2018 l'intera partecipazione ANAS S.p.A. è stata trasferita dal Mef a FSI S.p.A. a seguito del parere positivo dell'AGCM e la sottoscrizione dell'aumento di capitale di euro 2,86 miliardi da parte del Mef ha completato l'*iter*. Per quanto sopra menzionato, ANAS contribuisce quindi ai risultati consolidati di Gruppo a partire dall'esercizio 2018. In data 19 dicembre 2018, il Cda di FSI ha approvato la lista dei nuovi consiglieri di amministrazione di ANAS S.p.A., che sono stati poi nominati dalla Assemblea degli azionisti il 21 dicembre 2018. Il nuovo Cda resterà in carica per il triennio 2018-2020.

al finanziamento dei contratti di programma di ANAS S.p.A. 2016-2020²⁶ e di RFI. In particolare, per quanto concerne il valore patrimoniale di ANAS, la Corte dei conti ribadisce l'auspicio che i lavori del "Tavolo tecnico" istituito presso il Mit e concernente il prolungamento della concessione di ANAS, dal 2032 al 2052, giungano ad una rapida conclusione, anche al fine di poter valutare compiutamente l'adeguatezza del valore patrimoniale della partecipazione e gli effetti sui futuri bilanci di FSI S.p.A..

In un'ottica di efficientamento delle risorse, l'aggregazione di ANAS e Ferrovie in un unico soggetto attuatore, può concretamente rappresentare un'opportunità per procedere in tempi maggiormente ridotti all'ammodernamento del Paese, mediante l'ottimizzazione dei costi operativi e manutentivi delle reti e una gestione integrata e più efficace dei nodi logistici del Paese (porti, aeroporti, ecc.) e delle tratte nelle quali le infrastrutture stradali e ferroviarie sono affiancate. Per la realizzazione di questo processo occorre tuttavia che avvenga un contestuale efficientamento/snellimento delle procedure di programmazione.

Come recentemente evidenziato dalla Corte dei conti²⁷ nell'azione di ammodernamento e gestione delle infrastrutture strategiche del Paese bisogna individuare il punto di equilibrio tra remunerazione del capitale e tutela degli interessi pubblici e dei consumatori, in un contesto di effettiva attuazione dei principi della concorrenza e dell'efficienza gestionale.

2.6 Sicurezza e salute sul lavoro

Nel 2018 è proseguito l'impegno per una rigorosa gestione della prevenzione incentrata sul raggiungimento degli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento dei processi operativi di sicurezza, prescritti dalla Disposizione di Gruppo Ad n. 214 del 2016.

I dati dell'andamento infortunistico, sempre nel 2018, sulla base dei dati INAIL degli infortuni indennizzati, in via di completa definizione, e riguardanti le principali società del

²⁶ Il Collegio sindacale di ANAS nel verbale di approvazione del bilancio di esercizio 2018 ha rilevato che a seguito dell'approvazione a fine 2017 del Contratto di programma ANAS 2016-2020 sono stati introdotti rilevanti elementi di novità nell'assetto concessorio tra cui il passaggio graduale dalla logica del "contributo" alla logica del "corrispettivo" sia per gli investimenti che per i servizi di gestione della rete il nuovo valore della concessione iscritto nell'attivo dello Stato patrimoniale di ANAS alla voce concessioni, che utilizza il 2032 come data di riferimento e l'ipotesi di estensione al 2052, con valutazione probabilistica all'80 per cento della "legittima e qualificata aspettativa al prolungamento della concessione" come da parere *pro-veritate* rilasciati ad ANAS, è di euro 1.391 milioni.

²⁷ Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, deliberazione 18 dicembre 2019, n. 18.

Gruppo (Ferrovie dello Stato, RFI, Trenitalia, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Ferservizi ed Italferr), confermano il *trend* di costante diminuzione degli infortuni, con una riduzione di circa 10 per cento, rispetto all'analogo periodo del 2017, a fronte di un obiettivo del 3 per cento, e la diminuzione dell'indice di incidenza di circa il 10 per cento, rispetto al *target* prefissato del 3 per cento; nel quinquennio 2017-2013 si è registrata una riduzione degli infortuni del 41 per cento e della loro frequenza del 34 per cento. Si evidenzia nel 2018 anche una riduzione degli infortuni *in itinere*.

Nella tabella che segue sono riportate le evoluzioni negli anni dei fenomeni analizzati.

Tabella 10 - Infortuni indennizzati INAIL

Anno	Infortuni in occasione di lavoro	Indice di incidenza**	Infortuni <i>in itinere</i>
2018*	1.135	18,90	298
2017	1.294	21,62	335
2016	1.352	22,60	303
2015	1.457	24,14	264
2014	1.717	27,84	314
2013	1.933	30,01	344
2012	2.197	32,79	420

*Dati INAIL 2018 al 30.09.2018 in via di definizione

** Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza] *1000 dipendenti

Perimetro Societario di Rendicontazione

2010-2016: Società FS, RFI, Trenitalia, Ferservizi e Italferr

2017-2018: Società FS, RFI, Trenitalia, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail Ferservizi e Italferr

3. CONSULENZE E PRESTAZIONI PROFESSIONALI EQUIPARATE

La disposizione di Gruppo in materia di consulenze (DdG n. 134/Ad del 28 aprile 2010²⁸ “Politiche di Gruppo in materia di affidamento di incarichi di consulenza e *focal point* per il monitoraggio, a livello di Gruppo, dei relativi costi”) prevede che il ricorso a tali prestazioni debba avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità rispetto agli obiettivi aziendali. Le consulenze hanno riguardato prestazioni a carattere intellettuale e occasionale svolte per acquisire competenze distintive, altamente qualificate, mentre le prestazioni professionali equiparate hanno avuto ad oggetto attività a carattere specialistico di natura occasionale e comunque non stabili o permanenti, motivate da una carenza quantitativa (risorse limitate/tempi ristretti) dell’organico della struttura richiedente.

Le tabelle che seguono mostrano gli importi relativi ai costi per consulenze e prestazioni professionali equiparate²⁹ per gli esercizi 2017-2018 delle società controllate incluse nel perimetro di consolidamento³⁰. Tra le variazioni principali registrate nella voce consulenze e prestazioni professionali equiparate si evidenzia quella di FS, con un incremento di circa euro 5,4 milioni, da imputare principalmente alla consuntivazione dei costi per gli incarichi di *advisory* a supporto delle operazioni straordinarie (nella seconda metà del 2008 sono state avviate rilevanti attività di supporto alla valutazione di possibili investimenti in nuovi settori del trasporto) e per i servizi di consulenza strategico industriale per l’attività di messa a punto del Piano Industriale 2017-2026 del Gruppo FSI Italiane.

²⁸ Si precisa che a fine anno, il 17 dicembre 2018, è stata emanata la nuova Disposizione di Gruppo n. 259/2018, che aggiorna e sostituisce la DdG n. 134 del 2010, ridefinendo le politiche di Gruppo in materia di affidamento di consulenze e prestazioni professionali equiparate.

²⁹ Le prestazioni professionali equiparate, oggetto di monitoraggio in base alla citata DdG n. 134, sono le seguenti: prestazioni in materia amministrativa, ad esclusione delle attività di revisione legale dei conti, ed in materia fiscale non legate ad una causa in giudizio; prestazioni in materia di *compliance* alla legge 262/2005; prestazioni in materia legale/legale lavoro non legate ad una causa in giudizio.

Rientra, inoltre, nelle prestazioni professionali equiparate la formazione manageriale/istituzionale e tecnica non a catalogo.

³⁰ Non sono inclusi i dati relativi ad ANAS, in quanto il processo di implementazione, da parte di quest’ultima, delle principali Disposizioni di Gruppo, tra le quali la 258/2018 riferita alle consulenze e prestazioni equiparate, è tuttora in corso.

Tabella 11 – Consulenze e prestazioni professionali (Gruppo FSI S.p.A.)

(migliaia di euro)

CONSUNTIVO ANNO 2017	
Ferrovie dello Stato Italiane	10.332
RFI	981
Trenitalia	2.192
Ferservizi	153
Altre Gruppo	11.308
Totale	24.966
CONSUNTIVO ANNO 2018	
Ferrovie dello Stato Italiane	15.798
RFI	1.861
Trenitalia	2.446
Ferservizi	91
Altre Gruppo	9.018
Totale	29.214

Fonte: sistema applicativo *Focal Point* consulenze e prestazioni equiparate (estrazione settembre 2019)

Di seguito l'importo delle consulenze, prestazioni professionali equiparate (ivi inclusa la formazione) del Gruppo (anni 2017/2018) rientranti nell'ambito della Disposizione di Gruppo n. 134/2010.

Tabella 12 -Prestazioni professionali equiparate alle consulenze (Gruppo FSI S.p.A.)

Descrizione	2017		2018	
	Importo	Incid. %	Importo	Incid. %
Corrispettivi riconosciuti ai legali esterni:	3,6	14%	3,6	12%
<i>Consulenze</i>	2,7	75%	2,9	81%
<i>Prestazioni Professionali Equiparate</i>	0,9	25%	0,7	19%
Altro	18,6	75%	22,5	77%
<i>Consulenze</i>	12,3	66%	16	71%
<i>Prestazioni Professionali Equiparate</i>	6,3	34%	6,5	29%
Corrispettivi società fornitrici corsi formazione professionale	2,7	11%	3,1	11%
Totale	24,9	100%	29,2	100%
<i>Subtotale Consulenze</i>	15	60%	18,9	65%
<i>Subtotale Prestazioni Professionali Equiparate</i>	7,2	29%	7,2	25%
<i>Subtotale corsi formazione professionale</i>	2,7	11%	3,1	11%
Corrispettivi società di revisione legale conti per revisione*	2,9		3,5	
Spese notarili	N/D		N/D	
Altro	N/D		N/D	
Totale	27,8		29,2	

*Fonte: Relazione finanziaria annuale 2018 Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Di seguito l'analisi delle prestazioni professionali equiparate alle consulenze (il cui totale 2018, pari a euro 7,2 milioni, è riportato nella tabella precedente) e le spese per la revisione legale dei conti suddivise per tipologia di prestazione.

Tabella 13 – Prestazioni professionali per settore richiedente

Descrizione/Struttura amministrativa	Staff	Personale	Legale	Invest.nti	Amm.ne	Produtz.ne	Altro	Totale
Legali esterni					1			1
Società revisione legale conti					3,5			3,5
Spese notarili			0,7					0,7
Altro	1	1,9			1,4	0,1	1,1	5,5
Totale	1	1,9	0,7	0	5,9	0,1	1,1	10,7

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

4. CONTENZIOSO

4.1 Contenzioso del lavoro

Al 31 dicembre 2018 risultano pendenti n. 3.322 vertenze a fronte di n. 1.960 nuovi ricorsi notificati nel corso del medesimo anno. Al riguardo si segnala che l'acquisizione dell'ingente contenzioso della Società Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl dai primi mesi del 2017, ha determinato l'incremento complessivo delle vertenze.

In particolare:

Tabella 14 – Contenziosi pendenti (Gruppo FSI)

Anno di riferimento	N. contenziosi pendenti
2014	5.144
2015	3.939
2016	3.238
2017	3.910
2018	3.322

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

Per quanto concerne la tipologia delle vertenze pendenti al 31 dicembre 2018, si tratta in alcuni casi di rivendicazioni risarcitorie, in altri di pretese connesse specificatamente al contratto di lavoro, in particolare ad alcuni specifici istituti di natura economica, in altri ancora, e precisamente nel settore appalti, di richieste nei confronti del committente volte al riconoscimento di un rapporto di lavoro dipendente o alla corresponsione di competenze in virtù del principio legale di solidarietà.

Le fattispecie di contenzioso di maggiore rilevanza hanno riguardato:

- amianto/danno biologico: trattasi di vertenze attivate da dipendenti o eredi di dipendenti deceduti per il risarcimento derivante da esposizione all'amianto. Su un totale di n. 91 cause pendenti nell'anno 2018, si contano al 31 dicembre 2018 n. 11 decisioni (per un importo complessivo pagato pari a euro 1.557.856,00); n. 6 conciliazioni giudiziali (per un importo complessivo pagato pari a euro 3.022.000,00); n. 6 conciliazioni stragiudiziali (per un importo complessivo pagato pari a euro 2.208.600,00);
- mansioni superiori: sono in essere 317 vertenze per il riconoscimento di mansioni superiori;

- contratti a termine: sono pendenti n. 70 vertenze da 247 lavoratori del settore navigazione di RFI S.p.A. di accertamento della nullità del termine apposto e la conversione dei contratti a termine in contratti a tempo indeterminato;
- interposizione di manodopera: sono pendenti n. 167 giudizi attivati da dipendenti delle ditte appaltatrici di riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato alle dipendenze delle società del Gruppo FSI;
- obbligo solidale: si è in presenza di numerose azioni di dipendenti di ditte appaltatrici dirette ad ottenere il pagamento degli emolumenti e del TFR non corrisposti dal proprio datore di lavoro.

Con l'acquisizione della società FSE Srl si registra il notevole incremento delle vertenze concernenti la rideterminazione del TFR, la liquidazione di indennità previste dalla contrattazione e non corrisposte, il riconoscimento del diritto all'assunzione di lavoratori autonomi addetti ai passaggi a livelli ai sensi dell'accordo sindacale del 2006 disapplicato unilateralmente dall'Azienda a partire dal 2015, l'attribuzione di riposi non concessi dall'azienda e la liquidazione della relativa indennità risarcitoria, l'integrazione della retribuzione percepita durante le giornate di assenza per ferie secondo i dettami della Direttiva n. 2003/88/CE ed alcune pronunce della Corte di Giustizia Europea.

4.2 Contenzioso civile, amministrativo e penale rilevante

"Sconto K2" - Tribunale di Roma

È in corso il giudizio civile instaurato da Trenitalia S.p.A. innanzi al Tribunale Civile di Roma per ottenere dalla RFI S.p.A. la restituzione di euro 243 milioni che si ritengono indebitamente percepiti a titolo di Sconto K2 a seguito dell'annullamento del decreto del Mit n. 92T dell'11 luglio 2007 con sentenza del Consiglio di Stato, n. 1110/2013 sulla cui ottemperanza il Consiglio di Stato si è pronunciato con sentenza n. 1345/2014. La causa è ancora in via di definizione; in proposito, tenuto anche conto dell'entità del *petitum* richiesto si invita il Collegio sindacale ad un attento monitoraggio.

Contenzioso *Spoil System* - Tribunale civile di Roma

Il 17 dicembre 2018 alcuni *ex* consiglieri di amministrazione revocati ai sensi dell'art. 2383 c.c. hanno citato in giudizio FSI per ottenere il risarcimento del danno, quantificato in euro 866.666, causato dalla asserita mancanza di giusta causa anche considerata la ritenuta non applicabilità a Ferrovie dello stato italiane S.p.A. dell'art. 6 della legge 15 luglio 2002 n. 145 (c.d. legge Frattini). La causa è ancora in via di definizione.

Vicenda emolumenti ing. Cimoli - giudizio attivato da FSI S.p.A. nei confronti degli *ex* amministratori ed *ex* componenti del Comitato Compensi della Società - Corte d'appello di Roma

Con riferimento ai compensi agli amministratori è stata emessa dal Tribunale ordinario di Roma la sentenza n. 10212 del 2019 che ha condannato gli amministratori FSI *pro-tempore* in solido al pagamento, in favore di FSI della complessiva somma risarcitoria di euro 5.591.070 (comprensiva di rivalutazione) oltre interessi al tasso legale a seguito dell'accertamento della responsabilità dei convenuti per il danno provocato a FSI in conseguenza del pagamento della somma di euro 4.564.139 di trattamenti economici liquidatori a favore del Presidente e amministratore delegato *pro-tempore*. La sopra indicata sentenza, richiamando le indagini a suo tempo svolte dalla Procura della Corte dei conti, ha ribadito che "nel periodo di gestione dell'ing. Cimoli non era dato riscontrare alcun incremento del valore dell'azienda ed i risultati positivi del bilancio consolidato nel periodo 2000-2004 erano in realtà solo apparenti, perché dovuti agli ingenti finanziamenti erogati dallo Stato a favore di Trenitalia S.p.A. In particolare, compiendo un intervento di "normalizzazione" dei dati di bilancio, depurati dalle componenti straordinarie e non ripetibili, si potevano rilevare risultati finali assai lontani dall'equilibrio economico.".

Concordato Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl ed aggiornamento sul Procedimento penale n. 4153/2016 RGNR - Procura di Bari

Si forniscono di seguito gli aggiornamenti dell'informativa resa in occasione del "Referto 2017" relativamente a: evoluzione della procedura di concordato; aggiornamento sul Procedimento penale n. 4153/2016 RGNR - Procura di Bari.

Con provvedimento in data 25 giugno 2018 (depositato in data 10.7.2018), il Tribunale di Bari ha omologato il concordato preventivo in continuità proposto da Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE). Con il medesimo provvedimento, il Tribunale di Bari ha altresì fissato gli obblighi informativi a carico di FSE nella fase di esecuzione del concordato preventivo, in particolare, il Tribunale ha stabilito che il legale rappresentante di FSE:

- dovrà predisporre almeno semestralmente (e comunque ogni qualvolta si debbano concludere operazioni di particolare rilevanza) una relazione riepilogativa dell'andamento dell'attività sociale e dell'attività di esecuzione del concordato, da inviare ai Commissari giudiziali, i quali dovranno poi sottoporre al Tribunale il proprio parere sull'operato della società debitrice;
- dovrà comunicare ai Commissari giudiziali, che informeranno tempestivamente il Giudice Delegato, tutti gli eventuali fatti dai quali possa derivare pregiudizio ai creditori;
- entro trenta giorni dalla completa esecuzione dei pagamenti previsti dalla proposta omologata dovrà depositare in Tribunale, e comunicare ai Commissari, il rendiconto dell'attività compiuta, corredato dalla documentazione idonea a dimostrare l'avvenuta, integrale esecuzione dei pagamenti ai creditori; i Commissari giudiziali dovranno sottoporre al Giudice il proprio parere in ordine alla avvenuta esecuzione del concordato omologato.

In esecuzione al piano di concordato, alla data del 31 dicembre 2018, con riguardo al passivo concordatario, sono stati effettuati pagamenti per complessivi euro 72.461.946.

Alla data del 30 giugno 2019, con riguardo al passivo concordatario, sono stati effettuati pagamenti per complessivi euro 110.856.870.

Alla data del 30 giugno 2019 sono stati quindi integralmente pagati tutti i prededucibili e i privilegiati ad eccezione dei seguenti creditori:

- organi della procedura
- debiti verso fornitori con vincolo di destinazione di fondi comunitari
- debiti per espropri con vincolo di destinazione di fondi comunitari
- debiti verso la Regione Puglia con vincolo di destinazione di fondi comunitari
- debiti verso i c.d. "Creditori contestati" e/o sequestrati dal Tribunale di Bari

Il procedimento penale n. 4153/2016 RGNR – Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari è stato iscritto nei confronti dell'ex Amministratore Unico di Ferrovie del Sud-Est e altri 17 indagati, per fatti afferenti al reato di bancarotta fraudolenta che hanno determinato lo stato di dissesto della società e generato la necessità dell'accesso alla procedura concordataria. Il 3 luglio 2018, FSI S.p.A. e FSE hanno ricevuto, in qualità di parte offesa, la richiesta di rinvio a giudizio avanzata dalla Procura di Bari unitamente al decreto di fissazione dell'udienza preliminare, innanzi al GUP del Tribunale di Bari, per il giorno 6 luglio 2018.

In ragione della gravità degli episodi in contestazione e dei connessi riflessi economici delle condotte imputate, entrambe le Società si sono costituite parte civile nel procedimento penale. All'udienza preliminare del 19 luglio 2018, il GUP ha ammesso le costituzioni di parte civile di FSI S.p.A. e di FSE, nonché del Ministero infrastrutture e trasporti e del Ministero dell'economia delle finanze. È stata invece respinta la richiesta di costituzione di parte civile di un dipendente di FSE e quella, altresì, avanzata dalla Regione Puglia. Alla successiva udienza del 26 luglio 2018, il GUP ha emesso il decreto che dispone il giudizio. All'udienza del 6 novembre 2018 il Tribunale ha ammesso la costituzione delle parti civili, ivi comprese FSI S.p.A. e FSE. È stata altresì ammessa la costituzione quale parte civile della Regione Puglia, mentre è stata disposta l'esclusione del Ministero dell'economia delle finanze e di un dipendente di FSE. Pende attualmente la fase dibattimentale.

Verifica della Guardia di Finanza nei confronti della Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl

In data 13 dicembre 2018 è stato notificato alla Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl un processo verbale di constatazione inerente agli esiti di una procedura di verifica fiscale avviata in data 10 maggio 2018 dalla Guardia di Finanza - Nucleo Polizia Economico-Finanziaria di Bari. Tale verifica, relativa agli anni di imposta compresi tra il 2013 ed il 2018, è scaturita da taluni procedimenti penali, promossi dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari, aventi ad oggetto il reato di bancarotta fraudolenta, commesso, in danno della società, dall'amministratore unico pro tempore, da alcuni dirigenti e dipendenti della società, anche in concorso con consulenti e fornitori, nel compimento di specifiche operazioni

di gestione aziendale. Il verbale di constatazione in parola contiene rilievi ai fini dell'Imposta sul Reddito delle Società (IRES), dell'Imposta sul Reddito delle Attività Produttive (IRAP) e dell'Imposta sul Valore Aggiunto (IVA), riferiti agli anni 2013, 2014, 2015 e 2016. I rilievi di merito, tutti scaturenti dai summenzionati procedimenti penali, vertono sulla indeducibilità di costi e/o spese disconoscibili dall'Amministrazione finanziaria ed implicanti la ripresa a tassazione, come "costi da reato" *ex art. 14 comma 4-bis*, legge n. 537/1993, ovvero come "costi privi del requisito dell'inerenza", in tutto o in parte, ai sensi dell'art. 109 TUIR, con la connessa rideterminazione in aumento dell'IRAP e l'indetraibilità dell'IVA, ai sensi dell'art. 19 DPR n. 633/72. Sulla base dei rilievi in questione, ai soli fini IRAP, l'Agenzia delle Entrate, Direzione Regionale Puglia, Ufficio Grandi Contribuenti ha notificato in data 21 dicembre 2018 l'avviso di accertamento n. TUB0C0200034/2018, relativamente al quale la Società ha presentato istanza di accertamento con adesione in data 13 febbraio 2019. Il buon esito della vicenda ha consentito di incassare il credito IVA 2011-2017 nei mesi di giugno e luglio per un ammontare pari a circa euro 46 milioni.

Sentenza Corte Appello penale strage di Viareggio

In relazione al procedimento penale n. 6305/2009 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, la Corte d'Appello, in data 20 giugno 2019, ha riformato parzialmente la pronuncia emessa dal Tribunale di Lucca. Per quanto attiene al Gruppo FSI, la Corte d'Appello ha confermato l'assoluzione di FSI S.p.A. e FSI Logistica (oggi Mercitalia Logistics) per responsabilità *ex d.lgs. n. 231/2001* nonché l'assoluzione degli *ex Ad* e Presidente di quest'ultima società e di quattro funzionari di RFI. Ha altresì pronunciato sentenza di assoluzione di ulteriori 5 *ex* dirigenti di RFI, condannati in primo grado, dichiarando anche l'estinzione dei reati per due dirigenti *medio tempore* deceduti (uno di RFI, assolto già in primo grado, e uno di Trenitalia, precedentemente condannato). Sono stati dichiarati estinti per prescrizione i reati di minor gravità edittale di incendio e lesioni colposi. I Giudici di secondo grado hanno invece confermato la responsabilità di Trenitalia e RFI *ex d.lgs. n. 231/2001* e la sanzione pecuniaria disposta a carico di ciascuna Società, pari ad euro 700.000, con revoca della sanzione interdittiva precedentemente irrogata ("divieto di pubblicizzare

beni o servizi” per il periodo di mesi 3); hanno inoltre condannato l’*ex Ad* di FSI per i reati ascrittigli in tale veste (posizione per la quale vi era stata assoluzione in primo grado) confermando altresì la condanna disposta dal giudice di prime cure per la posizione di *Ad* di RFI (periodo 2001-2006). Confermata – seppur rideterminando in diminuzione le pene – la responsabilità a carico dell’*ex Ad* di RFI (periodo 2006-2009) e dell’*ex Ad* Trenitalia, nonché di un dirigente di RFI e due *ex* funzionari di Trenitalia (di cui uno anche per il ruolo all’epoca rivestito in FSI Logistica). Sono state inoltre confermate le responsabilità in ambito Gruppo GATX, anche per i profili di responsabilità *ex* d.lgs. n. 231/2001 (salvo riduzione sanzione pecuniaria e revoca interdittiva), e Cima Riparazioni (società assolta per i profili 231). In merito alle statuizioni civili, è stata estesa all’*ex Ad* di FSI e, di conseguenza, alla Società la condanna ai risarcimenti in favore delle parti civili, già disposta in primo grado a carico degli altri imputati e responsabili civili condannati.

Gli impatti di natura finanziaria per il Gruppo, limitatamente alle poste economiche contenute in sentenza, ma non coperte da polizza assicurativa, sono al momento potenziali e suscettibili di variazione e/o annullamento data la pendenza del Giudizio di Cassazione. In particolare, le sanzioni pecuniarie *ex* d.lgs. n. 231/2001 disposte a carico di RFI e Trenitalia, pari complessivamente a euro 1.400.000, non sono né definitive, né esecutive.

Non definitive, ma immediatamente esecutive sono le statuizioni civili, stimabili in euro 1.322.684 per i risarcimenti e le spese di difesa delle parti civili non coperte da polizza, a carico, in solido, di tutti gli imputati condannati e dei relativi responsabili civili (anche estranei al Gruppo FSI).

FSE - Arriva + altri/ Ministero delle infrastrutture e trasporti e nei confronti di FSI S.p.A. - Corte di giustizia UE (C-385/18)

Con sentenza n. 6417/2017, il TAR Lazio ha respinto il ricorso proposto da Arriva Italia Srl, Ferrotramviaria S.p.A. e COTRAP (“ricorrenti”) ai fini dell’annullamento del decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti n. 248/2016 con il quale è stato individuato in FSI S.p.A. il soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE Srl, detenuta 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 euro 70 milioni a favore di FSE Srl di cui all'art. 1, comma 867, della l. n. 2018/2015, così come modificato dall'art. 47, del d.l. n. 50/2017 e ii) al trasferimento di FSE Srl a FSI S.p.A. 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). In data 8 maggio 2019 si è tenuta innanzi alla Corte di giustizia l'udienza di discussione del procedimento pregiudiziale e a fine luglio 2019 sono state rese note le conclusioni dell'Avvocato generale. Con sentenza del 19 dicembre 2019 la Corte di giustizia europea ha evidenziato che "lo stanziamento di una somma di denaro in favore di un'impresa pubblica che versa in gravi difficoltà finanziarie o il trasferimento dell'intera partecipazione detenuta da uno Stato membro nel capitale di detta impresa a un'altra impresa pubblica, senza alcun corrispettivo, ma in cambio dell'obbligo per quest'ultima di rimuovere lo squilibrio patrimoniale della prima, siano qualificate come «aiuti di Stato» ai sensi dell'articolo 107 TFUE e che " spetta al giudice del rinvio trarre tutte le conseguenze derivanti dal fatto che tali aiuti non sono stati notificati alla Commissione europea, in violazione del disposto dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, e devono pertanto essere considerati illegittimi.". Alla luce di quanto precede e di quanto evidenziato dalla Corte nei precedenti referti si invita la Società a adottare tempestivamente le misure consequenzialmente necessarie a mantenere indenne il patrimonio sociale sia per quanto concerne l'invalidità degli atti posti in essere sia per il recupero della somma stanziata a favore della partecipata Ferrovie del sud est.

4.3 Procedimenti dinnanzi alle Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM)

Procedimento AGCM A/519

Il 7 agosto 2019, al termine di una istruttoria iniziata il 3 maggio 2018, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha accertato la violazione dell'art. 102 del TFUE (abuso di posizione dominante) da parte di FSI S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Trenitalia S.p.A. che hanno posto in essere condotte escludenti, finalizzate ad influenzare la

procedura di affidamento dei servizi di TPL su ferro in Veneto attraverso l'affidamento diretto a Trenitalia, da parte della Regione Veneto del Contratto di Servizio di trasporto pubblico ferroviario regionale fino al 2032. L'Autorità ha confermato gli addebiti contestati e ha accertato l'esistenza di una "complessa e unitaria strategia del Gruppo FSI" volta a sfruttare indebitamente una serie di prerogative, non replicabili da parte di operatori concorrenti, derivanti dalla posizione di operatore verticalmente integrato, attivo sia nello sviluppo della rete (tramite RFI) che nella gestione dei servizi di trasporto (attraverso Trenitalia). L'accertamento della violazione ha comportato l'irrogazione, in solido a FSI S.p.A., RFI S.p.A. e Trenitalia S.p.A., di una sanzione amministrativa pecuniaria simbolica pari a euro 1000. Al riguardo, al di là dell'esiguità dell'importo della sanzione, si invita l'Ente ad adottare tutte le misure cautelative al fine di restare indenne da eventuali ulteriori provvedimenti sanzionatori per violazioni al diritto della concorrenza da parte dell'AGCM e dell'Autorità nazionale anticorruzione che prevedono la facoltà, per le stazioni appaltanti, di escludere dalle procedure di gara ad evidenza pubblica le imprese che siano state riconosciute autrici di violazioni gravi della normativa *antitrust* aventi effetti sulla contrattualistica pubblica e poste in essere nello stesso mercato oggetto della gara in questione. Infatti, nonostante il rischio di esclusione dalla partecipazione a gare, in quanto riferito al mercato in cui è stata accertata la violazione *antitrust*, sembri limitato ad eventuali gare per l'aggiudicazione di servizi di trasporto ferroviario regionale di persone (in Veneto), non si può escludere del tutto che tale rischio gravi anche su FSI S.p.A. e che all'accertamento dell'infrazione da parte dell'AGCM possano far seguito azioni civili di risarcimento del danno da parte di soggetti terzi a norma del combinato disposto dell'art. 33 della legge n. 287 del 1990 e del d.lgs. n. 3 del 2017.

5. SICUREZZA DEL SISTEMA FERROVIARIO

Nel corso del 2018 gli incidenti ferroviari “significativi”, sulle linee ferroviarie gestite da RFI S.p.A., Gestore dell’Infrastruttura del Gruppo FSI Italiane, sono stati 113 in lieve crescita rispetto al 2017 (erano stati 99). L’analisi dei dati ha evidenziato che gli incidenti gravi alle persone causati dal materiale rotabile in movimento rappresentano la quota preponderante degli incidenti complessivi (82%). A fronte di un aumento della produzione, in treni km, del 2,8 per cento, l’indice dell’incidentalità è risultato pari a 0,31 incidenti ogni milione di treni km.

Tabella 15 - Incidenti ferroviari per tipologia

Descrizione	2014	2015	2016	2017*	2018
Collisioni	9	5	3	1	6
Deragliamenti	4	3	1	4	4
Passaggi a livello	16	19	11	11	3
Danni a persone da materiale rotabile	82	67	70	75	93
Altro	4	4	5	8	7
Totale	115	98	90	99	113

**I dati riferiti all’esercizio 2017 sono estratti dal dato comparativo presente nella Relazione finanziaria annuale 2018 poiché rappresentano valori ormai consolidati rispetto alle stime preliminari.*

Fonte: FSI S.p.A.

Con il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, entrato in vigore il 16 giugno 2019, è stata recepita nell’ordinamento nazionale la direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie, introducendo importanti misure al fine di sviluppare e migliorare la sicurezza del sistema ferroviario nazionale e l’accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari.

6. ALTRE INFORMAZIONI RILEVANTI

6.1 Indipendenza ed Imparzialità del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria

La direttiva (UE) 2016/2370 del 14 dicembre 2016 - che modifica la direttiva (UE) 2012/34/UE sull'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e sulla *governance* dell'infrastruttura ferroviaria - è stata recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 297 del 22 dicembre 2018 (entrato in vigore il 23 dicembre 2018).

Gli articoli 7 e 8 del decreto legislativo recepiscono le disposizioni in materia di indipendenza e imparzialità del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, prevedendo, tra l'altro:

- l'obbligo di separazione giuridica da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese a integrazione verticale, da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa;
- l'indipendenza delle funzioni essenziali del gestore e la restrizione della mobilità dei responsabili delle decisioni sulle funzioni essenziali;
- il divieto di doppi mandati per i membri del Cda del gestore dell'infrastruttura e i responsabili delle decisioni sulle funzioni essenziali;
- regole su retribuzioni/premi previsti per responsabili delle funzioni essenziali e membri del Cda del gestore;
- obblighi in materia di trasparenza finanziaria (limiti all'erogazione dei dividendi del GI; vincoli di gestione per prestiti e contratti infragruppo).

Si ricorda che la separazione giuridica del gestore dell'infrastruttura da qualsiasi impresa ferroviaria e l'indipendenza delle funzioni essenziali erano già previste dall'ordinamento italiano e che il Gruppo FSI ha da tempo implementato misure di *governance* coerenti con quelle prescritte dalla nuova normativa.

L'art. 9 recepisce le previsioni in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario di passeggeri, riconoscendo a tutte le imprese ferroviarie, a decorrere dal 14 dicembre 2020, il diritto di accesso all'infrastruttura anche per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri. Come noto, l'apertura alla concorrenza per tutti i servizi nazionali era già prevista dal d.lgs. n. 112 del 2015.

6.2 Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (Gestore dell'Infrastruttura) nel settore SEC 13

L'ISTAT ha reso pubblico, con *flash* Istat del 3 aprile del 2019, l'inserimento di RFI S.p.A., insieme ad altre nove società/enti a capitale pubblico, nel perimetro delle pubbliche amministrazioni (PA); tale decisione avrà decorrenza con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dell'elenco aggiornato dei soggetti ricompresi nel conto economico consolidato della PA.

Sono state condotte delle analisi sugli effetti che l'ingresso di RFI nel citato perimetro potrebbe generare in materie quali:

- la capacità e modalità di investimento del Gestore dell'infrastruttura;
- l'assoggettamento della società a norme, emanate negli anni, volte al contenimento della spesa pubblica.

A seguito di quanto sopra la Capogruppo FSI, insieme a RFI, ha attuato immediate interlocuzioni con le istituzioni (ISTAT, Eurostat, Mef) al fine di identificare eventuali spazi di intervento per evitare che l'ingresso nel SEC 13 possa generare problemi sull'operatività della società stessa.

6.3 Valorizzazione degli "Asset no core" e Realizzazioni - operazioni straordinarie per relativa riallocazione

Con la disposizione di Gruppo n. 241/Ad del 13 novembre 2017 "*Nuovo Modello di Gruppo per la gestione e valorizzazione del Patrimonio Immobiliare non funzionale all'attività ferroviaria e/o al business*" la Capo Gruppo ha inteso individuare indirizzi strategici in materia immobiliare e di *asset allocation* del patrimonio immobiliare non funzionale all'attività ferroviaria e/o al *business* e individuare al suo interno operatori specializzati per la gestione, valorizzazione e vendita del patrimonio immobiliare, quali: FSI Sistemi Urbani in qualità di *Asset Manager*, per i servizi di *asset management*, valorizzazione, commercializzazione e vendita dei portafogli immobiliari; Ferservizi in qualità *Service Provider*, specialista in materia patrimoniale e immobiliare per i servizi di *property, building e facility*.

Nella tabella seguente sono esposte le tipologie degli *asset* a reddito e non a reddito di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (esercizi dal 2017 al 2018) e il loro valore.

Tabella 16 – Patrimonio non strumentale*(in milioni di euro)*

	2017		2018	
	Quantità	Valori	Quantità	Valori
Commerciale (immobili a reddito, spazi di stazione, parcheggi)	76	434	71	432
Industriale (officine)	94	169	89	168
Compendi immobiliari (beni in valorizzazione e vendita)	135	91	127	81
Residenziali (alloggi e case cantoniere)	5.888	190	5.771	183
Altro (terreni, beni minori, linee dismesse, <i>asset</i> atipici, beni in comodato, convenzioni)	250	40	234	38
Totale	6.443	924	6.292	902

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

6.3.1 Valorizzazione dell'attività *retail* delle stazioni ferroviarie

Nel 2018 FSI S.p.A. ha avviato, in qualità di azionista di riferimento di Centostazioni S.p.A. e RFI, un progetto di riorganizzazione societaria finalizzato alla enucleazione e valorizzazione dei complessi immobiliari delle attività *retail* delle proprie stazioni ferroviarie da realizzarsi attraverso la Centostazioni Retail S.p.A. titolare del diritto di sfruttamento economico in esclusiva per una durata ultraventennale degli spazi commerciali e pubblicitari. A tal fine il Cda di Centostazioni S.p.A. e di RFI hanno approvato il 5 e 6 febbraio 2018 il progetto di scissione e il progetto di fusione, mentre il Cda di Capogruppo, il successivo 28 febbraio 2018 ha espresso parere favorevole all'approvazione da parte dell'Assemblea dei soci di Centostazioni S.p.A. del Progetto di scissione parziale e all'approvazione, da parte dell'Assemblea dei soci di Centostazioni S.p.A. e di RFI S.p.A., al Progetto di fusione per incorporazione di quest'ultima in RFI S.p.A. Il Cda di RFI S.p.A., il 13 novembre 2018, ha approvato, il conferimento alla neocostituita Centostazioni Retail S.p.A. del ramo d'azienda convenzionalmente denominato "Ramo *Retail* RFI", destinato allo sfruttamento economico degli spazi commerciali e allo sfruttamento pubblicitario delle stazioni ferroviarie di Torino Porta Susa e Napoli Afragola. Nel dare esecuzione alle delibere assembleari, il 27 giugno 2018, è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale della Centostazioni S.p.A. (con riduzione del capitale sociale della Centostazioni S.p.A. da euro 8.333.335 ad euro 5.358.335) e, in pari data, è stato sottoscritto tra Centostazioni S.p.A. e

Centostazioni Retail S.p.A.³¹ il Contratto CS-CS Retail, derivato, in termini di subcontratto, dalla originaria Convenzione Centostazioni del 2001, per la prosecuzione da parte della beneficiaria dell'esercizio del "Ramo Retail Centostazioni" delle succitate tre stazioni. Tale Contratto è proseguito tra Centostazioni Retail e RFI S.p.A. successivamente alla fusione di Centostazioni S.p.A. in RFI S.p.A. Il 10 luglio 2018 è stato sottoscritto l'atto di fusione per incorporazione della scissa Centostazioni S.p.A. nella RFI S.p.A. con effetto ai fini contabili e fiscali dal 16 luglio 2018, data di cancellazione della società da registro delle imprese. Il capitale sociale di entrambe le società partecipanti alla fusione era interamente posseduto dall'unico socio Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., pertanto RFI S.p.A. non ha aumentato il proprio capitale sociale, il patrimonio di FSI non ha subito alcuna variazione e la fusione è stata effettuata senza alcun concambio, con annullamento del capitale sociale di Centostazioni S.p.A..

L'11 dicembre 2018 l'Assemblea di Centostazioni Retail S.p.A. ha deliberato di aumentare il capitale sociale da euro 2.975.000 a euro 3.797.064, e quindi per un importo di euro 822.064. Il 28 dicembre 2018 la società RFI S.p.A. ha sottoscritto l'aumento di capitale sociale della Centostazioni Retail S.p.A.. A seguito di quanto sopra, la quota di partecipazione di Centostazioni Retail S.p.A. detenuta da Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. era pari al 78,35 per cento mentre quella di RFI S.p.A. risultava essere pari al 21,65 per cento.

Perseguendo l'obiettivo della valorizzazione degli *asset non core*, il 100 per cento del capitale della Centostazioni Retail S.p.A. è stato parallelamente posto in vendita mediante procedura competitiva avviata a marzo 2018 e, come noto, culminata a fine ottobre 2018 nella ricezione di due offerte vincolanti e nell'individuazione del miglior offerente nella società Altarea SCA. In data 27 novembre 2018, il Cda di FSI S.p.A. ha deliberato l'aggiudicazione della procedura di vendita ad Altarea SCA al prezzo da questa offerto e la cessione alla stessa della propria partecipazione (78,35%) nella Centostazioni Retail S.p.A.. Il Cda di RFI S.p.A. ha parimenti deliberato il 5 dicembre 2018 l'aggiudicazione della procedura di vendita ad Altarea SCA al prezzo da questa offerto e la cessione alla stessa della propria partecipazione

³¹ In particolare, si è proceduto all'assegnazione alla Centostazioni Retail S.p.A. di elementi patrimoniali attivi e passivi costituenti il Ramo d'Azienda Retail pari – alla data del 31 ottobre 2017 – ad un patrimonio netto di euro 12.584.209 ai fini della liberazione del capitale sociale iniziale della medesima pari a euro 2.975.000 e dell'imputazione per il residuo importo di euro 9.609.209 a riserve.

(21,65%) nella Centostazioni Retail S.p.A.. Nelle more della definizione della procedura di vendita al 31 dicembre 2018, il capitale sociale della Centostazioni Retail S.p.A., sottoscritto e versato risultava essere ripartito tra i soci come segue: 78,35 per cento del capitale sociale a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., 21,65 per cento del capitale sociale a RFI S.p.A.. La vendita dell'intero capitale di Centostazioni Retail è stata conclusa il 28 marzo. Le azioni sono state vendute da FSI Italiane e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ad Altarea Cogedim con proventi per euro 45 milioni al netto delle somme ancora da incassare dal contratto di sfruttamento economico degli spazi commerciali e allo sfruttamento pubblicitario delle stazioni ferroviarie.

6.4 Gestione dell'infrastruttura nazionale e integrazione con le infrastrutture ferroviarie regionali

Nel 2018 e nel primo semestre del 2019 sono stati firmati anche attraverso RFI una serie di accordi con le Regioni Friuli-Venezia-Giulia, Lazio, Liguria, Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Umbria, con la Provincia di Trento, i Comuni di Brescia, Firenze, Roma Capitale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale con l'obiettivo di programmare e incrementare la capacità di traffico ferroviario regionale e locale, di potenziare le infrastrutture e la tecnologia. RFI è, in particolare, subentrata nella gestione di Ferrovia Centrale Umbra, di Ferrovia Emilia-Romagna e ha firmato una convenzione con la Gruppo Torinese Trasporti.

6.5 Contratti di servizio tra Trenitalia S.p.A. e Regioni su trasporto pubblico locale (TPL)

Trenitalia è la principale società italiana per la gestione del trasporto ferroviario passeggeri e attraverso la propria Divisione regionale fornisce il servizio di TPL ferroviario, secondo quanto previsto dal decreto legislativo n. 422 del 1997, attraverso contratti di servizio stipulati con circa 18 regioni e con le province autonome di Trento e Bolzano. Nella seguente tabella sono riepilogate per singole Regioni le informazioni relative ai Contratti di Servizio (CdS) del Tpl vigenti alla chiusura dell'esercizio 2018.

Tabella 17 - Contratti in vigore al 31 dicembre 2018

(importi in euro)

				Corrispettivo Contrattuale complessivo	Corrispettivo lordo competenza 2018	Penali Stima 2018	Decurtazioni i Stima 2018
REGIONE	Modalità di affidamento	Durata	Note				
Abruzzo	proroga	01.01.2015 31.12.2023		451.236.698	51.468.993	0	0
Basilicata	proroga	01.01.2015 31.12.2023		243.159.934	26.700.000	0	0
Bolzano	diretto	1.01.2016 31.12.2024		290.963.842	29.954.740	(171.890)	(145.038)
Calabria	proroga	01.01.2015 31.12.2017	in corso di finalizz.ne contratto 2018-2032	206.233.103	85.000.000	0	0
Campania	proroga	01.01.2015 31.12.2023		1.433.062.964	156.015.796	(1.417.000)	0
Emilia-Romagna (Consorzio Trasporti Integrato - CTI)	proroga	01.7.2016 30.06.2019	proroga contratto affidato con gara fino 30.06.2019	294.561.876	103.198.484	(676.000)	(487.000)
Friuli V.G.	proroga	1.01.2018 31.12.2019		74.800.000	35.963.901	(26.304)	0
Lazio	diretto	01.01.2018 31.12.2032		3.683.840.000	228.800.000	0	0
Liguria	diretto	01.01.2018 31.12.2032		1.379.500.000	85.640.000	(2.435.470)	0
Marche	proroga	01.01.2015 31.12.2023		342.884.211	37.500.000	0	0
Molise	proroga	01.01.2015 31.12.2023		197.873.704	20.151.845	0	0
Piemonte (Agenzia Mobilità Piemontese)	proroga	01.01.2017 31.12.2020		851.891.600	209.100.000	(5.900.000)	0
Puglia	diretto	01.01.2018 31.12.2032		1.084.251.462	65.003.031	(290.045)	0
Sardegna	diretto	01.01.2017 31.12.2025		396.307.819	43.768.754	(293.925)	0
Sicilia	diretto	01.01.2017 31.12.2026		1.190.905.626	111.535.920	(2.031.130)	0
Toscana	proroga	01.01.2015 31.12.2023		2.118.038.422	235.978.870	(249.037)	(193.707)
Trento	diretto	01.01.2016 31.12.2024		160.528.079	18.846.000	(6.921)	(43.560)
Umbria	diretto	1.01.2018 31.12.2032		621.013.134	39.058.783	(16.600)	0
Val d'Aosta	proroga	fino al 14.12.2019		20.147.822	20.110.893	0	0
Veneto	diretto	01.01.2018 31.12.2032		2.226.786.653	140.000.000	(363.400)	0
TOTALE				17.267.986.949	1.743.796.010	(13.877.721)	(869.306)

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

Il 2018 ha visto la sottoscrizione di numerosi contratti di servizio con affidamento diretto, in particolare con le Regioni: Veneto, Liguria³², Puglia³³, Umbria³⁴ e Lazio³⁵ della durata di quindici anni, mentre con la Regione Siciliana della durata di dieci anni³⁶. È stato, inoltre, aggiudicato a Trenitalia il servizio ferroviario regionale per il periodo 2019 - 2028, che la regione Autonoma Valle d'Aosta ha assegnato con procedura ad evidenza pubblica. Nel corso del 2019 sono stati rinnovati con affidamento diretto i contratti con le Regioni: Marche, Campania e Toscana per quindici anni. È in fase di definizione il contratto con la Regione Calabria.

Si evidenzia, con riferimento al contratto con la Regione Veneto, che il 7 agosto 2019, l'AGCM ha notificato alle società del Gruppo FSI interessate (FSI S.p.A., RFI e Trenitalia S.p.A.) la decisione adottata lo scorso 31 luglio all'esito del procedimento A/519, con cui è stata accertata la violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

Nella tabella n. 18 è riportato l'*ageing* dei crediti nei confronti delle Regioni a valere sui CdS. Per quanto riguarda il TPL su ferro, la particolare condizione di *stress* finanziario in cui versano i bilanci di alcune Regioni italiane potrebbe far perdurare situazioni di incertezza

³² Il 12 gennaio 2018 la società Trenitalia S.p.A. ha sottoscritto con la Regione Liguria il nuovo contratto per lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale di durata quindicennale (2018-2032), che, tra l'altro, entro il 2032 porterà al totale rinnovo della flotta dei treni regionali in circolazione sul territorio ligure.

³³ Il 12 giugno 2018 è stato firmato il nuovo Contratto di servizio tra Trenitalia e la Regione Puglia valido fino al 2032 che prevede una pianificazione a lungo termine con un aumento di produzione di 300 mila treni/km e investimenti per euro 350 milioni da destinare, tra l'altro, al rinnovo della flotta con l'acquisto di nuovi treni e interventi di *revamping* per il miglioramento del *comfort* di viaggio.

³⁴ Il 27 luglio 2018 il nuovo Contratto di servizio Trenitalia S.p.A. e Regione Umbria, valido fino al 2032. La durata quindicennale del contratto consentirà a Trenitalia S.p.A. di attivare il più rilevante programma di investimenti in treni mai realizzato in Umbria per oltre euro 236 milioni da destinare al rinnovo di larga parte della flotta, nonché a *revamping*, manutenzione ciclica dei treni, informatica, tecnologia e interventi sugli impianti. Con il nuovo Contratto e con i nuovi treni, che inizieranno a circolare sui binari umbri a partire dal 2021, si realizzeranno significativi e immediati miglioramenti sui livelli di qualità del servizio a vantaggio della qualità della vita dei pendolari.

³⁵ Il 22 giugno 2018 è stato firmato tra la Regione Lazio e Trenitalia, il nuovo Contratto di servizio della durata di quindici anni (2018-2032), in coerenza con il Regolamento Europeo 1370/2007, che prevede investimenti per euro 1,4 miliardi così ripartiti: euro 907 milioni in nuovi treni, con co-finanziamento della Regione Lazio per euro 149,1 milioni (65 nuovi treni *Rock*, 3 treni *diesel* bimodali, 4 treni regionali veloci), euro 110 milioni per *revamping* di treni già in esercizio, euro 106 milioni in impianti, euro 249 milioni in manutenzione ciclica ed euro 10 milioni in informatica e tecnologia. Il nuovo contratto prevede ulteriori misure per l'incremento del servizio (inteso come treni chilometri) del 2,9 per cento, l'ampliamento della rete di vendita del Lazio e il mantenimento senza incrementi delle tariffe degli abbonamenti regionali annuali e di quelli mensili insieme al BIT.

³⁶ Il 17 maggio 2018 è stato firmato, dal Presidente della Regione Sicilia e l'Ad e Direttore generale di Trenitalia S.p.A., il nuovo Contratto di Servizio valido fino al 2026 che prevede una pianificazione a lungo termine con un aumento di produzione di 1,2 milioni di treni/km e nuovi investimenti per oltre euro 426 milioni da destinare, tra l'altro, al rinnovo della flotta con l'acquisto di nuovi treni e interventi di *revamping* per il miglioramento del *comfort* di viaggio.

sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio. Si segnalano, in particolare le situazioni creditorie al 31 dicembre 2018 delle Regioni: Agenzia Mobilità Piemontese (euro 124,4 milioni), Valle d'Aosta (euro 79,5 milioni), Molise (euro 20,2 milioni), Calabria (euro 47,2 milioni) e Sicilia (euro 118,2 milioni). La Società ha evidenziato di aver avviato l'azione giudiziaria per l'ottenimento del decreto ingiuntivo mentre, negli altri casi è stata avviato il "tentativo di conciliazione" previsto dai contratti e necessario ai fine dell'avvio dell'azione giudiziaria.

Di seguito la rappresentazione grafica della situazione contrattuale dei Contratti di servizio con le Regioni alla data del 30 settembre 2019.

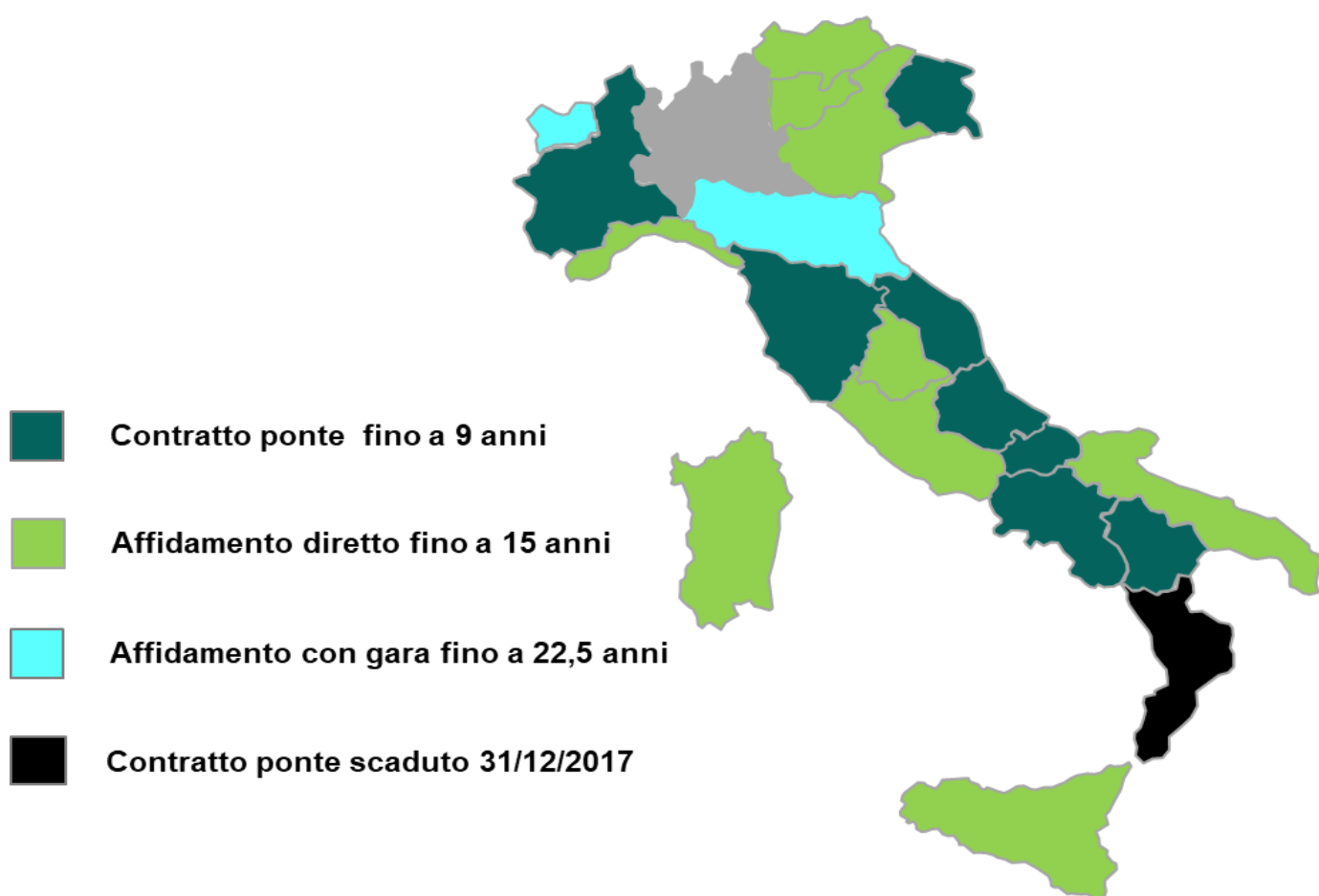


Grafico 1 – Distribuzione e durata contratti di servizio

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

Tabella 18 – Analisi del credito connesso ai contratti di servizio

(importi in euro)

ANALISI DEL CREDITO CONTRATTI DI SERVIZIO AL 31.12.2018									
REGIONE	Crediti per fatture DA EMETTERE	Crediti per fatture EMESSE	Totale credito al 31.12.2018	Di cui scaduto	1-180 gg.	181-365 gg.	>365 gg.	INCASSI 2019 su crediti 2018	Interessi fatturati 2018-2019
Abruzzo	0	15.892.143	15.982.143	1.995.503	0	0	1.995.503	12.436.559	0
Basilicata	0	26.399.002	26.339.002	19.724.002	13.350.000	6.374.002	0	26.339.002	0
Bolzano	12.216.884	0	12.216.884	0	0	0	0	5.997.066	0
Calabria	30.915.909	14.803.999	45.719.908	14.803.999	8.100.000	0	6.703.999	20.425.000	0
Campania	8.188.508	38.973.288	47.161.796	7.893.288	0	0	7.893.288	36.685.504	0
Consorzio Trasporti Integrati Emilia-Romagna	41.932.160	0	41.932.160	0	0	0	0	26.294.074	0
Friuli -Venezia Giulia	23.619.981	(859.367)	22.760.614	(859.367)	80.910	80.910	(1.021.187)	0	0
Lazio	21.157.932	2.972.687	24.130.619	2.972.687	(40)	0	2.972.727	22.039.394	0
Liguria	28.694.292	0	28.694.292	0	0	0	0	16.648.000	0
Marche	9.396.425	214.253	9.610.678	214.253		214.253	0	9.375.000	0
Molise	450.000	19.701.845	20.151.845	14.934.563	10.434.563	4.500.000	0	0	1.701.252
Agenzia per la Mobilità Piemontese	58.240.768	66.163.750	124.404.518	66.163.750	66.163.750	0	0	98.051.500	339.620
Puglia	3.250.000	390.821	3.640.821	390.821	0	0	390.821	2.974.255	0
Sardegna	13.797.062	0	13.797.062	0	0	0	0	8.634.132	0
Sicilia	33.460.776	84.773.882	118.234.658	73.651.940	55.767.960	17.883.980	0		794.502
Toscana	59.053.870	0	59.053.870	0	0	0	0	56.889.902	0
Trento	4.708.366	0	4.708.366	0	0	0	0	47.180.000	0
Umbria	3.734.972	8.443.445	12.178.417	3.253.188	3.253.188	0	0	3.885.161	0
Val d'Aosta	20.110.893	59.426.887	79.537.780	51.319.671	0	11.192.270	40.127.400	11.698.344	0
Veneto	45.293.912	0	45.293.912	0	0	0	0	9.835.297	0
	418.222.710	337.386.345	755.609.345	256.458.297	157.150.331	40.245.414	59.062.551	35.088.448	2.835.374

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

Infine, sempre nella tabella seguente, fornita da FSI S.p.A. in sede istruttoria, è riportato il piano di investimenti correlato ai contratti di servizio sottoscritti di Trenitalia per rinnovare il parco rotabili del trasporto regionale che prevede la realizzazione di nuovi treni destinati al trasporto regionale per circa euro 4,198 miliardi³⁷.

³⁷ Il primo lotto che prevede la fornitura di 150 treni media capacità (200 posti a sedere) è stato aggiudicato alla Alstom Ferroviaria S.p.A. per un importo complessivo dell'Accordo-Quadro di euro 904,8 milioni, della durata di sei anni, prorogabile fino ad un massimo di ulteriori tre anni. Il secondo lotto, avente ad oggetto 300 treni ad alta capacità (minimo 450 posti a sedere), è stata rilasciata aggiudicazione all'impresa Hitachi Rail Italy per un importo complessivo dell'Accordo-Quadro di euro 2.589,7 milioni, della durata di sei anni, prorogabile fino ad un massimo di ulteriori tre anni. Infine, è stata aggiudicato, nel corso del 2018, il lotto relativo ai treni regionali *diesel* per un valore complessivo di circa euro 950 milioni. La produzione del materiale rotabile prosegue secondo i piani definiti e ad oggi sono stati consegnati già 18 convogli di cui 11 nel 2018 e 7 nel corso del primo semestre 2019.

Tabella 19 – Piano di investimento correlato ai contratti di servizi con le Regioni

Contratti in vigore anno 2018

(in milioni di euro)

REGIONE	Investimenti da Piano Economico Finanziario	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Totale	Mat. rot.
Abruzzo	Investimenti complessi previsti da contratto	20,5	10,1	10,5	4,4	5,0	9,7	9,2	14,6	3,8											87,8	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>	16,3	3,5	5,8	-	-	5,4	5,4	10,8	-											47,2	47,2
Basilicata	Investimenti complessi previsti da contratto	12,0	5,3	1,7	5,0	5,0	1,6	1,5	7,6	1,5											41,1	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>	10,5	3,5	-	3,5	3,5	-	-	6,2	-											27,2	27,2
Bolzano	Investimenti complessi previsti da contratto		18,6	44,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4										65,8	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>		17,6	44,0	-	-	-	-	-	-	-										61,6	61,6
Calabria	Investimenti complessi previsti da contratto																				-	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>																				-	-
Campania	Investimenti complessi previsti da contratto	10,5	99,6	57,9	55,1	11,9	10,3	7,0	7,5	8,0											267,9	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>	-	80,4	40,2	40,2	-	-	-	-	-											160,8	160,8
Emilia-Romagna	Investimenti complessi previsti da contratto		38,6	56,9	17,9	433,4	122,7	6,8	1,6	1,1	0,9	0,8	0,5								681,3	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>		22,5	37,5	-	427,0	118,9	4,7	-	-											610,6	610,6
Friuli-Venezia Giulia	Investimenti complessi previsti da contratto																				-	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>																				-	-
Lazio	Investimenti complessi previsti da contratto				44,0	52,7	161,6	301,4	225,4	309,8	47,2	28,6	24,1	19,5	17,0	17,5	18,0	19,0	20,0		1.305,8	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>				-	-	109,4	260,1	197,4	263,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	830,1	830,1
Liguria	Investimenti complessi previsti da contratto				69,8	36,2	54,8	182,2	85,2	74,5	8,8	7,8	6,0	5,1	5,4	5,4	5,4	5,4	5,6		557,7	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>				33,5	-	43,1	172,0	75,6	66,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	390,3	390,3
Marche	Investimenti complessi previsti da contratto	4,3	23,9	35,9	7,4	14,8	21,6	13,0	9,5	9,5											139,9	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>	-	13,4	26,8	-	6,7	13,4	3,5	-	-											63,8	63,8
Molise	Investimenti complessi previsti da contratto	1,5	1,6	5,0	5,6	2,1	8,8	1,8	1,8	1,6											29,8	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>	-	-	3,5	3,5	-	6,5	-	-	-											13,5	13,5
Piemonte	Investimenti complessi previsti da contratto			34,3	31,8	30,9	127,5														224,5	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>			-	-	-	102,0														102,0	102,0
Puglia	Investimenti complessi previsti da contratto				10,4	26,9	3,8	76,5	100,9	32,3	63,1	6,3	1,5	1,9	4,4	5,7	5,7	5,5	5,5		350,1	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>				-	18,6	-	73,8	98,4	30,8	61,5	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	288,0	288,0
Sardegna	Investimenti complessi previsti da contratto			5,2	13,8	35,5	17,4	42,9	2,8	1,8	2,0	2,1									123,4	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>			-	7,1	28,6	13,0	39,0	-	-	-	-									87,7	87,7
Sicilia	Investimenti complessi previsti da contratto			15,5	18,2	40,0	101,1	178,1	7,3	6,8	5,4	6,1	7,6								385,9	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>			-	-	24,6	88,1	172,0	-	-	-	-	-								284,7	284,7
Toscana	Investimenti complessi previsti da contratto	170,4	42,3	102,4	21,7	91,3	61,3	23,0	24,0												560,3	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>	146,0	-	75,2	-	70,5	41,4	-	-	-											333,1	333,1
Trento	Investimenti complessi previsti da contratto		45,0	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7											50,6	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>		44,3	-	-	-	-	-	-	-											44,3	44,3
Umbria	Investimenti complessi previsti da contratto				10,8	3,7	3,2	67,3	130,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,5	2,0	3,0	3,2	3,2	3,2		236,1	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>				-	-	-	64,0	128,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	192,0	192,0
Val d'Aosta	Investimenti complessi previsti da contratto																				-	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>																				-	-
Veneto	Investimenti complessi previsti da contratto				52,2	51,6	250,5	214,2	187,4	115,2	14,0	18,1	20,1	23,6	23,8	20,5	19,5	19,3	18,0		1.048,0	
	<i>di cui nuovo Materiale Rotabile</i>				-	-	203,2	180,1	175,3	103,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	661,7	661,7
	Totale	219,1	285,0	370,2	421,4	893,7	1.207,4	1.340,2	994,1	707,5	157,8	89,3	81,1	75,2	76,4	72,5	71,3	71,7	70,3	-	7.204,07	4.198,45

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

6.6 Acquisto Alitalia

FSI S.p.A., con riferimento alle operazioni di ingresso nel capitale Alitalia, in linea con le indicazioni del Governo³⁸, si è adoperata per acquisire tutti gli elementi necessari per valutare la fattibilità e sostenibilità della stessa anche attraverso la presentazione di un'offerta il 31 ottobre 2018. La medesima offerta, valutata positivamente dai Commissari straordinari di Alitalia non ha, tuttavia, potuto concretizzarsi per il mancato avveramento dei presupposti per un rilancio sostenibile e duraturo in partenariato con *partners* industriali di primario livello.

Secondo la previsione dell'articolo 79 del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18, in considerazione della situazione determinata dall'epidemia da COVID-19 sulle attività di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e di Alitalia Cityliner S.p.A. entrambe in amministrazione straordinaria, il Governo è autorizzato a costituire una nuova società interamente controllata dal Mef ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta, in deroga al d.lgs. n. 175 del 2016.

³⁸ L'art. 37 del decreto decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 coordinato con la legge di conversione 28 giugno 2019, n. 58 ha autorizzato il Mef a sottoscrivere quote del capitale della NewCo Nuova Alitalia entro un limite massimo pari agli interessi maturati sul prestito ricevuto da Alitalia e modificato la disciplina relativa alla restituzione del prestito "ponte", riconducendola nell'ambito della procedura di ripartizione dell'attivo dell'amministrazione straordinaria.

7. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA DEL GRUPPO E DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.

7.1 Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Con riferimento all'esercizio 2018 il Dirigente preposto e l'Ad della Capogruppo hanno rilasciato l'Attestazione sul bilancio d'esercizio e sul consolidato di FSI S.p.A. in data 26 marzo 2019, senza evidenziare aspetti di rilievo.

7.2 Attività del Collegio sindacale

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio e consolidato 2018, evidenziando che nel corso del 2018 non sono emersi fatti significativi suscettibili di menzione sulla Relazione del Collegio stesso.

7.3 Relazione della Società di revisione

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione legale sia del bilancio di esercizio che di quello consolidato al 31 dicembre 2018 redigendo, per ognuno di essi, la relazione prevista dall'artt. 14 e 16 del Decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39.

La società di revisione ha ritenuto i bilanci conformi agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea, esprimendo un giudizio positivo sulla loro redazione, giudicata idonea a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa sia di FSI S.p.A. che del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.

7.4 Notazioni generali sul bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato include, oltre alla Capogruppo FSI S.p.A., 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 sulle 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.

Nelle tabelle che seguono, che riprendono gli allegati delle note esplicative al bilancio consolidato, sono indicate le imprese incluse nell'area di consolidamento e le società collegate.

Di seguito sono descritte le variazioni più significative intervenute nel corso del 2018 nell'area di consolidamento:

- A far data dal 1° gennaio 2018 la società Cemat S.p.A. ha modificato la propria ragione sociale in Mercitalia Intermodal S.p.A.. Inoltre, così come definito nell'atto sottoscritto in data 19 dicembre 2017, con effetto dal 1° gennaio 2018 la società Mercitalia Terminal S.p.A. è stata fusa per incorporazione nella società Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer), la quale ha modificato nella medesima data la propria ragione sociale (da Serfer a Mercitalia Shunting & Terminal Srl).
- Sempre in data 1° gennaio 2018 la società OHE AG ha ceduto a terzi l'intera partecipazione nelle società Uelzener Hafenbetriebs – und Umschlag (UHU) e Osthannoversche Umschlags (OHU) per un importo complessivo di euro 0,8 milioni. Per la definizione della cessione relativa alla seconda partecipazione, effettuata verso un ente pubblico, si è in attesa dell'approvazione delle autorità regionali competenti.
- In data 18 gennaio 2018, a seguito del parere positivo dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), è stato effettuato l'atto di conferimento da parte del Ministero dell'economia e delle finanze (Mef) a FSI Italiane dell'intera partecipazione detenuta in ANAS S.p.A., per un valore patrimoniale di euro 2,86 miliardi. Di seguito si riporta la situazione patrimoniale e finanziaria predisposta secondo gli UE-IFRS alla data del conferimento (dati risalenti al bilancio consolidato del gruppo ANAS al 31 dicembre 2017, approvato dall'assemblea dei soci in data 10 settembre 2018).

Tabella 20 – Situazione patrimoniale e finanziaria
(in milioni di euro)

	2017
ATTIVO	
Immobili, impianti e macchinari	326
Attività immateriali	3.176
Attività per imposte anticipate	259
Partecipazioni (metodo del patrimonio netto)	163
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	914
Crediti commerciali e contratti di servizio non correnti	1
Altre attività non correnti	1.132
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	1.906
Totale attività non correnti	7.877
Contratti di costruzione	110
Rimanenze	11
Crediti commerciali e contratti di servizio correnti	443
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	60
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	364
Crediti tributari	18
Altre attività correnti	602
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	1.077
Totale attività correnti	2.685
Totale attività	10.562
Capitale sociale	2.270
Riserve	2.413
Riserve di Valutazione	(14)
Utili (perdite) portati a nuovo	(1.968)
Patrimonio netto del Gruppo	2.701
Capitale e Riserve di Terzi	165
Patrimonio Netto di Terzi	165
Patrimonio Netto	2.866
PASSIVO	
Finanziamenti a medio/lungo termine	282
TFR e altri benefici ai dipendenti	35
Fondi rischi e oneri	1.844
Passività per imposte differite	248
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	1.428
Altre passività non correnti	0
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.135
Totale passività non correnti	4.972
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti a medio/lungo termine	596
Debiti commerciali correnti	1.260
Debiti per imposte sul reddito	1
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	71
Altre passività correnti	717
Acconti per opere da realizzare correnti	79
Totale passività correnti	2.724
Totale passività	7.696
Totale patrimonio netto e passività	10.562

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

- Il 2 febbraio 2018, in accordo con quanto deliberato nell'assemblea dei soci del 29 dicembre 2017, i soci Mercitalia Logistics S.p.A. e HUPAC SA hanno sottoscritto l'aumento di capitale sociale della controllata Terminal Alptransit Srl, in maniera non proporzionale rispetto alle partecipazioni da ciascuno possedute. A seguito di quanto sopra, la quota di partecipazione di Terminal Alptransit Srl detenuta dal Gruppo FSI Italiane, per il tramite di Mercitalia Logistics S.p.A., risulta essere pari al 58 per cento, rispetto al 50 per cento detenuto al 31 dicembre 2017, di conseguenza Terminal Alptransit Srl è una società controllata al 31 dicembre 2018.
- Il 26 febbraio 2018, nell'ambito del IX aumento di capitale sociale, deliberato dall'Assemblea della società nella seduta del 20 dicembre 2017, è stata sottoscritta e versata l'unica *tranche* dell'aumento di capitale di Tunnel Ferroviario del Brennero per un importo complessivo di euro 140 milioni. A seguito di tale operazione, il Gruppo FSI Italiane, tramite la controllata RFI S.p.A., risulta titolare, per effetto di differenti dinamiche di sottoscrizione da parte degli altri soci, di una quota di capitale sociale pari all'88,20 per cento rispetto all'87,93 per cento detenuto al 31 dicembre 2017.
- Il 19 giugno 2018 l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della società Cisalpino SA ha deliberato di avviare la liquidazione della società e, pertanto, la società è uscita dal perimetro di consolidamento del Gruppo FSI Italiane.
- Il 10 luglio 2018 è stato approvato il Piano Concordatario della controllata Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl. Per ulteriori informazioni di rinvia alla Relazione sulla gestione, paragrafo Altre informazioni.
- Il 1° agosto 2018 è stata costituita la società Blu Jet Srl, iscritta nella sezione ordinaria del Registro delle Imprese di Messina il 2 agosto 2018, con capitale sociale deliberato, sottoscritto e interamente versato pari ad euro 200.000. La società è detenuta al 100 per cento da RFI S.p.A. ed ha lo scopo di gestire il collegamento ferroviario via mare sulla Villa San Giovanni – Messina.
- Il 13 novembre 2018 l'Assemblea straordinaria di RFI S.p.A. ha deliberato di aumentare il capitale sociale da euro 31.525.279.633 ad euro 31.528.425.067, e quindi per un importo di euro 3.145.434, integralmente riservato per la sottoscrizione al Socio Unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e da liberarsi mediante conferimento in natura della Partecipazione,

di sua piena esclusiva titolarità, nella Grandi Stazioni Rail S.p.A. In pari data il Socio Unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha sottoscritto integralmente il predetto aumento di capitale sociale e contestualmente ha conferito a RFI S.p.A. l'intera partecipazione di Grandi Stazioni Rail S.p.A..

- Il 30 novembre 2018 la società Italferr S.p.A. ha acquistato una partecipazione pari all'80 per cento del capitale sociale della Cremonesi Workshop Srl - CREW, società che vanta una presenza consolidata in molti Paesi esteri e che è riuscita ad affermarsi con importanti progetti civili, industriali, infrastrutturali ed energetici. L'operazione è stata portata avanti con l'obiettivo di creare sinergie per affrontare il mercato italiano ed internazionale, anticipando la domanda di infrastruttura integrata e garantendo un approccio multidisciplinare per lavorare anche nel settore metropolitano e tramviario. Il prezzo complessivo pagato per l'acquisto della società, comprensivo dell'aggiustamento prezzo previsto dall'accordo di investimento tra le parti, per tener conto delle differenze intervenute nella posizione finanziaria netta della CREW presa a base per la determinazione del prezzo provvisorio e quella esistente al 30 novembre 2018, nonché dell'opzione di acquisto dell'ulteriore 20 per cento del capitale sociale, da parte di Italferr, previsto dai patti parasociali ed esercitabile dal 1° gennaio 2023, è stato pari ad euro 21 milioni. L'avviamento provvisorio iscritto, pari ad euro 14 milioni, deriva dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al valore delle attività nette identificate, ed è stato calcolato in coerenza con il principio contabile IFRS 10 applicando il *present access method*. Il business acquisito ha partecipato, pro-quota, ai ricavi consolidati dell'esercizio per euro 4 milioni ed al risultato di periodo per euro 0,3 milioni.
- Il 14 dicembre 2018 la società Mercitalia Rail Srl ha acquisito il restante 50 per cento della società Pol Rail Srl a sua volta controllante del 93 per cento della società Rom Rail Srl. Il prezzo complessivo pagato per l'acquisto del controllo della società è stato pari ad euro 3 milioni; in accordo con quanto previsto dall'IFRS 3 è stato iscritto nel bilancio consolidato del Gruppo un avviamento provvisorio, pari ad euro 1 milione, quale differenza tra il *fair value* del prezzo di acquisto rispetto al valore delle attività nette identificate, ed è stato riconosciuto un provento finanziario, pari a euro 1 milione, quale differenza tra il *fair value* dell'interessenza alla data di acquisizione del controllo ed il valore a cui la partecipazione era rilevata nel bilancio consolidato del Gruppo.

- Il 17 dicembre 2018 è costituita la società FSI Technology S.p.A., iscritta nella sezione ordinaria del Registro delle Imprese di Roma il 20 dicembre 2018, con capitale sociale deliberato, sottoscritto e versato pari ad euro 1.000.000. La società è detenuta al 100 per cento da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ed ha per oggetto sociale l'erogazione dei servizi Ict per il Gruppo FSI e per il mercato. L'operatività della società è ora avviata e ne è stata data opportuna comunicazione al Cda di FSI S.p.A.. Si attendono, nel prossimo futuro riscontri sulle economie attese rispetto alle precedenti gestioni delle singole società in materia di IT.

Si evidenzia inoltre che nel corso del 2018 si è proceduto all'allocazione del prezzo di acquisto delle società acquisite nella seconda metà dell'esercizio 2017: Qbuzz BV e TrainOSE SA. Di seguito il dettaglio.

Qbuzz BV

La Società ha comunicato che il 31 agosto 2017 attraverso la controllata Busitalia-Sita Nord Srl si è proceduto all'acquisto dalla società Abellio Nederland BV dell'intero capitale sociale della società Qbuzz BV, terzo operatore di TPL su gomma in Olanda (quasi euro 200 milioni di fatturato, circa 50 milioni di chilometri all'anno di servizi ripartiti tra la concessione di Utrecht e quella di Gronigen-Drenthe nel Nord-Est del Paese, oltre 60 milioni di passeggeri trasportati all'anno, 1.700 addetti, 650 autobus e, a Utrecht, 26 tram). Il prezzo complessivo pagato per l'acquisto della società è stato pari a euro 37 milioni, di cui 7 milioni quale "*earn out*". Tale ammontare, previsto nell'atto di acquisizione della società Qbuzz BV, in caso di andamento positivo delle gare in corso o future che in un triennio avesse comportato un incremento complessivo del volume di affari pari a euro 90 milioni, è stato corrisposto al venditore, in considerazione dei risultati raggiunti antetempo, nel corso del mese di settembre 2018. FSI ha evidenziato che l'acquisizione, oltre a rappresentare uno *step* significativo per la crescita del Gruppo FSI in Europa, permetterà lo scambio di *best practice* e *know-how* che potranno essere utilizzati per migliorare la competitività del gruppo Busitalia anche nel mercato domestico. Come sopra accennato, il prezzo complessivo pagato per l'acquisto della società è stato pari a euro 37 milioni; i costi sostenuti per l'acquisizione, pari a euro 0,3 milioni, sono stati spesi a conto economico nell'esercizio. L'avviamento provvisorio iscritto nel 2017, pari a euro 33 milioni, derivava dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al valore delle attività nette identificate, pari a euro 4 milioni. Nel corso

dell'esercizio 2018 è stata effettuata l'attività di allocazione puntuale del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società alle attività nette acquisite (*purchase price allocation*); le tabelle che seguono mostrano l'ammontare del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società e l'ammontare del *fair value* delle attività e passività assunte a seguito dell'operazione di aggregazione aziendale, applicando i principi contabili richiesti dall'IFRS 3 – *Business Combinations*.

Tabella 21 – Allocazione del prezzo di acquisto

(in milioni di euro)

Cassa	29,6
<i>Earn out</i>	7,0
Interessi ed altre partite minori	0,3
Prezzo di acquisto	36,9
Valore <i>minorities</i>	0
Totale	36,9

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

Tabella 22 – Valore patrimoniale Qbuzz

(in milioni di euro)

Valore Patrimonio netto della società Qbuzz alla data di acquisizione	3,6
Storno costi di gara capitalizzati	(1,7)
Valore Patrimonio netto della società Qbuzz alla data di acquisizione rettificato	1,9
Attività Immateriali - Concessione di Utrecht	14,0
Attività Immateriali - Concessione di Groningen-Drehnte	8,1
Software	0,6
Contingent Asset	0,6
Passività per imposte differite	(5,8)
Attività nette post allocazione prezzo	19,4
Avviamento	17,5
ATTIVO	
Immobili, impianti e macchinari	59,1
Attività immateriali	22,7
Attività per imposte anticipate	0,4
Altre attività non correnti	2,2
Totale attività non correnti	84,4
Rimanenze	0,9
Crediti commerciali e contratti di servizio correnti	3,0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	19,3
Altre attività correnti	9,7
Totale attività correnti	32,9
Totale attività	117,3
PASSIVO	
Finanziamenti a medio/lungo termine	40,3
Fondi Rischi ed Oneri	1,0
Passività per imposte differite	5,8
Totale passività non correnti	47,1
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	12,0
Debiti commerciali correnti	5,7
Altre passività correnti	33,1
Totale passività correnti	50,8
Totale passività	97,9
Attività nette	19,4

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

L'avviamento di euro 17,5 milioni, importo derivante dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al *fair value* delle attività nette identificate, ad avviso della Società, rappresenta il ragionevole valore delle sinergie attese dall'acquisizione, in particolare da quelle derivanti dall'importanza strategica di avere un operatore attivo nel mercato olandese, in funzione delle possibili ulteriori gare TPL, nonché dalla redditività attesa dei contratti già acquisiti, la cui scadenza è prevista per il 2033. L'avviamento iscritto non è deducibile ai fini fiscali.

TrainOSE SA

In data 14 settembre 2017 Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha acquistato da *Hellenic Republic Asset Development Fund SA* il 100 per cento del capitale sociale della società TrainOSE SA. La società ha per oggetto sociale la fornitura di servizi di trasporto merci e passeggeri a livello extraurbano, regionale e nazionale in Grecia.

L'acquisizione è stata effettuata con l'obiettivo di espandere le attività del Gruppo all'estero, in un mercato, come quello greco, non ancora maturo.

Il prezzo complessivo pagato per l'acquisto della società è stato pari a euro 45 milioni; l'avviamento provvisorio iscritto, pari a euro 10 milioni, derivava dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al valore delle attività nette identificate, pari a euro 35 milioni.

Nel corso dell'esercizio 2018 è stata effettuata l'attività di allocazione puntuale del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società alle attività nette acquisite (*purchase price allocation*); le tabelle che seguono mostrano l'ammontare del corrispettivo trasferito per l'acquisto della società e l'ammontare del *fair value* delle attività e passività assunte a seguito dell'operazione di aggregazione aziendale, applicando i principi contabili richiesti dall'IFRS 3 – *Business Combinations*.

Tabella 23 - Allocazione del prezzo di acquisto

(in milioni di euro)

Cassa	45,0
Prezzo di acquisto	45,0
Valore <i>minorities</i>	0
Totale Valore	45,0
Valore Patrimonio netto della società TrainOSE alla data di acquisizione	34,7
Altre attività Immateriali - Relazioni con i clienti del settore Merci	6,6
Altre attività Immateriali - Contratto di PSO con la Repubblica Greca	5,5
Passività per imposte differite	(3,5)
Attività nette post allocazione prezzo	43,3
Avviamento	1,7

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

Le attività nette sopra esposte sono il risultato dell'applicazione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS e della conseguente iscrizione in base ad essi di tutte le attività e passività identificabili come rientranti nel perimetro di acquisto alla data del 14 settembre 2017. Il dettaglio delle stesse è riportato nella tabella seguente:

Tabella 24 – Valore patrimoniale TrainOSE SA

(in milioni di euro)

ATTIVO	
Immobili, impianti e macchinari	0,5
Attività immateriali	12,1
Totale attività non correnti	12,6
Rimanenze	1,0
Crediti commerciali e contratti di servizio correnti	6,4
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	30,1
Altre attività correnti	22,2
Totale attività correnti	59,7
Totale attività	72,3
PASSIVO	
Altre passività non correnti	2,7
Fondi Rischi ed Oneri	5,0
Passività per imposte differite	3,5
Totale passività non correnti	11,2
Debiti commerciali correnti	10,8
Altre passività correnti	7,0
Totale passività correnti	17,8
Totale passività	29,0
Attività nette	43,3

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

L'avviamento di euro 1,7 milioni, importo derivante dall'eccedenza del prezzo di acquisto rispetto al *fair value* delle attività nette identificate, ad avviso della Società, rappresenta il ragionevole valore delle sinergie attese dall'acquisizione, in particolare da quelle derivanti dall'importanza strategica di avere un operatore attivo nel mercato greco, in funzione dell'ampliamento del corridoio Merci nell'est Europa. L'avviamento iscritto non è deducibile ai fini fiscali.

7.4.1 Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato

Premessa

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari, il Gruppo FSI predispone schemi riclassificati di stato patrimoniale e conto economico, diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-UE adottati dal Gruppo e dettagliati nelle Note al Bilancio consolidato. Tali schemi riclassificati contengono indicatori di *performance*, che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dal *business*.

Inoltre, per consentire una migliore comprensione dei commenti sull'andamento economico dell'esercizio in corso e delle variazioni registrate rispetto al precedente, si riportano nel seguito le principali operazioni straordinarie societarie che hanno sensibilmente inciso sui valori in esame. Tali operazioni, non rappresentando discontinuità nel *business* del Gruppo FSI Italiane né un ingresso in nuovi settori operativi³⁹, non hanno determinato la necessità di predisporre prospetti *pro forma* negli schemi riclassificati che seguono. In dettaglio:

- a far data dal 18 gennaio 2018 (data del trasferimento azionario ed acquisizione dell'effettivo controllo a seguito del parere positivo dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) la società ANAS S.p.A., così come le sue controllate, è stata inclusa nel conto economico di Gruppo; pertanto, l'esercizio in esame comprende, contrariamente al 2017, gli effetti economici di tale acquisizione⁴⁰. In dettaglio, il suddetto trasferimento si è perfezionato attraverso la sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale per euro 2,86 miliardi da parte del Mef. FSI ha inoltre evidenziato che l'inserimento di ANAS nel perimetro di consolidamento si è potuto realizzare una volta conclusa: i) l'analisi sul valore del conferimento in applicazione dei principi contabili del Gruppo ii) la transizione da parte del gruppo ANAS ai principi contabili IFRS, riflessa nella Relazione finanziaria annuale della società, deliberata dal Cda della società il 25 giugno 2018 e approvata dal socio FSI S.p.A. nell'Assemblea del 10 settembre 2018;
- il 14 settembre 2017 (data del *closing* formale dell'operazione) la TrainOSE SA è entrata a far parte del Gruppo FSI Italiane (100% controllata da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.) influenzando di fatto gli economics del solo ultimo trimestre del 2017. L'intero esercizio 2018 vede, invece, il pieno contributo della società al *business* del Trasporto ferroviario del Gruppo FSI Italiane.

Parziali impatti sulle variazioni sono stati determinati, infine, anche dalle società: Trenitalia c2c Ltd (consolidata a partire da febbraio 2017), Busitalia Simet S.p.A. (entrata a far parte del

³⁹ ANAS S.p.A. ha integrato la gestione delle infrastrutture strategiche italiane che il Gruppo FSI Italiane gestisce, affiancando a quella ferroviaria quella stradale-autostradale (entrambe nel settore operativo "Infrastruttura").

⁴⁰ Il Collegio sindacale di ANAS e la Società di revisione incaricata in sede di approvazione del bilancio 2018 il 22 marzo 2019, hanno raccomandato l'attenzione, in particolare, sul complesso contenzioso che ha in essere la Società per euro 11,6 miliardi dalla cui definizione potrebbero derivare esiti sfavorevoli e oneri allo stato attuale non oggettivamente determinabili, sull'andamento di alcune società tra le quali la Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione dal 14 maggio 2013 con rilevanti e complesse tematiche connesse al riconoscimento dell'indennizzo a favore della stessa e la ANAS International Enterprise S.p.A..

business gomma a partire dal 7 aprile 2017), Qbuzz BV e Qbuzz Mobility Services BV (acquisite invece il 31 agosto 2017).

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

Tabella 25 – Impatti operazioni societarie

(in milioni di euro)

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

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

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

Tabella 26 – Conto economico consolidato

(in milioni di euro)

	2017	2018*	Variazione	%
Ricavi Operativi	9.293	12.078	2.785	30,0
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	8.993	11.566	2.573	28,6
Altri proventi	300	512	212	70,7
Costi operativi	(6.980)	(9.602)	(2.622)	(37,6)
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.313	2.476	163	7,0
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.595)	(1.762)	(167)	(10,5)
Risultato operativo (EBIT)	718	714	(4)	(0,6)
Saldo della gestione finanziaria	(100)	(97)	3	3,0
Risultato prima delle imposte	618	617	(1)	(0,2)
Imposte sul reddito	(64)	(58)	6	9,4
Risultato di esercizio delle attività continuative	554	559	5	0,9
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	(2)		2	100,0
Risultato netto di esercizio	552	559	7	1,3
Risultato netto di gruppo	542	540	(2)	(0,4)
Risultato netto di terzi	10	19	9	90,0

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

* Il Gruppo ha applicato l’IFRS 9 e l’IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia, ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto ad alcune riclassifiche.

Venendo quindi all’analisi dell’andamento complessivo del Gruppo FSI Italiane, al fine di comprendere l’andamento operativo del *business*, ed è necessario precisare che nel

comparare il risultato dell'esercizio 2018 con il risultato dell'esercizio 2017, bisogna tenere in considerazione – oltre agli effetti rilevanti che discendono dalle operazioni straordinarie sintetizzate in precedenza, frutto comunque di scelte strategiche del *management* incluse nei piani industriali di volta in volta approvati – anche gli effetti che sono derivati da disposizioni normative entrate in vigore a fine 2017, come di seguito commentato.

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

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

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

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

merci che evidenzia un decremento del fatturato pari a euro 18 milioni. Risulta pari ad euro 1 milione, invece, l'apporto del settore navigazione.

All'interno del servizio passeggeri su ferro si sono poi registrati andamenti diversi a seconda delle tipologie di *business*.

Le *performance* del servizio *Short Haul* risultano positivo (euro +167 milioni) sia in ambito nazionale (Trenitalia S.p.A. euro +59 milioni) sia internazionale (Gruppo Netinera Deutschland euro +13 milioni; Trenitalia c2c Ltd euro + 27 milioni e TrainOSE SA euro + 66 milioni). Anche i ricavi da trasporto pubblico locale (TPL) sono in crescita principalmente a causa dei rinnovi dei contratti di servizio tra il Gruppo Ferrovie dello Stato (Trenitalia S.p.A.) con le Regioni.

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

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

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

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

La Società ha riferito che alla crescita complessiva dei ricavi operativi hanno contribuito anche gli Altri proventi e in particolare le più volte menzionate operazioni “societarie” per euro 126 milioni rispetto alla variazione complessiva di euro 212 milioni. La restante parte residuale accoglie perlopiù gli effetti di fenomeni di natura non ricorrente quali ad esempio la riduzione del debito seguita alla chiusura della procedura di concordato della società Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici Srl (euro +63 milioni) ed altre poste, come le penalità attive tra le quali quelle del *performance regime* e degli indennizzi assicurativi.

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

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

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

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

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a euro 714 milioni, restando sostanzialmente in linea rispetto all’esercizio precedente. In dettaglio la crescita registrata a livello di EBITDA è stata controbilanciata dai maggiori ammortamenti, strettamente correlati ai rilevanti passaggi in

esercizio degli investimenti significativi operati nel Gruppo, e svalutazioni, rispettivamente per euro 193 milioni ed euro 3 milioni, cui si contrappongono minori accantonamenti per euro 29 milioni. Tale ultima voce fondamentale accoglie l'andamento della parte straordinaria del Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione.

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

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

Tabella 27 – Stato patrimoniale consolidato riclassificato

(in milioni di euro)

	2017	2018	Variazione
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	402	(324)	(726)
Altre attività nette	1.173	2.378	1.204
Capitale circolante	1.575	2.054	479
Capitale immobilizzato netto	47.279	50.986	3.706
Altri fondi	(2.902)	(4.622)	(1.720)
Attività nette possedute per la vendita	2		(2)
CAPITALE INVESTITO NETTO	45.954	48.418	2.464
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(65)	(555)	(490)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	7.338	7.210	(128)
Posizione finanziaria netta	7.273	6.655	(618)
Mezzi propri	38.681	41.763	3.082
COPERTURE	45.954	48.418	2.464

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

Il **Capitale investito netto** di Gruppo, pari a euro 48.418 milioni, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2018 di euro 2.464 milioni per effetto dell'incremento del **Capitale immobilizzato netto** (euro +3.706 milioni), del **capitale circolante** (euro +479 milioni),

compensati dall'incremento degli **Altri fondi** (euro -1.720 milioni) e dal minimo decremento delle **Attività nette possedute per la vendita** (euro -2 milioni).

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

- gli effetti dell'ingresso del gruppo ANAS che sulla posta incidono complessivamente per euro -533 milioni. In dettaglio: i) maggiori debiti/crediti commerciali per euro -909 milioni; ii) apporto di rimanenze ed attività da contratto per euro +103 milioni; iii) maggiori acconti a fornitori per euro +273 milioni;
- minori crediti relativi al Contratto di Servizio (CdS) verso le Regioni (euro -127 milioni) e al Contratto di Servizio verso il Mef (euro -280 milioni). Tale ultima variazione è dovuta sostanzialmente all'incasso dei crediti per corrispettivi da Contratto di Servizio della media e lunga percorrenza, riferibili ai crediti fatturati per l'anno 2017;
- minori crediti commerciali relativi al trasporto passeggeri su ferro, per euro 11,3 milioni, e al trasporto merci, per euro 9,2 milioni;
- maggiori rimanenze (euro +98 milioni), principalmente riferibili alla produzione delle officine nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per la costruzione di cuori, deviatori e altre apparecchiature relative all'infrastruttura ferroviaria;
- i maggiori acconti registrati verso i fornitori del servizio elettrico (euro +57 milioni).

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

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

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

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

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

- dell'apporto del gruppo ANAS che sulla posta incide per euro 531 milioni. In dettaglio la variazione si riferisce prevalentemente a: i) apporto di disponibilità liquide (euro +371 milioni); ii) incremento del valore dei diritti concessori, comprensivo dei valori riferiti all'ex Fondo Centrale di Garanzia (euro +397 milioni), riferibile essenzialmente ad ANAS S.p.A. e alle sue controllate, per la produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o Enti di riferimento in ottemperanza a quanto previsto dagli IFRS per le attività in concessione interamente contribuite, e; iii) maggiori debiti finanziari verso Cassa Depositi e Prestiti (euro -178 milioni);
- della diminuzione del conto corrente di tesoreria (euro -267 milioni), nel quale conferiscono i versamenti effettuati dal Mef per il Contratto di Programma per l'infrastruttura ferroviaria;
- dell'aumento dei finanziamenti da banche (euro -287 milioni) riconducibile all'effetto contrapposto dell'incremento della provvista a breve e dei rimborsi per prestiti destinati all'acquisto di materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale;

– della riduzione dei prestiti obbligazionari (euro +407 milioni) riferibile sostanzialmente al rimborso del prestito obbligazionario Eurofima per euro 612 milioni, a cui si contrappongono la sottoscrizione a marzo 2018 del titolo obbligazionario a tasso variabile dell'ammontare di euro 200 milioni e durata pari a 12 anni a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* quotato presso l'*Irish Stock Exchange*.

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

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

7.4.2 Dati di dettaglio relativi al conto economico consolidato

La tabella che segue illustra i dati del conto economico consolidato del Gruppo FSI al 31 dicembre 2018, ponendoli a raffronto con i dati dell'esercizio 2017.

Tabella 28 – Conto economico consolidato

(in milioni di euro)

	2018	2017*
- Ricavi e proventi		
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.566	8.993
Altri proventi	512	300
Totale ricavi e proventi	12.078	9.293
- Costi operativi		
Costo del personale	(4.853)	(4.178)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(1.599)	(1.136)
Costi per servizi	(4.371)	(2.663)
Costi per godimento beni di terzi	(257)	(229)
Altri costi operativi	(204)	(202)
Costi per lavori interni capitalizzati	1.682	1.428
Totale costi operativi	(9.602)	(6.980)
Ammortamenti	(1.571)	(1.378)
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	(155)	(152)
Accantonamenti	(36)	(65)
Risultato operativo	714	718
- Proventi e oneri finanziari		
Proventi finanziari	92	62
Oneri finanziari	(221)	(176)
Totale proventi e oneri finanziari	(129)	(114)
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	32	14
Risultato prima delle imposte	617	618
Imposte sul reddito	(58)	(64)
Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		(2)
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)	559	552
<i>Risultato netto di Gruppo</i>	540	542
<i>Risultato netto di Terzi</i>	19	10

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ha registrato nel 2018 un risultato netto di euro 559 milioni, di cui euro 540 milioni realizzati dal Gruppo ed euro 19 milioni dai terzi. Il risultato del Gruppo FSI si consolida e registra un incremento dell'1,3 per cento (euro +7 milioni) rispetto al 2017. Tale incremento supera il 30 per cento se nel confronto si tengono presenti i valori deputati alle operazioni non ricorrenti (il riferimento guarda in particolare alle rilevanti sopravvenienze attive riflesse nel 2017, per euro 128 milioni, come effetto sugli anni 2015 e 2016 dell'applicazione del nuovo regime tariffario regolato dell'energia elettrica per la trazione ferroviaria). Come già evidenziato, il risultato normalizzato del 2018 si attesterebbe a euro 498 milioni con un incremento di euro 74 milioni rispetto al risultato normalizzato 2017 (+17%).

RICAVI

I ricavi totali, pari a euro 12.078 milioni, vedono sia l'incremento dei ricavi derivanti dalle vendite e dalle prestazioni (euro +2.573 milioni) sia l'incremento degli altri proventi (euro +212 milioni), per un incremento totale di euro 2.785 milioni.

Ricompresi tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni, pari complessivamente a euro 11.566 milioni, i ricavi da servizi di trasporto (viaggiatori e merci) registrano un incremento di euro 123 milioni. La crescita generata dall'incremento dei ricavi del traffico viaggiatori pari a euro 141 milioni è imputabile ai buoni risultati del trasporto regionale (euro +113 milioni) e del trasporto su gomma (euro +57 milioni) parzialmente compensati da una contrazione nel settore della media e lunga percorrenza (euro -29 milioni). Il *business* merci, invece, contribuisce negativamente alla *performance* di Gruppo facendo registrare una flessione di euro 18 milioni legata ai minori volumi di traffico sia a livello nazionale che estero.

Positivo anche il contributo dei ricavi da Contratti di Servizio (euro +164 milioni) principalmente generato, nel mercato domestico, dall'incremento previsto per l'anno 2018 dal Contratto di Servizio 2017-2026 sottoscritto tra Trenitalia – Mef – Mit (euro +14 milioni) e, sul mercato estero, dal contributo di TrainOSE e Qbuzz BV (euro +127 milioni).

I ricavi da servizi di infrastruttura evidenziano un incremento di euro 2.161 milioni generato essenzialmente dall'ingresso nell'area di consolidamento, a partire dal mese di gennaio 2018, del gruppo ANAS (euro 2.144 milioni, relativi all'attività di costruzione e gestione della concessione dell'infrastruttura stradale). I ricavi delle altre società del Gruppo presentano un incremento di euro 17 milioni dovuto principalmente all'aumento dei ricavi da pedaggio (euro +16 milioni), essenzialmente attribuibile all'adeguamento ISTAT dei prezzi e all'incremento dei volumi della produzione.

Gli Altri proventi, pari a euro 512 milioni, evidenziano un incremento di euro 212 milioni rispetto al 2017 collegato principalmente all'ingresso delle società del gruppo ANAS nel perimetro di consolidamento (euro 125 milioni) e alla riduzione del debito seguita alla chiusura del concordato di Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl (euro 63 milioni).

COSTI

I costi operativi, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano un incremento di euro 2.622 milioni derivante dai seguenti fattori:

- incremento del costo del personale per euro 675 milioni, dovuto principalmente alle nuove società entrate a far parte del perimetro di consolidamento del Gruppo (euro +560 milioni, di cui euro 442 milioni riferibili al gruppo ANAS ed euro 90 milioni riferibili a Qbuzz BV) nonché dall'incremento del costo medio unitario derivante dalla piena applicazione del contenuto economico previsto dal nuovo CCNL della Mobilità Area contrattuale Attività Ferroviarie;
- aumento degli altri costi netti per euro 1.947 milioni, generato essenzialmente dall'aumento dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci per euro 463 milioni (di cui euro 31 milioni legati al gruppo ANAS) collegato ai maggiori consumi per investimenti in c/esercizio e in c/capitale (euro +232 milioni, di cui euro 26 milioni imputabili al gruppo ANAS) nonché alla crescita dei costi per l'energia elettrica (euro +187 milioni) legata agli effetti della legge n. 167/2017, dall'incremento dei costi per servizi per euro 1.708 milioni, riconducibile sostanzialmente all'ingresso del gruppo ANAS nel perimetro di consolidamento (euro +1.196 milioni di costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale, euro +255 milioni di costi per manutenzione ordinaria della rete stradale e autostradale in concessione ed euro +104 milioni di costi diversi), parzialmente compensati dall'incremento dei costi per lavori interni capitalizzati pari a euro 254 milioni (di cui 35 riferibili al gruppo ANAS) connesso alle rilevanti attività di *upgrading* tecnologico, ai lavori di sviluppo e di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria, agli interventi di manutenzione ciclica e incrementativa dei rotabili nonché ai lavori di sviluppo dell'infrastruttura stradale e autostradale.

7.4.3 Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo

Il prospetto che segue mostra i dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2018 ponendoli a raffronto con quelli dell'esercizio 2017.

Tabella 29 - Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo
(in milioni di euro)

	2017	2018
ATTIVITÀ		
Immobili, impianti e macchinari	44.449	44.371
Investimenti immobiliari	1.398	1.403
Attività immateriali	988	4.260
Attività per imposte anticipate	158	413
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	373	555
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione		1.917
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	1.863	2.155
Crediti commerciali non correnti	9	9
Altre attività non correnti	1.307	4.471
Totale attività non correnti	50.545	59.554
Rimanenze	2.102	2.200
Crediti commerciali correnti	2.548	2.494
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	620	818
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	17	1.220
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.834	1.796
Crediti tributari	113	120
Altre attività correnti	5.231	4.317
Totale attività correnti	12.465	12.965
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	3	
Totale attività	63.013	72.519
Patrimonio Netto e passività		
Capitale sociale	36.340	39.204
Riserve	42	50
Riserve di valutazione	(467)	(436)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	1.923	1.896
Utile/(Perdita) d'esercizio	542	540
Patrimonio Netto del Gruppo	38.380	41.254
Utile/(Perdita) di Terzi	10	19
Capitale e Riserve di Terzi	240	424
Totale Patrimonio Netto di Terzi	250	443
Patrimonio Netto	38.630	41.697
PASSIVITÀ		
Finanziamenti a medio/lungo termine	9.125	8.335
TFR e altri benefici ai dipendenti	1.633	1.474
Fondi rischi e oneri	944	2.588
Passività per imposte differite	275	525
Acconti per opere da realizzare non correnti		995
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	44	1.620
Debiti commerciali non correnti	96	49
Altre passività non correnti	160	138
Totale passività non correnti	12.277	15.724
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	2.389	3.069
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	50	35
Debiti commerciali correnti	4.252	5.398
Debiti per imposte sul reddito	18	19
Acconti per opere da realizzare correnti		142
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	33	69
Altre passività correnti	5.363	6.366
Totale passività correnti	12.105	15.098
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	1	
Totale passività	24.383	30.822
Totale Patrimonio Netto e passività	63.013	72.519
* Il Gruppo ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia, ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto a riclassifiche.		

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

ATTIVITÀ

Nel 2018 il totale delle Attività evidenzia rispetto al precedente esercizio un incremento di 9.506 milioni passando da euro 63.013 milioni a euro 72.519 milioni.

Tra le Attività, la voce “Immobili, impianti e macchinari” presenta una variazione negativa di circa euro 78 milioni, dovuta all’effetto netto degli investimenti realizzati nell’esercizio per euro 5.770 milioni, relativi prevalentemente al 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 (euro 4.655 milioni) ed all’acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile (euro 642 milioni), dall’iscrizione di “Contributi conto impianti”, ricevuti dal Mef, dalla UE e dagli altri Enti Pubblici per euro 4.725 milioni, dagli ammortamenti per euro 1.293 milioni, dalle perdite di valore per euro 112 milioni e dalle operazioni straordinarie effettuate nell’esercizio per euro 340 milioni (di cui euro 326 milioni riferibili al gruppo ANAS e per euro 14 milioni al consolidamento integrale di Terminal Alptransit Srl precedentemente consolidata con il metodo del patrimonio netto).

Le Attività immateriali hanno subito un incremento complessivo di euro 3.272 milioni, sostanzialmente per l’ingresso del gruppo ANAS nell’area di consolidamento (euro 3.176 milioni). In particolare, si evidenzia l’incremento registrato nella voce “Diritti concessori”, pari complessivamente a euro 2.705 milioni, che si riferisce principalmente ai beni gratuitamente reversibili della concessionaria SITAF S.p.A., afferenti le concessioni delle tratte autostradali Torino-Bardonecchia – A32 e Traforo del Frejus – T4 per euro 1.124 milioni, e al valore novato della Concessione di ANAS S.p.A., definita sulla base del nuovo Contratto di Programma 2016-2020, sottoscritto dalla società il 27 dicembre 2017, per euro 1.391 milioni.

La voce “Partecipazioni” subisce un incremento di euro 182 milioni, riconducibile sostanzialmente alle partecipazioni in Concessioni Autostradali Venete CAV S.p.A. (euro 62 milioni), SITMB S.p.A. Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (euro 76 milioni), e Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. (euro 18 milioni), confluite nel Gruppo FSI nel gennaio 2018 a seguito del già citato conferimento alla Capogruppo da parte del Ministero dell’economia e delle finanze (Mef) dell’intera partecipazione detenuta in ANAS S.p.A. ed all’aumento di capitale effettuato da TFB S.p.A. in BBT SE (euro 15 milioni).

La voce “Attività finanziarie non correnti e correnti per accordi di servizi in concessione” si riferisce all’ammontare della produzione realizzata sull’infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o Enti di riferimento ed è pari complessivamente a euro 3.137 milioni (quota corrente pari a euro 1.220 milioni). Tale voce è principalmente legata alle convenzioni stipulate con Regioni ed Enti locali (euro 1.143 milioni), agli interventi di cui ai Contratti di programma dal 2007 al 2015 (euro 605 milioni), agli interventi finanziati da contributi pluriennali, dalle deliberazioni CIPE e dai Fondi Sviluppo e Coesione (euro 412 milioni), agli interventi previsti da progetti comunitari (euro 218 milioni) e ad altri interventi (euro 454 milioni). L’importo si riferisce sostanzialmente sia a costi sostenuti da ANAS S.p.A. di cui è già stata predisposta la relativa rendicontazione e richiesta di rimborso ai Ministeri ed Enti competenti, sia costi sostenuti dalla stessa che saranno oggetto di rendicontazione futura in quanto riferiti a produzione realizzata ma non ancora oggetto di pagamento alle ditte appaltatrici.

La voce “Attività finanziarie correnti e non correnti” presenta un incremento di euro 582 milioni, imputabile essenzialmente al decremento dei “Crediti verso il Mef per contributi quindicennali da riscuotere” (euro 514 milioni), all’iscrizione del credito verso Strada dei Parchi (*ex art. 7 l. 178/02*) per euro 675 milioni, all’incremento delle “Altre partecipazioni” imputabile principalmente alla quota di partecipazione di ANAS S.p.A. nella società Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione⁴¹ (euro 315 milioni) e all’incremento degli altri crediti finanziari per euro 75 milioni, connesso per 63 milioni all’ingresso del gruppo ANAS nel perimetro di consolidamento; tali crediti sono riferiti principalmente a depositi a breve stipulati con i depositi dell’*ex* Fondo Centrale di Garanzia.

La voce “Altre attività non correnti e correnti” ammonta complessivamente a euro 8.788 milioni, con una variazione positiva di euro 2.250 milioni rispetto all’esercizio precedente, da ricondursi, principalmente all’iscrizione dei crediti verso Stato per contenzioni⁴² (euro 975 milioni) e all’incremento dei crediti verso il Mef e verso il Mit (euro 1.709 milioni). I suddetti

⁴¹ Per effetto del consolidamento del gruppo ANAS, la quota di partecipazione del Gruppo FSI Italiane in Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione è 94,85 per cento, pari alla somma delle quote possedute da ANAS S.p.A. e RFI S.p.A. La società non è stata inclusa nel perimetro di consolidamento in quanto posta in liquidazione.

⁴² I crediti verso Stato per contenziosi 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 S.p.A..

crediti si sono incrementati di euro 6.043 milioni, principalmente per effetto dell'iscrizione: i) di euro 1.016 milioni, in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di Bilancio 2018" e dal "Decreto fiscale 2018" (d.l. 119/2018) ii) di crediti MIT relativi al contributo Merci per il 2018 pari a euro 120 milioni ed euro 19 milioni *ex* legge 166/2002 iii) di euro 4.369 milioni per contributi in conto capitale relativi al "Contratto di Programma" e destinati agli investimenti infrastrutturali ed alla manutenzione straordinaria per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, iv) dai contributi stanziati dal MIT in conto impianti per euro 519 milioni e relativi essenzialmente al completamento della linea AV/AC Milano-Genova (euro 120 milioni), al quadruplicamento della Pistoia-Lucca (euro 121 milioni) e al completamento della Galleria di Base del Brennero (euro 270 milioni). Per quanto riguarda gli incassi avvenuti nell'esercizio 2018, pari a euro 4.334 milioni, si evidenzia che gli stessi si riferiscono per euro 1.025 milioni ai contributi in conto esercizio e per 3.309 ai contributi in conto capitale precedentemente descritti.

I "crediti commerciali correnti e non correnti", al lordo del fondo svalutazione, risultano in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (euro -54 milioni) sostanzialmente per effetto dell'incremento dei crediti verso "Clienti ordinari" correnti per euro 432 milioni, dovuto principalmente all'ingresso nel perimetro di consolidamento del gruppo ANAS (euro 386 milioni) e dell'incremento delle Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione (euro +90 milioni, di cui 103 milioni riconducibili all'ingresso nel perimetro di consolidamento del gruppo ANAS), parzialmente compensati dal decremento dei crediti da Contratto di Servizio nei confronti delle Regioni (euro 127 milioni) e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (euro 280 milioni) dovuto alla regolazione finanziaria degli stessi nonché dall'aumento del fondo svalutazione crediti (euro +152 milioni) anch'esso imputabile, in maggior misura, all'ingresso del gruppo ANAS nell'area di consolidamento (euro 104 milioni).

Le disponibilità liquide ammontano a euro 1.796 milioni, con una riduzione rispetto all'esercizio precedente di euro 38 milioni attribuibile all'effetto congiunto generato dalla maggiore liquidità apportata dal gruppo ANAS e dalle società Terminal Alptransit Srl e Pol Rail Srl (consolidate integralmente a partire dal corrente esercizio), controbilanciata dal pagamento dei dividendi al Mef (euro 150 milioni) nonché dai fabbisogni finanziari delle società del Gruppo.

PASSIVITÀ

Le Passività nel 2018 sono pari a euro 30.822 milioni, con un incremento di euro 6.439 milioni rispetto al precedente esercizio. Tra le Passività, la voce “Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine” presenta un decremento di euro 110 milioni essenzialmente per effetto: i) del decremento dei prestiti obbligazionari per euro 407 milioni (generato dal rimborso del prestito Eurofima per euro 607 milioni parzialmente compensato dalla nona tranche di emissione del prestito obbligazionario relativo al Programma *Euro Medium Term Notes*); ii) dell’incremento dei finanziamenti da banche, pari a euro 287 milioni, dovuto principalmente all’effetto contrapposto dell’incremento della provvista a breve per euro 30 milioni, dei rimborsi per prestiti per euro 443 milioni, finanziati da BEI e Intesa Sanpaolo destinati all’acquisto di nuovo materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale e dell’inclusione nel perimetro di riferimento dei finanziamenti relativi al gruppo ANAS per euro 669 milioni.

La voce “Fondi per rischi ed oneri” (sia quota a breve che a lungo) ammonta complessivamente a euro 2.588 milioni con una variazione in aumento di euro 1.629 milioni, di cui euro 1.548 milioni relativi al contenzioso per lavori su strade classificate come statali o autostrade in concessione e con terzi, legato alle società del gruppo ANAS.

La voce “Acconti per opere da realizzare correnti e non correnti”, pari complessivamente a euro 1.137 milioni (quota corrente pari a euro 142 milioni), si riferisce alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi alla società ANAS S.p.A..

La voce “Debiti commerciali non correnti e correnti” si incrementa nel corso dell’esercizio 2018 di euro 1.099 milioni, sostanzialmente per l’effetto combinato dell’ingresso nell’area di consolidamento dei fornitori relativi alle società appartenenti al gruppo ANAS (euro 1.191 milioni), in parte compensati dalle registrazioni di note di credito per anticipi a fornitori di materiale rotabile (euro 102 milioni).

Le “Altre passività non correnti e correnti” ammontano complessivamente a euro 6.504 milioni e comprendono gli acconti iscritti principalmente dal gestore dell’infrastruttura a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (Mef e Mit), dell’Unione Europea e di Altre Amministrazioni, relativi agli investimenti da effettuare sulla rete infrastrutturale nonché gli stanziamenti relativi al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT Sas (già Lyon Turin Ferroviarie Sas – LTF Sas). La voce evidenzia anche un

incremento degli “Altri debiti e ratei e risconti passivi” per euro 702 milioni, legato principalmente all’ingresso nel perimetro di consolidamento del gruppo ANAS (euro 676 milioni) e all’iscrizione degli anticipi per contributo Merci (euro 62 milioni), parzialmente compensato da una variazione negativa legata alle movimentazioni di periodo dei debiti e dei ratei e risconti passivi. La variazione relativa al gruppo ANAS si riferisce principalmente ai debiti per contributi ricevuti dai Ministeri da trasferire ai concessionari autostradali (euro 413 milioni) e agli enti locali (euro 34 milioni).

La voce “Debiti per imposte”, pari a euro 19 milioni accoglie per euro 13 milioni le somme dovute dalle società del Gruppo rientranti nel perimetro del consolidato fiscale, per Irap, e dalle altre non rientranti, per Ires e Irap, e per euro 6 milioni le imposte sul reddito delle società estere.

Il prospetto sottoindicato riporta tutte le variazioni intervenute negli esercizi 2017 e 2018 delle principali voci di patrimonio netto consolidato.

Tabella 30 - Variazioni esercizi 2017 e 2018 delle principali voci di patrimonio netto consolidato

PATRIMONIO NETTO														
		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	Patrimoni o Netto di Gruppo	Patrimoni o Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 1° gennaio 2017	36.340	7			3	(162)	(350)		(502)	1.559	758	38.155	257	38.412
Aumento di capitale (riduz. capitale)													4	4
Distribuzione dividendi											(300)	(300)	(10)	(310)
Destin.ne del risult.to netto dell'es. prec.		32	50						82	376	(458)			
Variazione area di consolidamento										(62)		(62)	(10)	(72)
Altri movimenti			(50)						(50)	50			(1)	(1)
Utile/(Perdita) complessivo rilevato di cui:						57	(12)		45		542	587	10	597
Utile/(Perdita) d'esercizio											542	542	10	552
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto						57	(12)		45			45		45
Saldo al 31 dicembre 2017*	36.340	39			3	(105)	(362)		(425)	1.923	542	38.380	250	38.630
Effetti della prima applicazione dell'IFRS 9 al netto dell'effetto fiscale										(242)		(242)		(242)
Saldo al 1° gennaio 2018	36.340	39			3	(105)	(362)		(425)	1.681	542	38.138	250	38.388
Aumento di capitale (riduz. capitale)	2.864											2.864	15	2.879
Distribuzione dividendi											(150)	(150)	(9)	(159)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		11							11	381	(392)			
Variazione area di consolidamento					(3)	(12)	(1)		(16)	(166)		(182)	168	(14)
Altri movimenti														
Utile/(Perdita) complessivo rilevato di cui:						31	13		44		540	584	19	603
Utile/(Perdita) d'esercizio											540	540	19	559
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto						31	13		44			44		44
Saldo al 31 dicembre 2018	39.204	50				(86)	(350)		(386)	1.896	540	41.254	443	41.697

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

* Il Gruppo ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia, ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto ad alcune riclassifiche.

Il capitale sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2018, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'economia e delle finanze, risulta costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di euro 39.204 milioni. L'incremento di euro 2.864 milioni è imputabile alla già citata operazione di conferimento dell'intera partecipazione di ANAS S.p.A. da parte del Mef.

La riserva legale, pari a euro 50 milioni, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce.

La riserva di conversione risulta completamente azzerata in conseguenza dell'avvio della procedura di liquidazione della società Cisalpino.

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. Al 31 dicembre 2018 il saldo è negativo per euro 86 milioni (euro -105 milioni al 31 dicembre 2017).

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione. Al 31 dicembre 2018 il saldo della riserva è negativo per euro 350 milioni (euro -362 milioni al 31 dicembre 2017).

Il valore degli Utili (perdite) portati a nuovo, positivo per euro 1.896 milioni, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate, nonché alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti, oltre che agli effetti della già descritta operazione di conferimento della partecipazione in ANAS (euro -166 milioni).

Infine, si rileva una variazione in diminuzione relativa al dividendo distribuito e pagato all'azionista il 15 maggio 2018 (euro 150 milioni).

7.5 Notazioni generali sul bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Con il ruolo di *holding* industriale, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., è titolare delle funzioni di direzione strategica, di indirizzo gestionale, di *governance* per le società operative e cura direttamente la gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse (finanza, relazioni istituzionali, *management*).

Si riportano di seguito le principali variazioni intercorse nella gestione 2018 rispetto a quella del 2017.

Tabella 31 - Conto economico (FSI S.p.A.)

(valori in milioni di euro)

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

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

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

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

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

La riduzione del Risultato operativo (EBIT), oltre a quanto descritto in precedenza, è dovuta alle maggiori svalutazioni registrate sugli investimenti immobiliari, alle rettifiche di valore

apportate sui crediti (anche a seguito dell'applicazione del nuovo principio IFRS 9) e sull'incremento degli ammortamenti di periodo.

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

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

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

Tabella 32 - Stato patrimoniale riclassificato (FSI S.p.A.)

(valori in milioni di euro)

	2017	2018	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	444	389	(55)
Altre attività nette	151	77	(74)
Capitale circolante	595	466	(129)
Immobilizzazioni tecniche	553	549	(4)
Partecipazioni	35.273	38.072	2.799
Capitale immobilizzato netto	35.826	38.621	2.795
TFR	(9)	(9)	
Altri fondi	(485)	(419)	66
TFR e Altri fondi	(494)	(428)	66
Attività nette detenute per la vendita		22	22
CAPITALE INVESTITO NETTO	35.927	38.681	2.754
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(837)	(728)	109
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(101)	(220)	(119)
Posizione finanziaria netta	(938)	(948)	(10)
Mezzi propri	36.865	39.629	2.764
COPERTURE	35.927	38.681	2.754

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

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

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

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

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

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

La Posizione finanziaria netta registra una variazione positiva di euro 10 milioni, con un incremento della liquidità netta che passa da un valore di euro 938 milioni al 31 dicembre 2017 ad euro 948 milioni al 31 dicembre 2018. Tale variazione deriva principalmente dalle minori disponibilità liquide a seguito del pagamento dei dividendi effettuato a favore del

Mef (euro 150 milioni), da apporti di capitale sociale (euro 53 milioni) come già descritto nel precedente capoverso “Capitale immobilizzato netto”, cui si contrappone l’incasso, nel periodo, dei dividendi erogati dalle società controllate (euro 142 milioni).

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

7.5.1 Dati di dettaglio relativi al conto economico di FSI S.p.A.

I dati relativi alle voci del conto economico per il 2018 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono riportati nella tabella che segue, posti a raffronto con quelli relativi al 2017.

Tabella 33 - Conto economico FSI S.p.A.

	<i>(valori in euro)</i>	
	2017*	2018
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	168.782.793	164.904.344
Altri proventi	13.360.358	15.224.719
Totale ricavi	182.143.151	180.129.063
Costo del personale	(53.031.014)	(73.568.558)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(24.848.271)	(29.303.791)
Costi per servizi	(90.347.086)	(104.479.553)
Costi per godimento beni di terzi	(3.558.144)	(4.689.800)
Altri costi operativi	(28.789.883)	(25.214.408)
Costi per lavori interni capitalizzati	68.851	238.002
Totale costi	(200.505.547)	(237.018.108)
Risultato operativo	(44.628.224)	(97.111.727)
Proventi da partecipazioni	149.574.755	141.543.879
Altri proventi finanziari	174.663.247	165.026.180
Oneri su partecipazioni	(175.112)	(127.404.582)
Altri oneri finanziari	(157.959.122)	(148.355.949)
Totale proventi e oneri finanziari	166.103.768	30.809.528
Risultato prima delle imposte	121.475.544	(66.302.199)
Imposte sul reddito	109.434.624	128.699.776
Risultato del periodo delle attività continuative	230.910.168	62.397.577
Risultato netto d’esercizio	230.910.168	62.397.577

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

*La Società ha applicato l’IFRS 9 e l’IFRS 15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

RICAVI

I ricavi delle vendite e prestazioni evidenziano un decremento di euro 3.879 mila rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- un decremento dei ricavi da vendite immobiliari per euro 1.640 mila per una flessione registrata nella risposta del mercato al portafoglio immobiliare proposto in vendita dalla società; le minori attività connesse al patrimonio *trading*, per complessivi euro 487 mila riconducibili ai minori volumi di manutenzione incrementativa realizzati sul patrimonio immobiliare *trading* sulla base dei programmi di intervento di anno in anno elaborati; minori vendite diverse per euro 1.592 mila, riguardano le pubblicazioni e la vendita di spazi pubblicitari nelle principali stazioni nazionali (Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova); minori ricavi relativi agli addebiti che Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha effettuato nei confronti delle società del Gruppo per euro 709 mila;
- un incremento dei ricavi da locazione e da sfruttamento commerciale delle stazioni di proprietà, di euro 577 mila, riconducibile al miglior andamento dei ricavi da sfruttamento commerciale degli spazi di stazione di proprietà.

Gli altri proventi si incrementano di euro 1.865 mila per l'effetto combinato di:

- un aumento delle commissioni attive su fidejussioni alle società del Gruppo (euro +2.418 mila), per le maggiori garanzie accordate a loro favore nell'esercizio; un aumento dei compensi spettanti per cariche sociali di dirigenti nominati in Società del Gruppo e in altre Associazioni (euro +31 mila);
- della riduzione dei proventi diversi (euro -733 mila) relativi, per la maggior parte, relativa alla formazione finanziata, ai contributi AGCM addebitati alle Società del Gruppo, ai minori rimborsi per oneri legali da vertenze, per penali, per spese di spedizione e altro.

COSTI

I costi operativi ammontano a euro 237.018 mila (euro 200.506 mila nel 2017), con un incremento di euro 36.512 mila. Tale incremento è essenzialmente dovuto:

- ai maggiori costi del personale (euro +20.538 mila) per le variazioni incrementative registrate nel numero di FTE (*Full Time Equivalent*) del personale dipendente, per i

maggiori oneri di incentivazione all'esodo riconosciuti nell'anno (euro 1.824 mila), per gli accantonamenti previsti per il personale dirigente coinvolto nel processo di *change management* (euro 8.277 mila); in contrapposizione ai rilasci risultanti nel precedente esercizio per euro 3.896 mila per un decremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per euro 66 mila dovuto a una riduzione degli incarichi di collaborazione ed un incremento degli altri costi del personale per euro 637 mila, prevalentemente dovuto ai maggiori costi per la formazione (euro 583 mila);

- all'incremento dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (euro +4.456 mila), è attribuibile principalmente alle variazioni registrate nelle giacenze di immobili e terreni *trading* (euro +8.049 mila), cui si contrappone l'incremento delle svalutazioni operate nell'esercizio corrente (euro -12.626 mila);
- ai maggiori costi per servizi (euro +14.133 mila) dovuti principalmente dovuta agli incrementi degli oneri sostenuti verso Ferservizi S.p.A. per la gestione del patrimonio immobiliare (per 1.265 mila euro), ai maggiori servizi informatici (per euro 2.952 mila) strettamente correlati agli investimenti del periodo, ai maggiori oneri per comunicazione esterna e pubblicità (per euro 3.706 mila) dovuti prevalentemente al lancio del marchio Nugo ed altre iniziative promozionali, ai maggiori incarichi per prestazioni professionali (per euro 1.337 mila) e consulenze (per euro 4.370 mila), dovuti alle numerose operazioni straordinarie che hanno visto impegnata la società nel corso dell'anno. Agli incrementi citati si contrappongono, peraltro, minori oneri per *facility management* (per euro 1.074 mila) sostenuti, per la maggior parte, verso Grandi Stazioni Rail S.p.A., e ribaltati completamente a Grandi Stazioni Retail S.p.A. per la manutenzione ed il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare delle principali stazioni nazionali, e minori oneri assicurativi (euro 351 mila);
- alle maggiori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sugli immobili, impianti e macchinari e sui *software* (euro +8.743 mila) e quelle sui crediti (euro +2.214 mila), registrate in base a stime analitiche di presunto realizzo e dell'adeguamento del fondo svalutazione crediti quale risultato dell'applicazione dell'IFRS 9.

Per quanto riguarda le variazioni delle altre voci di Conto Economico si rimanda a quanto già detto nel commento del Conto Economico riclassificato.

8.5.2 Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria di FSI S.p.A.

Tabella 34 – Situazione patrimoniale e finanziaria (FSI S.p.A.)

(valori in euro)

	2017*	2018
ATTIVITÀ		
Immobili, impianti e macchinari	46.282.439	47.728.199
Investimenti immobiliari	470.311.514	446.432.934
Attività immateriali	35.856.757	55.381.616
Attività per imposte anticipate	180.180.053	190.566.943
Partecipazioni	35.273.538.100	38.071.710.940
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	6.593.786.366	5.996.635.139
Crediti commerciali non correnti	5.310.908	5.797.404
Altre attività non correnti	169.304.672	33.807.518
Totale Attività non correnti	42.774.570.809	44.848.060.693
Rimanenze	408.021.446	390.256.375
Crediti commerciali correnti	141.488.206	104.325.959
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	2.363.461.243	2.368.162.896
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	412.805.816	294.260.996
Crediti tributari	82.933.518	83.929.942
Altre attività correnti	1.253.256.788	653.318.313
Totale Attività correnti	4.661.967.017	3.894.254.481
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		22.395.159
Totale Attività	47.436.537.826	48.764.710.333
Capitale sociale	36.340.432.802	39.204.173.802
Riserve	38.807.634	50.353.142
Riserve di valutazione	256.442	367.959
Utili (Perdite) portati a nuovo	256.834.398	315.334.328
Utile (Perdite) d'esercizio	230.910.168	62.397.577
Totale Patrimonio netto	36.867.241.444	39.632.626.808
PASSIVITÀ		
Finanziamenti a medio/lungo termine	6.490.148.566	5.771.692.939
TFR e altri benefici ai dipendenti	9.123.252	8.867.650
Fondi rischi e oneri	153.999.878	159.628.552
Passività per imposte differite	331.073.192	260.220.508
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)		1.367.876
Altre passività non correnti	257.085.846	167.317.142
Totale Passività non correnti	7.241.430.734	6.369.094.667
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	1.609.669.422	1.682.393.141
Debiti commerciali correnti	112.642.012	112.540.074
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	329.421.663	252.473.658
Altre passività correnti	1.276.132.551	715.581.985
Totale Passività correnti	3.327.865.648	2.762.988.858
Totale Passività	10.569.296.382	9.132.083.525
Totale Patrimonio netto e Passività	47.436.537.826	48.764.710.333

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

ATTIVITA'

Nel 2018 il totale delle Attività subisce un incremento di euro 1.328.172 mila passando da euro 47.436.538 mila a euro 48.764.710 mila.

Di seguito le principali variazioni che si sono registrate nel corso dell'esercizio:

- Le Partecipazioni subiscono un incremento pari a euro 2.798.173 mila dovuto principalmente al conferimento (gennaio 2018), da parte del Ministero dell'economia e finanze dell'intera partecipazione detenuta in ANAS S.p.A. (euro 2.863.741 mila); alla ricapitalizzazione di Ferrovie del Sud-Est S.p.A. (ottobre 2018) per euro 41.779 mila; al versamento di euro 10.400 mila per ripianamento delle perdite in Nugo S.p.A.; alla costituzione della società FSI Technology S.p.A. (dicembre 2018) con il versamento di euro 1.000 mila; alla svalutazione operata sulla partecipazione in Mercitalia Logistics S.p.A. (Mil) per un ammontare complessivo di euro 127.873 mila.
- La Attività immateriali, costituite da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente ai sistemi informativi di Gruppo, si sono incrementate per euro 19.525 mila per acquisizioni e sviluppi di applicativi di sistemi informativi in ambito commerciale, amministrativo, gestionale e sicurezza informatica. Il passaggio in esercizio di euro 45.701 mila di immobilizzazioni in corso e acconti ha comportato un aumento del costo per ammortamenti.
- Le Attività finanziarie non correnti e correnti hanno subito nel loro complesso un decremento pari a euro 592.449 mila dovuto principalmente: al rimborso dei finanziamenti da parte delle società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Trenitalia S.p.A. avvenuto nel corso dell'esercizio per un totale di euro 880.125 mila ed al pagamento da parte della società Metro 5 S.p.A. di euro 7.340 mila, a rimborso parziale del credito iscritto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al momento dell'acquisizione da Astaldi, avvenuta nel 2017, di una quota pari al 36,7 per cento del capitale azionario di Metro 5 S.p.A.. A tale decremento si contrappongono un finanziamento di euro 200.000 mila concesso nel mese di marzo 2018 a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il finanziamento dell'infrastruttura AV/AC; un finanziamento concesso nel mese di aprile 2018, da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. alla controllata Mercitalia Rail Srl, per l'acquisto di 40 nuove locomotive elettriche; un finanziamento di importo pari a euro 15.000 mila, concesso ad Italferr nel

mese di novembre 2018, per l'acquisizione dell'80 per cento del capitale sociale di Crew (Cremonesi Workshop, società di progettazione architettonica e di ingegneria delle infrastrutture); un finanziamento concesso nel mese di dicembre 2018 a Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici, di importo massimo pari a euro 70.000 mila, utilizzato al 31 dicembre 2018 per euro 37.000 mila. Un incremento dei crediti per finanziamenti a breve dell'esercizio pari a euro 221.269 mila riconducibile prevalentemente a due finanziamenti *intercompany* per complessivi euro 105.000 mila concessi alla controllata olandese Qbuzz nell'ambito dei fabbisogni connessi alla concessione per il trasporto pubblico locale nell'area c.d. DAV, ai maggiori finanziamenti concessi alle società Mercitalia Rail Srl (euro 82.076 mila), Trenitalia S.p.A. (euro 49.766 mila), Mercitalia Logistics S.p.A. (euro 37.508 mila), Trenitalia C2C (euro 23.488 mila) e Busitalia Sita Nord S.p.A. (euro 14.024 mila). A tale incremento si contrappone la riclassifica da breve a medio e lungo termine del finanziamento concesso alla società Grandi Stazioni Rail S.p.A. per un importo pari a euro 36.000 mila, la conversione del finanziamento concesso a Ferrovie del Sud-Est in capitale sociale per euro 31.521 mila e la riduzione dei finanziamenti concessi alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per euro 29.916 mila. Il decremento della voce Altri crediti finanziari, pari a euro 261.845 mila, è dovuto essenzialmente alla minore disponibilità sui conti correnti intersocietari verso la società Trenitalia S.p.A..

- Le Altre attività non correnti e correnti hanno subito nel loro complesso un decremento pari a euro 735.437 mila dovuto a: un decremento dei crediti IVA, per complessivi euro 660.030 mila, quale effetto differenziale dovuto ai rimborsi effettuati dall'Erario per euro 530.181 mila, alla liquidazione del credito IVA 2015, 2016 e 2017 compensati nella dichiarazione IVA 2018 per euro 135.193 mila, all'iscrizione del credito relativo al corrente esercizio per euro 6.329 mila e alla riduzione del credito per interessi IVA 2006, per euro 985 mila, con l'utilizzo del Fondo rischi a suo tempo stanziato. Un decremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef) si riferisce ai trasferimenti effettuati a TELT Sas, per la realizzazione della linea ferroviaria Torino - Lione, per euro 87.772 mila, a valere sul capitolo 7122.
- Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti registrano una diminuzione di euro 118.545 mila rispetto all'esercizio precedente dovuta essenzialmente al decremento dei depositi

bancari e postali. Tale decremento è stato determinato principalmente dall' apporto di capitale sociale effettuato da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. verso Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl, Nugo e FSI Technology per un totale di euro 53.179 mila e dal versamento dei dividendi relativi al 2017 a favore del Mef per euro 150.000 mila. Da sottolineare che l'azione di normalizzazione sui crediti commerciali attuata nel corso dell'anno, ha comportato l'incasso di partite creditorie scadute per un totale di circa euro 33.000 mila.

PASSIVITA'

Nel 2018 il totale delle Passività subisce un incremento di euro 1.328.172 mila passando da euro 47.436.538 mila del 2017 ad euro 48.764.710 mila.

Tra le principali variazioni registrate nel corso dell'esercizio si segnalano in particolare:

- I finanziamenti a medio/lungo e breve termine hanno subito nel loro complesso una variazione in diminuzione di euro 645.732 mila rispetto all'esercizio precedente dovuta principalmente ai rimborsi del prestito Cassa Depositi e Prestiti (euro 175.743 mila), del prestito BEI (euro 92.282 mila) e del prestito obbligazionario Eurofima (euro 612.100 mila), a cui si contrappongono la sottoscrizione a marzo 2018 del titolo obbligazionario a tasso variabile dell'ammontare di euro 200.000 mila e durata pari a 12 anni a valere sul Programma Euro *Medium Term Notes* quotato presso l'*Irish Stock Exchange* (rating Fitch 'BBB' e S&P's 'BBB') e l'incremento della provvista a breve termine per euro 30.151 mila. Il decremento delle altre passività correnti e non correnti per un totale pari a euro 650.319 mila è dovuto principalmente alla riduzione dei "Debiti IVA di Gruppo" per euro 567.832 mila, attribuibile essenzialmente all'effetto del trasferimento dei debiti/crediti netti IVA effettuato nel corso dell'esercizio da parte delle società partecipanti all'IVA di *Pool* per euro 37.715 mila e degli accrediti effettuati alle società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Trenitalia S.p.A. e Mercitalia Logistics S.p.A. (per euro 523.557 mila quota capitale e per euro 6.560 mila quota interessi), a seguito dei rimborsi IVA ottenuti nell'esercizio, cui si contrappone un incremento di euro 2.791 mila di debiti verso controllate principalmente per consolidato fiscale.

Il Fondo rischi e oneri subisce un incremento netto pari a euro 5.629 mila dovuto: agli accantonamenti operati nell'esercizio (euro 8.962 mila) a fronte di oneri previsti per futuri progetti di ristrutturazione organizzativa e di *change management*, per gli oneri contrattualmente assunti dalla *ex* Ferrovie Real Estate S.p.A. connessi a 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; mentre gli utilizzi dei fondi rischi nell'esercizio (euro 3.137 mila) si riferiscono principalmente per euro 1.834 mila agli oneri sostenuti a fronte degli obblighi contrattuali relativi alla *ex* Ferrovie Real Estate S.p.A. ed altri oneri derivanti dalla gestione immobiliare, per euro 985 mila a seguito della cancellazione di interessi su crediti IVA 2006 la cui istanza di rimborso è stata definitivamente respinta dall'Agenzia delle Entrate, per euro 286 mila alla chiusura di liti fiscali pendenti risolte in via definitiva.

Il Patrimonio netto ammonta a euro 39.632.627 mila, con una variazione incrementativa di euro 2.765.386 mila rispetto al 31 dicembre 2017 dovuto essenzialmente all'aumento di capitale sociale a seguito del conferimento della partecipazione in ANAS S.p.A. utile complessivo registrato nell'esercizio (euro 2.864 milioni), dell'utile netto d'esercizio (euro 62 milioni) e al netto dei dividendi versati al Mef (euro 150 milioni) in data 15 maggio 2018.

7.6 Finanziamenti pubblici ed investimenti: aspetti generali

I trasferimenti di risorse da parte dello Stato ed altre istituzioni pubbliche, in conto esercizio e in conto investimento, con esclusione degli importi derivanti dal contratto di servizio, hanno avuto, nel periodo 2017-2018, il seguente andamento:

Tabella 35 – Trasferimenti risorse da parte dello Stato

(in milioni di euro)

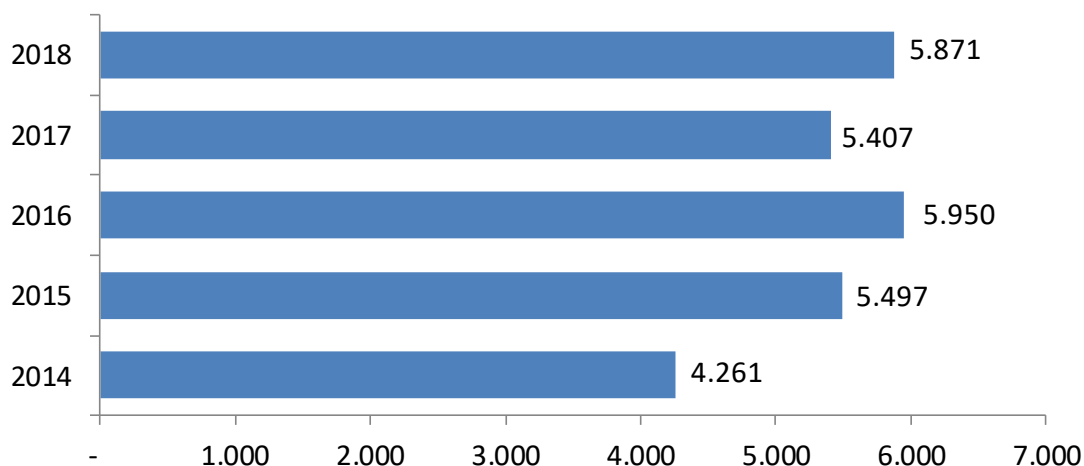
	Apporti per aumenti di capitale	Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato	Contributi in c/investimento ricevuti da Stato	Altri*	Totale apporti e contributi
2017	0	975,6	2.628	170,7	3.774,3
2018	0	1.015,6	2.270,8	55,2	3.341,6

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

(*) Di cui da Enti Pubblici Territoriali euro 33,4 milioni nel 2018 ed euro 24,3 milioni nel 2017 e da UE euro 8,5 milioni nel 2018 ed euro 46,7 milioni nel 2017. La parte residuale fa riferimento a partite varie da Stato.

Di contro, gli investimenti del Gruppo negli esercizi 2014-2018 come evidenziato dal grafico, hanno avuto il seguente andamento:

Grafico 2 – Investimenti Gruppo esercizi 2014-2018



Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

Il Gruppo FSI Italiane è riuscito a dare continuità alle azioni programmate nel proprio Piano Investimenti e ha mantenuto, dal 2012 ad oggi, un livello dell'indice Investimenti/Ammortamenti mediamente superiore a 1, garantendo la sostituzione del capitale che di anno in anno diventa obsoleto. Inoltre, ha mostrato, anche per il 2018, un *trend* della spesa per investimenti in crescita, confermandosi, anche con l'entrata nel gruppo di ANAS, il principale investitore in Italia, sostenendo lo sviluppo e il rinnovo del settore trasporti, infrastruttura e logistica. La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo FSI nel corso del 2018 ammonta a euro 5.871 milioni, di cui euro 1.144 milioni in autofinanziamento ed euro 4.727 milioni contribuiti da fonti pubbliche.

Guardando ai c.d. "Investimenti tecnici", il Gruppo FSI ha sviluppato e gestito nel 2018 volumi per circa euro 7,5 miliardi⁴³, di cui il 98 per cento in Italia.

Circa l'84 per cento degli investimenti ha riguardato il settore operativo Infrastruttura, nel cui ambito i progetti di RFI S.p.A. hanno inciso per euro 4.769 milioni, di cui euro 4.654

⁴³ Gli Investimenti Tecnici, la cui definizione è contenuta nel paragrafo "Legenda e glossario", ricomprendono anche gli investimenti contabilizzati secondo l'IFRIC 12 di ANAS S.p.A. e FSE Srl (per circa euro 1,3 miliardi) e per la differenza gli investimenti delle società di scopo non consolidate con il metodo integrale (es.: TELT, BBT etc., per circa euro 0,3 miliardi).

milioni per la Rete Convenzionale/AC ed euro 115 milioni per la rete AV/AC Torino-Milano-Napoli e quelli del gruppo ANAS per euro 1.391 milioni. Circa il 15 per cento 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 S.p.A. registra investimenti per euro 798 milioni (inclusivi della manutenzione ciclica), il gruppo Mercitalia per euro 119 milioni circa, il gruppo Busitalia per euro 152 milioni e le rimanenti società operanti all'estero per euro 35 milioni (Netinera Deutschland GmbH, Trenitalia c2c Ltd, Thello SAS e TrainOSE SA). Nel settore Immobiliare ed Altri servizi si concentra quindi il restante ammontare degli investimenti del Gruppo, realizzati principalmente da FSI Sistemi Urbani Srl e da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per la manutenzione e valorizzazione dei rispettivi *asset* immobiliari e per i progetti Ict.

RFI S.p.A. ha realizzato sulla rete ferroviaria nazionale investimenti per euro 4.769 milioni destinati per:

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

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

- l'Hirpinia-Orsara che rappresenta 2° lotto funzionale del progetto di raddoppio Apice-Orsara;
- il raddoppio della Bovino-Orsara;
- gli interventi di adeguamento tecnologico e di potenziamento della linea Jonica e della linea Adriatica;
- il quadruplicamento della linea Rogoredo-Pieve Emanuele-Pavia sull'itinerario Milano-Genova;

- gli interventi infrastrutturali riguardanti il raddoppio della linea Empoli-Granaiole e la nuova linea Ferrandina-Matera La Martella;
- gli interventi previsti nello scalo di Orbassano, le opere civili sulla tratta Latisana-Trieste e di sistemazione a Piano Regolatore Generale (PRG) per Roma Tuscolana.

Le principali attivazioni infrastrutturali hanno riguardato:

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

Le principali attivazioni di carattere tecnologico hanno riguardato:

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

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

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

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

- il progetto “*easy station*”, orientato alla qualità degli spazi fisici e dei servizi d’informazione al pubblico attraverso il miglioramento della fruibilità, accessibilità, sicurezza, funzionalità e decoro e integrazione con altri mezzi di trasporto nonché informazione sugli arrivi e le partenze;
- il nuovo progetto “*smart station*”, orientato all’evoluzione dei *terminal* viaggiatori in nodi centrali del nuovo paradigma di sviluppo del territorio costituito dalle *smart cities*, vuole sviluppare un’infrastruttura digitale all’interno della stazione attraverso:
 - il servizio “*Wi-life station*”, un Portale Virtuale di Stazione per informazioni di viaggio e altre utilità;
 - la piattaforma *Smart Energy Management* per il monitoraggio e controllo da remoto delle *utilities* di stazione;
 - il progetto “*Tornelli 2.0*” per la validazione di *e-ticket* e il controllo automatizzato degli accessi ai binari anche a fini di *security*.

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

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

- Ferrovia Centrale Umbra (FCU): a settembre RFI S.p.A. ha realizzato lavori di rinnovo completo del binario delle tratte Umbertide-Città di Castello (circa 23 km), Umbertide-Ponte Felcino (anch’essa di circa 23 km) e Ponte Felcino-Perugia Ponte San Giovanni (circa 5 km), funzionali alla riattivazione della circolazione ferroviaria da parte dell’attuale gestore Umbria TPL e Mobilità. Successivamente a novembre è stata sottoscritta una Lettera di Intenti tra Regione Umbria, Umbria TPL e Mobilità S.p.A. e RFI S.p.A. per definire alcune tappe fondamentali prodromiche al subentro di RFI S.p.A. nella gestione della rete regionale umbra e per sancire il *closing* dell’operazione;

- Ferrovia Emilia-Romagna (FER): a fine anno è stato sottoscritto un accordo tra Regione Emilia-Romagna, FER e RFI che ha posticipato al 31 dicembre 2020 la data di subentro di RFI S.p.A. (inizialmente prevista, nell'accordo di dicembre 2017, per il 1° gennaio 2019);
- Gruppo Torinese Trasporti (GTT): per la linea Canavesana, a novembre è stato firmato l'accordo tra la Regione Piemonte, GTT S.p.A. e RFI S.p.A. che disciplina i tempi, le modalità e gli obblighi relativi all'attuazione degli interventi tecnologici di messa in sicurezza delle linee regionali.

Attività dell'AD di RFI nella qualità di Commissario straordinario del Governo

La legge 11 novembre 2014, n. 164 (c.d. Sblocca Italia) ha disposto la nomina per due anni⁴⁴ dell'AD di FSI (e successivamente dell'AD di RFI)⁴⁵ quale Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli - Bari⁴⁶ e Palermo - Catania - Messina di cui al Programma infrastrutture strategiche⁴⁷.

Si tratta di opere strategiche non più rinviabili, con interventi di riqualificazione, sviluppo e ammodernamento degli assi ferroviari anche attraverso il raddoppio delle tratte a singolo binario, varianti rispetto agli attuali tracciati che potranno consentire l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria del sud - est con le direttrici di collegamento al Nord del Paese e con l'Europa, al fine di favorire lo sviluppo socio - economico del Meridione.

Per quanto attiene alla tratta Napoli-Bari nel 2018 sono state adottate dal Commissario le seguenti ordinanze:

- il 6 aprile è stata emessa l'Ordinanza n. 34 concernente la rimodulazione del quadro economico del Progetto "Raddoppio e velocizzazione Canello-Benevento" nell'ambito del costo totale autorizzato (Canello - Frasso Telesino per euro 630 milioni e Frasso Telesino - Vitulano per euro 1.095 milioni);

⁴⁴ L'art. 7, comma 9-bis, della legge 26 febbraio 2016 n. 21 ha disposto la proroga al 30 settembre 2017 e l'art. 1, comma 1138, della legge 27 dicembre 2017 n. 205 la proroga al 31 dicembre 2020.

⁴⁵ ai sensi dell'art. 7 comma 9-bis della legge 26 febbraio 2016, n. 21.

⁴⁶ Rientrano nell'Asse Ferroviario Napoli-Bari i seguenti progetti: -Variante Canello - Napoli; Canello - Frasso T.; Frasso T. - Vitulano; Apice - Orsara; Orsara - Bovino; Bovino Cervaro. Rientrano nell'Asse Ferroviario Palermo Catania Messina i seguenti progetti: Bicocca-Catenanuova; Catenanuova Raddusa; Raddusa-Fiumetorto; Giampileri - Fiumefreddo; Nodo di Catania;

⁴⁷ previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443. Coadiuvata l'attività del Commissario un'apposita *task force* di RFI e da referenti della Italferr che espleta ogni attività amministrativa, tecnica ed operativa, comunque finalizzata al monitoraggio dei tempi e dei costi, nonché dello stato di avanzamento della realizzazione dei citati assi ferroviari.

- il 5 maggio è stata pubblicata l'Ordinanza n. 35 in cui è stato approvato il progetto definitivo del 1° lotto funzionale Apice-Hirpinia del Progetto "Raddoppio Apice-Orsara";
- il 5 maggio è stata pubblicata l'Ordinanza n. 36 in cui è stato approvato il progetto definitivo del 1° lotto Frasso Telesino-Telese del Progetto "Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano" e, in linea tecnica con prescrizioni, il progetto definitivo del 2° lotto Telese - San Lorenzo Maggiore;
- il 20 settembre con l'Ordinanza n. 37 è stata indetta la Conferenza di Servizi per la valutazione e l'approvazione del progetto definitivo del 3° lotto San Lorenzo Maggiore - Vitulano del Progetto "Raddoppio tratta Frasso Telesino -Vitulano"⁴⁸.

Per quanto attiene alla Tratta Palermo-Catania-Messina il 9 novembre 2018 è stata indetta dal Commissario la Conferenza di servizi per la valutazione e l'approvazione del progetto definitivo Raddoppio della tratta Giampilieri – Fiumefreddo.

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

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

I principali progetti di investimento distinti per area di *business* sono:

- Trasporto Passeggeri *Long Haul* Servizi a mercato (euro 266 milioni). Nell'esercizio è stato consegnato l'ultimo treno Alta Velocità Frecciarossa 1000 che porta la flotta a 50 treni in totale (49 in esercizio e 1 in uso per attività di sperimentazione). Al fine di realizzare

⁴⁸ Il 22 ottobre 2019 è stato firmato un Protocollo di legalità tra Prefettura di Avellino, Prefettura di Benevento e RFI per gli interventi riguardanti le opere del lotto funzionale Apice - Hirpinia che si sviluppa in territorio campano ed è parte del tratto Apice - Orsara di Puglia (itinerario Napoli - Bari) con l'obiettivo di prevenire e contrastare le infiltrazioni della criminalità organizzata in materia di appalti, servizi e forniture pubbliche.

l'*upgrade* complessivo del servizio offerto sono stati corrisposti anticipi per l'acquisto di nuovo materiale da impiegare nei servizi *Long Haul* per euro 32 milioni. Le attività di *revamping* hanno riguardato la flotta ETR500 con interventi finalizzati al miglioramento del *comfort* di bordo e adeguamento del sistema antincendio (euro 26 milioni). In particolare, l'installazione dell'impianto automatico di rilevazione ed estinzione degli incendi ha interessato 11 treni. Gli interventi sugli impianti hanno previsto la definizione del nuovo piano di lavoro che include il potenziamento e l'attrezzaggio nel nuovo IMC Torino smistamento (euro 4,5 milioni), la riorganizzazione e l'ampliamento dell'IMC di Milano Martesana e di Napoli (euro 7 milioni) per la manutenzione e il ricovero degli ETR 1000 e ETR 500 e l'aumento della capacità manutentiva a Roma San Lorenzo (euro 1,6 milioni). Sono continuati inoltre i lavori di efficientamento energetico sugli impianti verdi di Roma San Lorenzo, Napoli e Milano Martesana (euro 3 milioni). In ambito Ict le attività hanno riguardato principalmente i sistemi di vendita, il *Revenue Management*, e la piattaforma CRM (*Customer Relationship Management*) per un valore pari a circa euro 20 milioni.

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

- Trasporto Passeggeri *Long Haul* Servizio Universale (euro 122 milioni). Gli interventi hanno riguardato principalmente la trasformazione di 26 carrozze rimorchiate AZ1 in semipilota (per circa euro 21 milioni), la riqualifica degli impianti tecnologici e del *layout* interno di 31 carrozze *Intercity* (per circa euro 13 milioni) e l'*upgrade* di 20 loco E402A (per circa euro 21 milioni).

Realizzati interventi di manutenzione ciclica per circa euro 60 milioni.

- Trasporto Passeggeri Regionale (euro 330 milioni). Nell'ambito del rinnovo della flotta per il trasporto regionale sono stati consegnati 11 *Jazz* (euro 60 milioni), sono stati corrisposti anticipi per l'acquisto di convogli elettrici Alta Capacità per euro 15 milioni. Sono state restituite all'esercizio 4 carrozze Media Distanza (euro 0,7 milioni) e 49 treni TAF (euro 3 milioni) dopo interventi di *face-lift* finalizzati all'incremento del *comfort*. Inoltre, con l'obiettivo del continuo miglioramento del servizio per la clientela, proseguono le attività di *revamping* e *restyling* inerenti alle flotte Minuetto e Vivalto al fine di garantire un miglior *comfort* di viaggio ed il pieno rispetto delle norme ambientali e di sicurezza (euro 36

milioni). Nel settore Ict gli investimenti, per euro 12 milioni, sono stati prevalentemente focalizzati sull'acquisto di ulteriori emettitrici automatiche (*Self-service*) e sull'evoluzione dei sistemi di vendita Regionali per rispondere alle esigenze di mercato e della clientela. Nell'anno circa 174 milioni sono stati destinati alla manutenzione ciclica del materiale rotabile.

- Direzione Tecnica. Gli investimenti in impianti (euro 23 milioni circa) hanno riguardato principalmente il potenziamento degli impianti OMC di Verona e OMC di Vicenza e la predisposizione dei nuovi uffici di Firenze presso l'area di Romito. In ambito informatico (euro 11 milioni) i principali sviluppi hanno riguardato *tool* innovativi (DMMS - *Dinamic Maintenance Management System*) per l'efficientamento del processo di programmazione e pianificazione della manutenzione dei rotabili in esercizio attraverso attività predittive.
- Investimenti trasversali ai *business*. Nell'ambito degli investimenti informatici trasversali ai *business*:
 - sono in corso un insieme di iniziative che consentiranno di predisporre strumenti di IT *Governance* con lo scopo di consentire il monitoraggio e il governo dei rischi operativi e della qualità di dati, la direzione dell'evoluzione strategica del parco applicativo (supporto alle decisioni) e l'efficientamento dei processi (per circa euro 17 milioni);
 - proseguono gli investimenti per adeguare, modificare ed evolvere i sistemi di controllo di gestione al fine di poter misurare gli effetti economici delle nuove iniziative intraprese e accompagnare le scelte manageriali (per circa euro 4 milioni);
 - sono stati realizzati investimenti a supporto dei sistemi di vendita anche inerenti ai mercati esteri (euro 8 milioni).

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

- 66 autobus per il TPL in Veneto;
- 23 autobus per il TPL in Campania;
- 25 autobus per il TPL e 1 autobus da turismo in Toscana;
- 69 autobus per il TPL per i servizi di Ataf Gestioni Srl;
- 1 autobus per il TPL per i servizi di Busitalia Rail Service Srl;

- 101 autobus per il TPL e 6 autobus per i servizi di noleggio in Umbria;
- 10 autobus per i servizi di Busitalia Simet S.p.A.;
- 193 autobus per il TPL e 10 convogli nell'ambito della concessione per la zona DAV (Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden) per i servizi di Qbuzz BV.

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

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

Il Contratto di Programma per la gestione degli Investimenti (CdP-I)

Come già evidenziato, nel corso del 2018 e del primo semestre 2019 è proseguito l'iter approvativo del nuovo Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti, conclusosi in data 9 maggio 2019 con la registrazione, da parte della Corte dei conti, del decreto interministeriale Mit/Mef n. 87 del 7 marzo 2019 di approvazione del contratto.

Sono diventate pertanto operative tutte le risorse oggetto dell'atto contrattuale, pari a euro 13,3 miliardi finalizzate all'avvio dei seguenti progetti/programmi di investimento:

- Euro 2 mld per il proseguimento dei programmi di sicurezza e adeguamento agli obblighi di legge;
- Euro 0,7 mld per l'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari;
- Euro 1,3 mld per la valorizzazione delle reti regionali;
- Euro 0,9 mld per il potenziamento e sviluppo delle aree metropolitane;
- Euro 0,7 mld per lo sviluppo dell'intermodalità (porti, interporti e aeroporti);
- Euro 5 mld per lo sviluppo delle principali direttrici ferroviarie;
- Euro 2,7 mld per il proseguimento dei progetti da realizzarsi per lotti costruttivi.

RFI ha successivamente elaborato uno schema di aggiornamento congiunto per le annualità 2018 e 2019 al fine di recepire gli stanziamenti recati dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019, nel

frattempo intercorse, in un unico processo autorizzativo per avviarne rapidamente l'operatività.

In particolare, in tale schema sono state considerate le risorse stanziare:

- dalla legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (c.d. Legge di Bilancio 2018), che ha rifinanziato il fondo di cui all'art. 1, comma 140, della legge n. 232 dell'11 dicembre 2016 (c.d. Legge di Bilancio 2017), ripartite tra i Ministeri con DPCM 28 novembre 2018 assegnando una quota di euro 5,9 miliardi al Gestore;
- dalla legge n. 145 del 30 dicembre 2018 (c.d. Legge di Bilancio 2019) che ha istituito un Fondo nello stato di previsione del Mef (cap. 7557) per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese (*ex art.1, commi 95-96-98*) la cui quota di competenza del Gestore, pari a circa euro 7,3 miliardi è ancora in fase di ripartizione formale nelle more della emanazione del dpcm di riparto.

Il contratto così elaborato è stato inviato ai Ministeri competenti in data 9 maggio 2019.

Contestualmente e parallelamente, su indicazione del Governo al fine di sostenere la crescita economica, l'occupazione e i tempi di infrastrutturazione, è stato delineato un "Piano accelerato di investimenti" che è stato presentato al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 26 marzo 2019.

Nell'ambito del Contratto di Programma alcuni investimenti, selezionati secondo criteri di priorità, possono essere «accelerati» (in termini di apertura cantieri, anticipo progettazioni, effetti sui volumi di spesa, anticipo dei tempi di attivazione delle opere) prima della finalizzazione dei previsti aggiornamenti contrattuali e con un adeguato corredo di strumenti e provvedimenti, per il fatto che sono già disponibili importanti stanziamenti a legislazione vigente ma non ancora operativi.

In sintesi, il Piano accelerato potrà trovare attuazione e sostenibilità se accompagnato da una serie di provvedimenti riconducibili sostanzialmente a tre tipologie di norme:

- **finanziarie**, per dare operatività a risorse già stanziare;
- **autorizzative**, per ridurre i tempi di approvazione dei progetti, anche attraverso l'individuazione di un Commissario;
- **attuative**, per ridurre i tempi di realizzazione degli interventi.

Il Piano accelerato riguarda un paniere di:

- interventi individuati sulla base degli obiettivi strategici (Trasporto Pubblico Locale, Territorio e ambiente, Tecnologie);
- interventi per i quali si prevede una riduzione dei tempi di approvazione attraverso la figura del Commissario.

Qualora venissero recepite le proposte normative si avrebbe, nel periodo 2019-2023, una maggiore produzione per investimenti stimata di circa euro 1,7 miliardi, connessa principalmente all'accelerazione dei programmi pluriennali, per la possibilità di poter attivare molti interventi di media-piccola dimensione finanziaria che non necessitano di percorsi autorizzativi complessi e che possono essere avviati in parallelo su tutta l'infrastruttura nazionale.

Relativamente ai programmi, l'accelerazione riguarda la:

- **Sicurezza** (programmi: Idrogeologia, Piano conservazione opere d'arte, Sismica, Soppressione/Protezione PL, Accessibilità terminali);
- **Affidabilità** (programmi: Sicurezza Armamento, Diagnostica fissa e mobile);
- **Tecnologie** (programmi: ACC+ERTMS, TLC, ICT);
- **Stazioni e integrazione modale.**

Relativamente ai progetti, l'accelerazione interessa circa 50 interventi diffusi sull'intero territorio nazionale, di cui 23 inseriti nell'ambito di una gestione commissariale che contribuirebbe all'obiettivo di una più veloce infrastrutturazione del Paese, ulteriormente agevolata dal corredo normativo per la semplificazione delle procedure.

7.7 Gestione finanziaria del Gruppo FSI Italiane

Gli strumenti finanziari del Gruppo FSI Italiane, diversi dai derivati, comprendono mutui e prestiti obbligazionari e sono utilizzati per reperire le risorse necessarie agli investimenti ed allo sviluppo del Gruppo stesso.

Nel corso del 2018 il Gruppo ha realizzato le seguenti operazioni per la provvista di mezzi finanziari:

- Finanziamento locomotori Mercitalia Rail. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha concesso alla controllata Mercitalia Rail Srl un finanziamento *intercompany* per l'acquisto di 40 nuove locomotive elettriche. Il finanziamento ha un importo massimo di euro 114,4

milioni e sarà erogato in più *tranche*. L'operazione si inquadra nell'ambito della complessiva delibera del Cda di FSI S.p.A., avvenuta il 26 ottobre 2017, per la concessione di due finanziamenti *intercompany* in favore delle società controllate Mercitalia Rail Srl e TX Logistik AG. Al 31 dicembre 2018, il finanziamento è utilizzato per euro 32,6 milioni;

- Finanziamenti Qbuzz. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha concesso alla controllata olandese Qbuzz BV due finanziamenti *intercompany* per complessivi euro 105 milioni, nell'ambito dei fabbisogni connessi alla concessione per il trasporto pubblico locale nell'area c.d. DAV, aggiudicata a Qbuzz BV in data 23 febbraio 2018. Il finanziamento, di importo pari a euro 20 milioni, copre fabbisogni temporanei legati alle dinamiche dell'andamento riferito al capitale circolante mentre l'importo pari a euro 85 milioni è destinato a finanziare temporaneamente gli *asset* (treni, *bus* elettrici, *bus* diesel) in attesa della sottoscrizione dei contratti di *leasing*;
- Finanziamento Unicredit Mercitalia Rail. Unicredit ha concesso a Mercitalia Rail Srl un finanziamento di importo pari a euro 6,2 milioni per l'equipaggiamento di 61 locomotive con il sistema ERTMS. Il finanziamento bancario segue una sovvenzione a fondo perduto - da parte della Commissione Europea, nell'ambito del bando CEF-T *Blending* 2017 - corrispondente al 50 per cento dei costi previsti (euro 12,3 milioni) per il progetto;
- Operazioni di copertura dal rischio di tasso d'interesse per Trenitalia. Tra il 31 luglio e il 2 agosto 2018 sono state realizzate coperture dal rischio tasso di interesse per Trenitalia S.p.A. attraverso 15 *Interest Rate Swap* e 7 *Interest Rate Cap* negoziati con 12 primari istituti bancari dotati di un *rating* di tipo "*investment grade*". Le coperture, per un valore nozionale di circa euro 2,2 miliardi, hanno una durata fino a 3 anni ed efficacia a partire dal secondo semestre del 2018. Tali operazioni permetteranno alla società di fissare un costo medio *all-in* (compreso di *credit spread*) della porzione di debito coperta al massimo pari allo 0,60 per cento per il triennio 2019-2021;
- Finanziamento FSE. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha concesso alla sua controllata Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE Srl) un finanziamento, con rimborso previsto alla scadenza del Piano concordatario, di importo massimo pari a euro 70 milioni, per la copertura finanziaria di spese connesse al comparto infrastruttura.

- **Finanziamento Italferr.** Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha concesso ad Italferr S.p.A. un finanziamento *intercompany* di importo pari a euro 15 milioni, per l'acquisizione dell'80 per cento del capitale sociale di Crew - Cremonesi Workshop Srl, società di progettazione architettonica e di ingegneria delle infrastrutture. Tale acquisizione ha lo scopo di incrementare le competenze e la specializzazione nella progettazione integrata di modelli con la metodologia *Building Information Modeling* (BIM);
- **Emissione obbligazionaria – Serie 9 EMTN.** Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha collocato tramite *private placement*, un titolo obbligazionario a tasso variabile dell'ammontare di euro 200 milioni e durata pari a 12 anni a valere sul Programma EMTN quotato presso l'*Irish Stock Exchange*. L'emissione (rating Fitch BBB e S&P's BBB) completa la copertura dei fabbisogni del Gruppo per il 2017 deliberati il 21 aprile 2017 dal Cda di FSI S.p.A.. I proventi raccolti finanzieranno l'infrastruttura AV/AC di RFI S.p.A. mediante la sottoscrizione di un *intercompany loan* tra FSI S.p.A. e RFI stessa a valere sui fondi dell'emissione, rispecchiandone nella sostanza caratteristiche e condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti;
- **Firma Facility Agreement.** Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha firmato un nuovo *Facility Agreement* di tipo *revolving* e *committed* - ovvero una linea di credito rotativa con impegno irrevocabile delle banche - per complessivi euro 2 miliardi e durata triennale. FSI S.p.A. ha aumentato con successo la disponibilità rispetto alla precedente linea di credito, scaduta il 22 maggio 2018, che aveva un importo massimo di euro 1,5 miliardi. La nuova *Facility* è stata interamente sottoscritta da un *pool* di 11 primari istituti finanziari nazionali e internazionali, selezionati attraverso una gara indetta in aprile da FSI S.p.A. che vedeva concorrere 19 soggetti e mediante processo di sindacazione. I proventi della *Facility*, che è valida fino al 13 luglio 2021, potranno essere utilizzati per le molteplici attività del Gruppo FSI Italiane. A valere sulla *Facility*, e rispecchiandone sostanzialmente le condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti, FSI S.p.A. ha concesso due linee di credito *intercompany* di durata pari a 3 anni, su base *revolving* e *committed* alle società controllate Trenitalia S.p.A. (euro 800 milioni) e RFI S.p.A. (euro 400 milioni). Il *pool* degli istituti finanziari è costituito da: BNP Paribas, Cassa Depositi e Prestiti, Credit Agricole Corporate and Investment Bank, ING Bank, Intesa Sanpaolo e UniCredit (tutti in qualità di *Underwriters, Mandated Lead Arrangers* e *Bookrunners*), Banco Bilbao Vizcaya Argentaria,

Bayerische Landesbank, Commerzbank Aktiengesellschaft e HSBC France (tutti in qualità di *Co-Lead Managers*) e Banco BPM (in qualità di *Participant*). Intesa Sanpaolo è anche Banca Agente;

- *Performance Bond* metro Riyadh. In data 27 settembre 2018, Saudi British Bank ha emesso un *performance bond* in favore di ArRiyadh Development Authority, in seguito all'aggiudicazione al *Flow Consortium* (costituito da FS, Ansaldo STS e Alstom) del contratto di *Operation & Maintenance* delle linee 3, 4, 5 e 6 della Metro di Riyadh. Il suddetto *performance bond* – con scadenza pari a 7 anni (rinnovabile per ulteriori 5 anni) e importo complessivo pari a 546,4 milioni di riyal sauditi – è stato controgarantito, per la quota di FSI S.p.A., da HSBC. L'impegno di FSI S.p.A. è pari a circa euro 43,4 milioni;
- Aggiornamento e ampliamento EMTN *Programme* 2018. In data 22 ottobre 2018, FSI S.p.A. ha concluso l'aggiornamento del proprio Programma di emissioni obbligazionarie denominato *Euro Medium Term Note Programme* (EMTN), quotato all'*Irish Stock Exchange* e riservato agli investitori istituzionali. In occasione di questo aggiornamento FSI S.p.A. ha ampliato il *plafond* massimo del Programma fino a euro 7 miliardi, dagli iniziali euro 4,5 miliardi, sottoscrivendo la documentazione con 26 banche *dealer*. Il Programma, aggiornato e ampliato, ha visto confermati gli attuali *rating* "BBB" da S&P e "BBB" da Fitch.

7.8 Andamento della gestione dei principali settori operativi del Gruppo FSI Italiane

Il Gruppo FSI Italiane articola la propria attività in quattro settori operativi: trasporto, infrastruttura, servizi immobiliari e altri servizi. Tramite le società controllate, il Gruppo opera con continuità anche nel mercato estero.

Si forniscono di seguito elementi informativi relativi ai risultati dei principali settori operativi del Gruppo. È da segnalare che le due maggiori società del Gruppo - Trenitalia S.p.A. e RFI S.p.A., rispettivamente analizzate all'interno del settore trasporto e infrastruttura – concentrano circa il 90 per cento del capitale e sono titolari delle funzioni fondamentali e strategiche dell'intero Gruppo.

Grafico 3 – Settori operativi: trasporto, infrastruttura, servizi immobiliari e altri servizi

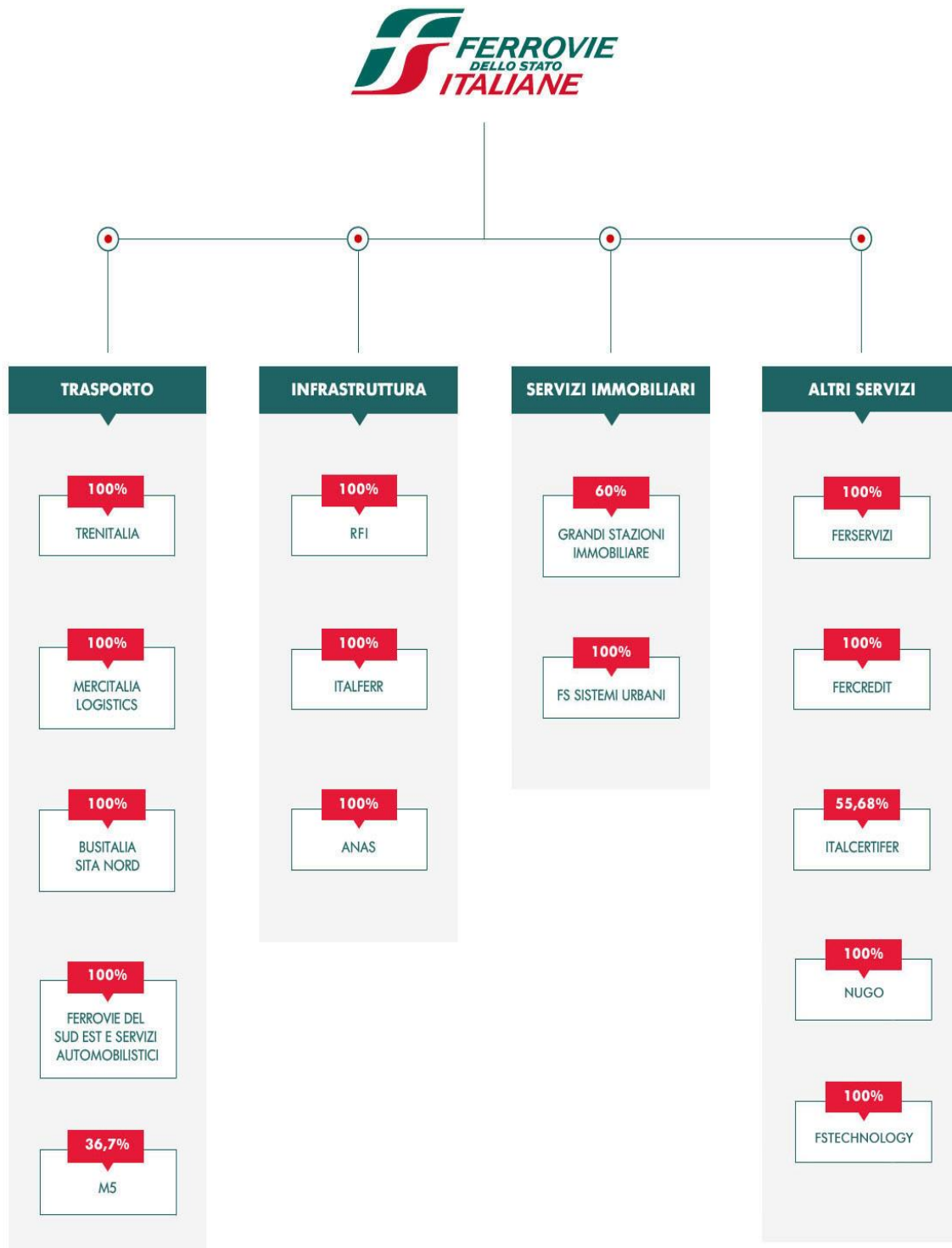


Tabella 36 - Settore Trasporto

(in milioni di euro)

	2017	2018	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.414	7.689	275	3,7
Altri proventi	228	259	31	13,6
Ricavi operativi	7.642	7.948	306	4,0
Costi operativi	(5.882)	(6.269)	(387)	(6,6)
EBITDA	1.760	1.679	(81)	(4,6)
Risultato Operativo (EBIT)	412	336	(76)	(18,4)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	255	190	(65)	(25,5)
	31.12.2017	31.12.2018	Variazione	
Capitale investito netto	10.767	10.213	(554)	

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

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

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

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

- il buon andamento dei servizi nazionali *Short Haul* che ha contribuito alla crescita del settore dovuta, prevalentemente, all'aumento dei corrispettivi previsti dai nuovi Contratti di Servizio, aumento necessario a garantire l'equilibrio economico nell'arco temporale di durata dei CdS stessi anche in relazione alla crescita dei costi (es.: pedaggio) e agli impegni presi dal Gruppo FSI Italiane nel migliorare la qualità, il *confort* e la puntualità dei servizi offerti. In particolare, la sottoscrizione dei nuovi contratti con le Regioni Veneto, Liguria, Sicilia, Puglia e Lazio ha contribuito alla crescita di periodo, contrariamente al 2017 impattato invece negativamente da talune poste rettificative correlate alla chiusura di contratti in scadenza nel precedente esercizio;
- i maggiori ricavi emergenti dalla piena manifestazione delle citate acquisizioni;
- l'effetto positivo della sopravvenienza da stralcio dei debiti di FSE Srl registrata a valle della chiusura della procedura concorsuale sancita dal Decreto del Tribunale Ordinario di Bari del 09 aprile 2018 che ha fissato la data dell'omologa del Concordato preventivo in data 6 giugno 2018 (euro +38 milioni).

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

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

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

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

Tabella 37 - Settore Infrastruttura

(in milioni di euro)

	2017	2018	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.496	5.017	2.521	101,0
Altri proventi	131	357	226	172,5
Ricavi operativi	2.627	5.374	2.747	104,6
Costi operativi	(2.132)	(4.557)	(2.425)	(113,7)
EBITDA	495	817	322	65,1
Risultato Operativo (EBIT)	295	455	160	54,2
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	263	399	136	51,7
	31.12.2017	31.12.2018	Variazione	
Capitale investito netto	33.537	36.884	3.347	

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

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

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

- incremento dei ricavi di RFI S.p.A. di euro 250 milioni circa, composto principalmente da:
 - maggiori ricavi da pedaggio (euro +72 milioni) essenzialmente attribuibili all'adeguamento ISTAT dei prezzi e all'incremento dei volumi della produzione;
 - maggiori ricavi per servizi alle Imprese Ferroviarie (euro +127 milioni), derivanti prevalentemente dall'incremento dei ricavi per vendita di trazione elettrica (euro 126 milioni) e per servizi accessori alla circolazione (euro 1 milione);
 - maggiori ricavi diversi (euro +28 milioni) legati sostanzialmente all'incremento dei contributi da Contratto di Programma (pari a euro 40 milioni), parzialmente compensato dall'accantonamento (euro 12 milioni) effettuato in seguito al disposto della delibera ART n. 11/2019, emessa il 4 febbraio 2019;
- effetto positivo della quota attribuibile al settore Infrastruttura della sopravvenienza dalla riduzione del debito di FSE pari a euro 25 milioni.

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

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

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

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

Tabella 38 - Settore Servizi Immobiliari

(in milioni di euro)

	2017	2018	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	303	140	(163)	(53,8)
Altri proventi	24		(24)	(100,0)
Ricavi operativi	327	140	(187)	(57,2)
Costi operativi	(275)	(125)	150	54,5
EBITDA	52	15	(37)	(71,2)
Risultato Operativo (EBIT)	22	(6)	(28)	(127,3)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	(10)	(3)	7	(70,0)
	31.12.2017	31.12.2018	Variazione	
Capitale investito netto	1.622	1.458	(164)	

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

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

Tabella 39 - Settore Altri Servizi

(in milioni di euro)

	2017	2018	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	240	244	4	1,7
Altri proventi	32	17	(15)	(46,9)
Ricavi operativi	272	261	(11)	(4,0)
Costi operativi	(266)	(285)	(19)	(7,1)
EBITDA	6	(24)	(30)	>200
Risultato Operativo (EBIT)	(12)	(62)	(50)	>200
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	136	(51)	(187)	>200
	31.12.2017	31.12.2018	Variazione	
Capitale investito netto	231	231		

Fonte: Ferrovie dello Stato italiane

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

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

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

L'EBIT del settore si attesta nel periodo in esame a un valore negativo di euro 62 milioni in peggioramento di euro 50 milioni rispetto al 2017. Al peggioramento registrato a livello di EBITDA si aggiunge un maggior peso degli ammortamenti e della voce svalutazioni e accantonamenti (rispettivamente per euro +5 milioni ed euro +15 milioni). Le svalutazioni,

in particolare, per un importo pari a circa euro 19 milioni, sono riconducibile alla società FSI S.p.A..

Il Saldo della gestione finanziaria è negativo nel 2018 per euro 101 milioni peggiorando di euro 130 milioni rispetto al 2017 come conseguenza dell'*impairment* contabilizzato sulle partecipazioni, resosi necessario a causa dei risultati negativi delle principali società operative del Polo Mercitalia (Mercitalia Rail Srl e TX Logistic AG, entrambe partecipate da MIL). Entrando nel merito delle perdite realizzate nel 2018 dalle società del Polo e degli scostamenti rispetto alle previsioni di *budget*, va osservato come essi siano riconducibili, in parte, a fattori del tutto occasionali che, come tali, non sono destinati ad avere impatto sulle previsioni dell'andamento futuro del *business* (in particolare la chiusura prolungata e incidentale di rilevanti direttrici e gli scioperi che hanno bloccato l'attività ferroviaria in alcuni importanti paesi europei e di conseguenza condizionato i trasporti internazionali) e, in parte, a fattori esogeni, quali la sfavorevole congiuntura economica, fermo restando una maggiore incidenza sulle *performance* del Polo della rischiosità strutturale tipica del settore (i ritardi negli investimenti infrastrutturali a supporto della circolazione delle merci su rotaia, destinati probabilmente a protrarsi nel tempo) che, invece, ha contribuito ad appesantire il profilo di rischio-rendimento del *business*.

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

7.8.1 Costituzione di FS TECHNOLOGY S.p.A.

Nel Settore "Altri Servizi" spicca la costituzione della FS Technology S.p.A. che è la società del Gruppo FSI dedicata alla tecnologia e all'innovazione, operativa dal 1° agosto 2019. La *mission* di FS Technology, in linea con il Piano Industriale 2019 - 2023, è quella di potenziare e supportare l'innovazione digitale delle società del Gruppo, garantendo, al contempo, l'aumento della qualità, efficienza e il *time-to-market*⁴⁹ dei servizi per le persone. Tra le varie

⁴⁹ Il *time to market* ovvero il tempo che intercorre fra l'ideazione di un prodotto e la sua effettiva applicazione.

iniziative finalizzate all'adozione delle nuove tecnologie quali la *blockchain*, l'intelligenza artificiale, la robotica e l'*Internet of Things* (IoT), basate su infrastrutture *cloud* e reti 5G, particolare attenzione è dedicata all'ottimizzazione della diagnostica predittiva, attività che permetterà di ridurre l'indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria, in caso di guasti o anomalie, e consentirà di migliorare gli *standard* di puntualità e regolarità del traffico ferroviario.

La Società ha evidenziato che per una maggiore efficacia degli investimenti, FS Technology intende ridurre il *time-to-market* attraverso una visione globale dell'informatica al servizio del Gruppo, alla gestione, al controllo centralizzato e alla standardizzazione di processi e strumenti⁵⁰.

La Corte, anche considerando le precedenti esperienze, non sempre positive, di IT in *outsourcing*, ritiene che l'ottimizzazione tecnologica costituisca per le singole società del Gruppo elemento strategico irrinunciabile di recupero di competitività, efficienza, qualità dei processi e dei prodotti e che, pertanto, a fronte dell'acquisizione dall'esterno di beni e/o servizi informatici dalla Ferservizi, in nome e per conto della FS Technology, dovrà corrispondere il potenziamento da parte delle medesime Società del Gruppo delle capacità di pianificazione, di specificazione dell'esigenza di controllo e verifica delle forniture rese al fine di garantire il rispetto delle clausole contrattuali ed evitare la perdita di *know how* e autonomia gestionale. Rappresentando, tuttavia, i servizi IT affidati dal Gruppo FSI un *asset* strategico e un mercato rilevante⁵¹ la Società Capogruppo dovrà costantemente monitorare la convenienza economica di una organizzazione plurisocietaria come sopra descritta rispetto al semplice ricorso al mercato con l'obiettivo di acquistare beni e servizi a prezzi più bassi e di qualità migliore⁵².

⁵⁰ La FSI Technology per conto di Trenitalia ha tempestivamente ideato un nuovo criterio per la prenotazione dei posti a bordo delle Freccie al fine di garantire il rispetto delle distanze di sicurezza prescritte dalle disposizioni in materia di prevenzione e diffusione del virus COVID-19.

⁵¹ Si rammenta che l'ANAC con delibera n. 52 del 18 maggio 2011, con riferimento alla gara bandita dalla Ferservizi per l'affidamento dei servizi di gestione e sviluppo delle applicazioni *software*, di call center per il Gruppo Ferrovie dello Stato per un importo di euro 1.365.000.000 con procedura ristretta da aggiudicarsi all'offerta economicamente più vantaggiosa, ha ritenuto detti servizi un mercato rilevante nel quale occorre assicurare condizioni di concorrenza.

⁵² Il Consiglio Stato, Sez. V, n. 681 del 27 gennaio 2020, ha affermato che la gestione *in house providing* ha carattere eccezionale rispetto all'ordinaria modalità di scelta del contraente sul mercato ed è illegittima in assenza di convenienza economica rispetto alla esternalizzazione, che la natura di società *in house* interamente partecipata dell'ente aggiudicatore non può

L'art. 192, comma 2, del d.lgs. n. 50 del 2016 dispone che "ai fini dell'affidamento in house di un contratto avente ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza, le stazioni appaltanti effettuano preventivamente la valutazione sulla congruità economica dell'offerta dei soggetti *in house*, avuto riguardo all'oggetto ed al valore della prestazione, dando atto nella motivazione del provvedimento di affidamento delle ragioni del mancato ricorso al mercato, nonché dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche". L'operatività della società è ora avviata e ne è stata data opportuna comunicazione al Cda di FSI S.p.A.. Si attendono, nel prossimo futuro riscontri sulle economie attese rispetto alle precedenti gestioni delle singole società in materia di IT.

limitare le scelte negoziali di quest'ultimo essendo legittima l'esternalizzazione del servizio (informatico) qualora lo stesso risulti più conveniente rispetto all'affidamento *in house*.

8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'andamento economico di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. nel 2018 è stato influenzato da operazioni straordinarie societarie che hanno inciso significativamente sui risultati gestionali. L'esercizio in esame ha risentito, infatti, degli effetti economici e finanziari della vendita della Centostazioni Rail S.p.A., della fusione per incorporazione della Centostazioni S.p.A. in RFI, dei risultati di segno negativo di Mercitalia Logistics S.p.A., dell'acquisizione della TrainOSE SA e della società ANAS S.p.A.. Al riguardo si rileva, tuttavia, come non si siano ancora pienamente manifestati i benefici derivanti dall'art. 49, comma 1, del d.l. 17 aprile 2017, n. 50, convertito dalla l. 21 giugno 2017, n. 96 in termini di ottimizzazione della pianificazione, programmazione e gestione integrata tra Ferrovie dello Stato e ANAS la cui incorporazione potrebbe costituire anche un'occasione per aumentare l'efficienza, per mettere a fattor comune il *know how*, con l'obiettivo di ridurre gli *extra* costi nei progetti da realizzare e di ottimizzare le ingentissime risorse destinate al finanziamento dei contratti di programma di ANAS e RFI. In particolare, per quanto concerne il valore patrimoniale di ANAS, la Corte ribadisce l'auspicio di una rapida conclusione dei lavori del "Tavolo tecnico" istituito presso il Mit e concernente il prolungamento della concessione di ANAS, dal 2032 al 2052., anche al fine di poter valutare compiutamente l'adeguatezza del valore patrimoniale della partecipazione e gli effetti sui futuri bilanci di FSI S.p.A..

Con riferimento all'operazione Alitalia, che pure ha catalizzato l'interesse degli organi di vertice del Gruppo si prende atto che, ad oggi, per le oggettive difficoltà incontrate, non risulta aver prodotto i risultati previsti. E' stato di recente emanato, il decreto legge 17 marzo 2020, n. 18, che all'art. 79 in considerazione della situazione determinata dall'epidemia da COVID-19 sulle attività di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e di Alitalia Cityliner S.p.A. entrambe in amministrazione straordinaria, prevede l'autorizzazione del Governo a costituire una nuova società interamente controllata dal Mef ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta, in deroga al d.lgs. n. 175 del 2016.

L'esercizio 2018 del Gruppo chiude con un risultato economico positivo per euro 559 milioni che conferma una crescita dei ricavi operativi di euro 2.785 milioni principalmente conseguenza della crescita dei ricavi da servizi di trasporto (euro 287 milioni sul 2017).

A indirizzare verso il risultato positivo del trasporto ferroviario, sia a livello internazionale sia nazionale è il servizio a corto raggio (euro +167 milioni) con Netinera Deutschland (euro +13 milioni) e Trenitalia S.p.A. (euro 59 milioni) dovuto al rinnovo dei contratti di Servizio con le Regioni nei confronti delle quali perdurano, tuttavia, situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio. Si auspica, al riguardo, la definizione degli approfondimenti tra il Mef, il Mit e le FSI finalizzati allo sblocco della liquidazione di tali ingenti crediti e l'attento monitoraggio dello sviluppo della vicenda relativa alla decisione adottata dall'Agcm il 7 agosto 2019 di accertamento della violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

I ricavi da servizi di infrastruttura sono influenzati dall'ingresso del gruppo ANAS, cui è ascrivibile la quasi totalità del risultato (euro 2.144 milioni su euro 2.161 milioni). La restante parte riflette sostanzialmente l'aumento dei ricavi da pedaggio dell'infrastruttura ferroviaria per effetto dell'adeguamento Istat dei prezzi e dell'incremento dei volumi della produzione. A determinare la crescita complessiva dei ricavi operativi, hanno inciso gli altri proventi derivanti dalle menzionate operazioni "societarie" per euro 126 milioni.

I costi operativi dell'esercizio 2018 si attestano a euro 9.602 milioni con un incremento di 2.622 milioni di euro (37,6 per cento sul 2017). In particolare, si registra l'aumento dei costi netti riferiti al personale per euro 675 milioni dei quali euro 561 milioni conseguenti alla variazione dell'area di consolidamento e al conseguente incremento dell'organico e agli effetti derivanti dagli adeguamenti salariali. Con particolare riferimento alla remunerazione della dirigenza, questa Corte ritiene sia necessario conciliare la necessità di disporre di *manager* qualificati e motivati con politiche retributive più coerenti con l'orientamento generale assunto dall'ordinamento in riferimento alle società a controllo pubblico.

L'aumento complessivo degli altri costi per euro 1.947 milioni, al netto delle operazioni societarie per euro 1.721 milioni, è dovuto all'aumento dei costi per l'acquisto dell'energia elettrica di trazione che crescono, nel compararli con il 2017, di euro 187 milioni.

Il Margine operativo lordo (Ebitda), per effetto della dinamica dei ricavi e dei costi operativi sopra descritti si attesta nel periodo a euro 2.476 milioni con una variazione positiva di euro 163 milioni.

Il risultato operativo (Ebit) ammonta a euro 714 milioni, restando sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente.

Il Capitale investito netto di Gruppo, pari a euro 48.418 milioni è cresciuto nel 2018 di euro 2.464 milioni in, particolare per l'incremento del capitale immobilizzato netto (euro 3.706 milioni), del capitale circolante (euro 479 milioni).

Il Capitale circolante netto gestionale, che si attesta a euro -324 milioni, presenta una variazione in diminuzione di euro 726 milioni rispetto all'esercizio precedente ed è il risultato di variazioni contrapposte principalmente riferite agli effetti dell'ingresso del gruppo ANAS che sulla posta incidono complessivamente per euro -533 milioni.

Il Capitale immobilizzato netto che presenta un incremento di euro 3.706 milioni risente anch'esso dell'ingresso nell'area di consolidamento del gruppo ANAS e, in particolare, degli investimenti nel rapporto di concessione gestito da Sitaf S.p.A. per euro 1.124 milioni degli investimenti della concessione di ANAS S.p.A. per euro 1.391 milioni definita sulla base del nuovo Contratto di Programma 2016-2020.

La Posizione finanziaria netta presenta un indebitamento netto di euro 6.655 milioni con un decremento di euro 618 milioni sul 2017 a causa principalmente dell'apporto del gruppo ANAS che sulla posta incide per euro 531 milioni.

Nel 2018 la Capogruppo Ferrovie dello Stato chiude con un risultato positivo di euro 62 milioni in riduzione rispetto al 2017 di euro 169 milioni a causa della componente finanziaria (euro -135 milioni) ed alla componente operativa (euro -53 milioni). Il Margine operativo lordo (EBITDA) è in diminuzione a causa della riduzione dei ricavi operativi (euro 2 milioni) e all'incremento dei costi operativi (euro 36 milioni).

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

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

Il capitale immobilizzato netto si attesta a euro 38.621 milioni e registra un incremento di euro 2.795 milioni rispetto all'esercizio 2017 è anch'esso riconducibile all'acquisto della partecipazione in ANAS S.p.A. (euro 2.864 milioni), al versamento di euro 10 milioni per il ripianamento di perdite e la ricostituzione di capitale e riserva di Nugo S.p.A., alla svalutazione della partecipazione nella società Mercitalia Logistics S.p.A. per euro 128 milioni o, all'operazione di dismissione della partecipazione in Centostazioni Retail S.p.A. e alla ricapitalizzazione di FSE Srl per euro 42 milioni e la conversione in capitale sociale di una parte di finanziamenti precedentemente erogati per euro 32 milioni. Occorre ricordare che la Corte di giustizia europea con Sentenza del 19 dicembre 2019 ha ritenuto siano qualificati come «aiuti di Stato» ai sensi dell'articolo 107 TFUE "lo stanziamento di una somma di denaro in favore di un'impresa pubblica che versa in gravi difficoltà finanziarie ovvero il trasferimento dell'intera partecipazione detenuta da uno Stato membro nel capitale di detta impresa a un'altra impresa pubblica, senza alcun corrispettivo, ma in cambio dell'obbligo per quest'ultima di rimuovere lo squilibrio patrimoniale della prima. Per rispetto a tale decisione la Corte richiama l'attenzione della Capogruppo sull'adozione delle misure necessarie a mantenere indenne il patrimonio sociale.

La Posizione finanziaria netta registra una variazione positiva di euro 10 milioni, con un incremento della liquidità netta che passa da un valore di euro 938 milioni al 31 dicembre 2017 a euro 948 milioni al 31 dicembre 2018.

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

Con riferimento all'emergenza Covid 19 la Società ha posto in essere le condizioni di sicurezza per il personale e per l'utenza.

APPENDICE

IMPRESA CONTROLLANTE								
Denom.ne	Sede legale	Sede oper.va	Capitale Sociale	Società Partecipante		% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidam.to
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	Roma	Italia	39.204.173.802					
Settore operativo: Trasporto 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	FSI Italiane S.p.A.		100,00	100,00	Integrale
Busitalia Campania S.p.A.	Salerno	Italia	5.900.000	Busitalia - Sita Nord Srl		100,00	100,00	Integrale
Busitalia Simet S.p.A.	Roma	Italia	3.000.000	Busitalia - Sita Nord Srl Simet S.p.A.		51,00 49,00	51,00	Integrale
Busitalia Rail Service Srl	Roma	Italia	3.497.788	Busitalia - Sita Nord Srl		100,00	100,00	Integrale
Busitalia Veneto S.p.A.	Padova	Italia	5.500.000	Busitalia - Sita Nord Srl	ASP Holding S.p.A.	55,00 45,00	55,00	Integrale
Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl	Bari	Italia	4.682.830	FSI Italiane S.p.A.		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 S.p.A.	Firenze	Italia	408.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi		58,00 42,00	40,60	Integrale
Mercitalia Intermodal S.p.A. (già CEMAT S.p.A.)	Milano	Italia	7.000.000	Mercitalia Logistics S.p.A. Soci Terzi		53,28 46,72	53,28	Integrale
Mercitalia Logistics S.p.A. (già FSI Logistica S.p.A.)	Roma	Italia	379.806.212	FSI Italiane S.p.A.		100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Rail Srl (già FSI Telco Srl)	Roma	Italia	229.641.748	Mercitalia Logistics S.p.A.		100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer Srl)	Genova	Italia	5.000.000	Mercitalia Logistics S.p.A.		100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Transport & Services Srl (già FSI JIT Italia Srl)	Roma	Italia	500.000	Mercitalia Logistics S.p.A.		100,00	100,00	Integrale
Pol Rail Srl	Roma	Italia	2.000.000	Mercitalia Rail Srl		100,00	100,00	Integrale
Savit Srl	Terni	Italia	1.000.000	Busitalia - Sita Nord Srl		100,00	100,00	Integrale
Terminal Alptransit Srl	Milano	Italia	15.000.000	Mercitalia Logistics S.p.A. Soci Terzi		58,00 42,00	58,00	Integrale
Trenitalia S.p.A.	Roma	Italia	1.417.782.000	FSI Italiane S.p.A.		100,00	100,00	Integrale
All'estero								
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus (Germania)		Germania	50.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Die Länderbahn GmbH DLB (già Vogtlandbahn-GmbH)	Viechtach (Germania)		Germania	1.022.584	Regentalbahn GmbH	100,00	51,00	Integrale
erixx GmbH	Celle (Germania)		Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen (Germania)		Germania	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	73,58	37,18	Integrale

Neißeverkehr GmbH	Guben (Germania)	Germania	1.074.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	80,00	40,80	Integrale
NETINERA Bachstein GmbH	Celle (Germania)	Germania	150.000	NETINERA Deutschland GmbH	95,34	51,00	Integrale
Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolid. nto
NETINERA Deutschland GmbH	Viechtach (Germania)	Germania	1.025.000	FSI Italiane S.p.A. Soci Terzi	51,00 49,00	51,00	Integrale
NETINERA Immobilien GmbH	Berlino (Germania)	Germania	240.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
NETINERA Werke GmbH	Neustrelitz (Germania)	Germania	25.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	100,00	51,00	Integrale
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	100.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	44,63	Integrale
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	26,78	Integrale
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle (Germania)	Germania	21.034.037	NETINERA Bachstein GmbH	87,51	44,63	Integrale
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlino (Germania)	Germania	200.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Qbuzz BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	400.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Groningen-Utrecht BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	18.000	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Mobility Service BV	Utrecht (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	18.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Multimodaal BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	100	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Taxi BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	100	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Regentalbahn GmbH	Viechtach (Germania)	Germania	2.444.152	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Rom Rail	Bucarest (Romania)	Romania	1.800.000 (1)	Pol Rail Srl Soci Terzi	93,00 7,00	93,00	Integrale
sei mobil Verkehrsgesellschaft mbH (già Lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH)	Sendenhorst (Germania)	Germania	26.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	100,00	51,00	Integrale
Sippel-Travel GmbH	Frankfurt am Main (Germania)	Germania	127.950	Autobus Sippel GmbH	100,00	51,00	Integrale
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Berlino (Germania)	Germania	1.022.584	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Thello SAS	Parigi (Francia)	Francia	10.500.000	Trenitalia S.p.A.	100,00	100,00	Integrale
TrainOSE SA	Atene (Grecia)	Grecia	34.406.509	FSI Italiane S.p.A.	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 S.p.A.	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AG	Troisdorf (Germania)	Germania	286.070	Mercitalia Logistics S.p.A.	100,00	100,00	Integrale
TX Consulting GmbH	Troisdorf (Germania)	Germania	25.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik Austria GmbH	Schwechat (Austria)	Germania	35.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik A/S	Padborg (Danimarca)	Germania	500.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AB	Helsingborg (Svezia)	Germania	400.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik GmbH	Basel (Svizzera)	Germania	50.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Service Management GmbH	Troisdorf (Germania)	Germania	50.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
Verkehrsbetriebe Bils GmbH	Sendenhorst (Germania)	Germania	25.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
vlexx GmbH	Mainz (Germania)	Germania	25.000	Regentalbahn GmbH	100,00	51,00	Integrale
(1) Dati espressi in valuta locale							

Settore operativo: Infrastruttura

In Italia							
ANAS S.p.A.	Roma	Italia	2.269.892.000	FSI Italiane S.p.A.	100,00	100,00	Integrale
ANAS International Enterprise S.p.A.	Roma	Italia	3.000.000	ANAS S.p.A.	100,00	100,00	Integrale
Blufferries Srl	Messina	Italia	20.100.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A.	100,00	100,00	Integrale
Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolid. nto
Centostazioni Retail S.p.A.	Roma	Italia	3.797.064	FSI Italiane S.p.A. Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A.	78,35 21,65	100,00	Integrale
Cremonesi workshop Srl	Brescia	Italia	100.000	Italferr S.p.A. Soci Terzi	80,00 20,00	80,00	Integrale
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	Roma	Italia	4.304.201	Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A.	100,00	100,00	Integrale
Italferr S.p.A.	Roma	Italia	14.186.000	FSI Italiane S.p.A.	100,00	100,00	Integrale
Musinet Engineering S.p.A.	Torino	Italia	520.000	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF S.p.A.	100,00	51,09	Integrale
Ok-Gol Srl	Susa	Italia	100.000	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF S.p.A.	100,00	51,09	Integrale
Quadrilatero Marche-Umbria SpA	Roma	Italia	50.000.000	ANAS S.p.A. Soci Terzi	92,38 7,62	92,38	Integrale
Metropark S.p.A.	Roma	Italia	3.016.463	FSI Sistemi Urbani Srl	100,00	100,00	Integrale
Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A.	Roma	Italia	31.528.425.067	FSI Italiane S.p.A.	100,00	100,00	Integrale
Sitalfa S.p.A.	Bruzolo	Italia	520.000	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF S.p.A.	100,00	51,09	Integrale
Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF S.p.A.	Susa	Italia	65.016.000	ANAS S.p.A. Soci Terzi	51,09 48,91	51,09	Integrale
Tecnositaf S.p.A.	Torino	Italia	520.000	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF S.p.A.	100,00	51,09	Integrale
Terminali Italia Srl	Roma	Italia	7.345.686	Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A. Mercitalia Intermodal S.p.A. (già CEMAT S.p.A.)	89,00 11,00	94,86	Integrale
Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.	Roma	Italia - Austria	705.790.910	Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A. Soci Terzi	88,20 11,80	88,20	Integrale
All'estero							
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado (Serbia)	Serbia	39.626.684 (1)	Italferr S.p.A.	100,00	100,00	Integrale
Tecnositaf Russia LLC	Mosca (Russia)	Russia	300.763 (1)	Tecnositaf S.p.A. Soci Terzi	99,90 0,10	51,04	Integrale
(1) Dati espressi in valuta locale							
Settore operativo: Servizi Immobiliari							
In Italia							
FSI Sistemi Urbani Srl	Roma	Italia	532.783.501	FSI Italiane S.p.A.	100,00	100,00	Integrale
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A.	Roma	Italia	4.000.000	FSI Italiane S.p.A. Eurostaz.ni S.p.A.	60,00 40,00	60,00	Integrale
Settore operativo: altri servizi							
In Italia							
Fercredit - Servizi Finanziari S.p.A.	Roma	Italia	32.500.000	FSI Italiane S.p.A.	100,00	100,00	Integrale
Ferservizi S.p.A.	Roma	Italia	8.170.000	FSI Italiane S.p.A.	100,00	100,00	Integrale

Italcertifer S.p.A.	Firenze	Italia	480.000	FSI Italiane S.p.A.	55,66	55,66	Integrale
Nugo S.p.A.	Roma	Italia	1.000.000	FSI Italiane S.p.A.	100,00	100,00	Integrale

ELENCO DELLE JOINT VENTURE

Settore operativo: trasporto							
In Italia							
Mercitalia Maintenance Srl	Milano	Italia	6.000.000	Mercitalia Rail Srl (già FSI Telco Srl) Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Trenord Srl	Milano	Italia	76.120.000	Trenitalia S.p.A. Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
All'estero							
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing (Germania)	Germania	25.000	Die Länderbahn GmbH DLB	50,00 50,00	25,50	Equity
Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolid. nto
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg (Germania)	Germania	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG	100,00	13,75	Equity
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle (Germania)	Germania	1.099.300	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	61,00 39,00	13,98	Equity
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade (Germania)	Germania	4.600.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	60,00 40,00	13,75	Equity
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade (Germania)	Germania	25.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	60,00 40,00	13,75	Equity
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim (Germania)	Germania	500.000	Prignitzer Eisenbahngesells chaft mbH Soci Terzi	50,00 50,00	25,50	Equity
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswald e (Germania)	Germania	250.000	ODEG Eisenbahngesells chaft mbH	100,00	25,50	Equity
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	Celle (Germania)	Germania	600.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG	100,00	22,92	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale

Settore operativo: Infrastruttura							
All'estero							
Partenariato Italferr+Altinok	Istanbul	Turchia	1.000 (1)	Italferr S.p.A. Altinok Müşavir Mühendislik Taahhüt San. Ve Tic. Ltd. Şti.	50,10 49,90	50,10	Equity
SWS Italferr Adi Ortakligi	Ankara	Turchia	1.000 (1)	Italfer .S.p.A 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	FSI Italiane S.p.A. Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE

Settore Operativo: Trasporto							
In Italia							
Alpe Adria S.p.A.	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 S.p.A. (già CEMAT S.p.A.)	38,95 11,58	32,33	Equity

				Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	49,47		
FNM S.p.A. (già Ferrovie Nord Milano S.p.A.)	Milano	Italia	230.000.000	FSI Italiane S.p.A. Soci Terzi	14,74 85,26	14,74	Equity
La Spezia Shunting Railways S.p.A.	La Spezia	Italia	1.000.000	Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer Srl) Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	15,50 4,50 80,00	20,00	Equity
Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidame nto
Li-Nea S.p.A.	Scandicci (Firenze)	Italia	2.340.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	34,00 66,00	23,80	Equity
METRO 5 S.p.A.	Milano	Italia	55.300.000	FSI Italiane S.p.A. Soci Terzi	36,7 63,3	36,70	Equity

All'estero

Cesar Information Services - CIS Srl	Bruxelles (Belgio)	Belgio	100.000	Mercitalia Intermodal S.p.A. (già CEMAT S.p.A.) Soci Terzi	25,10 74,90	13,37	Equity
Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolidamento
CeBus GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	34,50 1,00 64,50	4,82	Equity
CeBus Verwaltungsgesellsc haft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	34,40 1,00 64,60	4,81	Equity
Celler Straßenbahngesellsc haft mbH	Celle (Germania)	Germania	571.450	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Soci Terzi	34,70 65,30	4,85	Equity
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster (Germania)	Germania	84.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	29,67 70,33	15,13	Equity
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster (Germania)	Germania	36.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	29,67 70,33	15,13	Equity
Hafen Lüneburg GmbH	Lüneburg (Germania)	Germania	1.750.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG Soci Terzi	30,00 70,00	13,39	Equity
Logistica SA	Levallois (Francia)	Francia	37.000	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Settore operativo: infrastruttura							
In Italia							
Autostrada Asti - Cuneo S.p.A.	Roma	Italia	200.000.000	ANAS S.p.A. Soci Terzi	35,00 65,00	35,00	Equity
Autostrade del Lazio S.p.A.	Roma	Italia	1.061.886	ANAS S.p.A. Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Concessioni Autostradali Lombarde - CAL S.p.A.	Milano	Italia	4.000.000	ANAS S.p.A. Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A.	Venezia	Italia	2.000.000	ANAS S.p.A. Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Consepi S.p.A.	Susa	Italia	3.376.515	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF S.p.A. Ok-Gol Srl Soci Terzi	49,13 0,03 50,87	25,11	Equity
Galleria di base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Bolzano	Italia - Austria	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. Soci Terzi	50,00 50,00	44,10	Equity
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A.	Verona	Italia	16.876.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A. Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Transenergia Srl	Prè Saint Didier (AO)	Italia	198.749.200	ANAS S.p.A. Soci Terzi	32,12 67,88	32,12	Equity
	Torino	Italia	1.022.661	Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF S.p.A.	50,00 50,00	25,55	Equity

Soci Terzi

All'estero							
Tecnositaf Gulf Integrated System WLL	Doha (Qatar)	Qatar	200.000 (1)	Tecnositaf S.p.A. Soci Terzi	49,00 51,00	25,03	Equity
(1) Dati espressi in valuta locale							
Settore operativo: Altri servizi							
In Italia							
Italiacamp Srl	Roma	Italia	10.000	FSI Italiane S.p.A. Soci Terzi	20,00 80,00	20,00	Equity

ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Denominazione	Sede legale		Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto		
In Italia							
ANAS Concessioni Autostradali S.p.A.	Roma		1.000.000	ANAS S.p.A.	100,00		
Autostrada del Molise S.p.A. in liquidazione	Campobasso		3.000.000	ANAS S.p.A. Soci Terzi	50,00 50,00		
Blu Jet Srl	Messina		200.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A.	100,00		
Busitalia Parma Scarl	Parma		50.000	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	60,00 40,00		
FSI Technology S.p.A.	Roma		1.000.000	FSI Italiane S.p.A.	100,00		
Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	% Diritti di voto	% Equity Ratio	Metodo di consolid. nto
Nord Est Terminal - NET S.p.A. in liquidazione		Padova	200.000		RFI S.p.A.		51,00
					Soci Terzi		49,00
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Genova Srl in liquidazione		Genova	712.000		Mercitalia Shunting & Terminal Srl (già Serfer Srl)		51,00
					Soci Terzi		49,00
Sita S.p.A. in liquidazione		Roma	200.000		FSI Italiane S.p.A.		55,00
					Soci Terzi		45,00
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione		Roma	383.179.794		ANAS S.p.A.		81,84
					Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A.		13,00
					Soci Terzi		5,16
TAV Srl		Roma	50.000		FSI Italiane S.p.A.		100,00
Terminal Tremestieri Srl in liquidazione		Messina	900.000		Blufferries Srl		33,33
					Soci Terzi		66,67
Società Ferroviaria Provvisoria Emilia-Romagna Scarl		Bologna	1.000.000		Trenitalia S.p.A.		70,00
					Soci Terzi		30,00
All'estero							
ANAS International Enterprise RUS LLC		Mosca (Russia)	63.000 (1)		ANAS International		51,00
					Enterprise S.p.A. Soci Terzi		49,00
ANAS Tec Gulf Engineering LLC		Doha (Qatar)	50.000 (1)		ANAS International		45,00
					Enterprise S.p.A.		4,00
					Tecnositaf Gulf Integrated System WLL Soci Terzi		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 S.p.A.		50,00
					Soci Terzi		50,00
Road Investment Company (RIC) LLC		Mosca (Russia)	500.000 (1)		ANAS International		51,10
					Enterprise RUS LLC Soci Terzi		48,90

(1) Dati espressi in valuta locale

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

