



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE
SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA
GESTIONE FINANZIARIA DI FERROVIE DELLO STATO
ITALIANE SPA (FS S.P.A.)

2020

Determinazione del 19 luglio 2022, n. 95



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2020

Relatore: Pres. Giovanni Coppola

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:
dott.ssa Eleonora Pividori



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 19 luglio 2022;

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 2020, nonché le annesse relazioni degli organi di amministrazione e di controllo, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata l. n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Pres. Giovanni Coppola 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 2020;

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 bilancio - 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 di Ferrovie dello Stato italiane s.p.a. relativo all'esercizio 2020 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di controllo - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società per il suddetto esercizio.

RELATORE

Giovanni Coppola

PRESIDENTE

Manuela Arrigucci

DIRIGENTE

Fabio Marani

depositato in segreteria



INDICE

| | |
|--|----|
| PREMESSA | 1 |
| 1.L'ASSETTO SOCIETARIO | 2 |
| 1.1. Le più recenti novità nella struttura societaria..... | 5 |
| 1.2. Stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr)..... | 8 |
| 1.3. <i>FSTechnology</i> | 15 |
| 1.4. Anas s.p.a..... | 19 |
| 2. ORGANI E SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI | 22 |
| 2.1. La <i>Corporate governance</i> di FS s.p.a..... | 22 |
| 2.1.1. I compensi degli Organi..... | 27 |
| 2.2. Controlli e <i>Compliance</i> | 29 |
| 2.2.1. La società di revisione..... | 29 |
| 2.2.2. <i>Internal auditing</i> | 31 |
| 2.2.3. Il modello di organizzazione gestione e controllo ai sensi del d.lgs. n. 231 del 2001 e l'Organismo di vigilanza..... | 35 |
| 2.2.4. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili..... | 36 |
| 2.2.5. <i>Compliance</i> , ulteriori modelli e sistemi di controllo..... | 38 |
| 3. PIANO INDUSTRIALE, CONTRATTI DI PROGRAMMA E ATTIVITA' NEGOZIALE..... | 43 |
| 3.1. Il Piano industriale | 43 |
| 3.2. I Contratti di programma | 43 |
| 3.2.1. Il Contratto di programma di Rfi | 43 |
| 3.2.2. Il Contratto di programma di Anas | 45 |
| 3.3. Attività negoziale | 45 |
| 4. RISORSE UMANE | 48 |
| 5. CONSULENZE E PRESTAZIONI PROFESSIONALI EQUIPARATE | 57 |
| 6. CONTENZIOSO E PROCEDIMENTI INNANZI ALLE AUTORITÀ | 59 |
| 6.1. Contenzioso del lavoro | 59 |
| 6.2. Contenzioso civile, amministrativo e penale rilevante..... | 60 |
| 6.3. Procedimenti innanzi alle Autorità | 66 |
| 7. SICUREZZA DEL SISTEMA FERROVIARIO E <i>CYBER-SECURITY</i> | 69 |
| 8. I RISULTATI DELLA GESTIONE | 72 |

| | |
|--|-----|
| 8.1. Notazioni generali sul bilancio di esercizio di FS s.p.a..... | 72 |
| 8.1.1. Situazione patrimoniale e finanziaria di FS s.p.a..... | 76 |
| 8.1.2. Conto economico di FS s.p.a..... | 83 |
| 8.1.3. Rendiconto finanziario di FS s.p.a..... | 87 |
| 8.2. Notazioni generali sul bilancio consolidato | 89 |
| 8.2.1. Il bilancio consolidato. | 92 |
| 8.2.2. Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo FS..... | 99 |
| 8.2.3. Conto economico consolidato | 106 |
| 8.2.4. Rendiconto finanziario consolidato..... | 114 |
| 9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE..... | 117 |

INDICE TABELLE

| | |
|---|----|
| Tabella 1 - Dettaglio investimenti Pnrr | 8 |
| Tabella 2 - Progetti Alta velocità e relativi finanziamenti | 9 |
| Tabella 3 - Stato di avanzamento progetti | 11 |
| Tabella 4 - Benefici attesi Palermo-Catania - 1° fase* | 12 |
| Tabella 5 - Benefici attesi Napoli - Bari | 13 |
| Tabella 6 - Benefici attesi Terzo Valico dei Giovi | 13 |
| Tabella 7 - Benefici attesi Taranto- Battipaglia | 14 |
| Tabella 8 - Benefici attesi Salerno - Reggio Calabria | 14 |
| Tabella 9 - Costi <i>Opex</i> 2020..... | 17 |
| Tabella 10 - Compensi annui lordi degli amministratori di FS..... | 28 |
| Tabella 11 - Compensi annui lordi del Collegio sindacale | 29 |
| Tabella 12 - Rideterminazione compensi società di revisione | 30 |
| Tabella 13 - Quadro sinottico principali interventi <i>audit</i> conclusi in ordine cronologico FS e Gruppo FS..... | 33 |
| Tabella 14 - Consistenza personale FS | 48 |
| Tabella 15 - Consistenza personale Gruppo FS | 48 |
| Tabella 16 - Consistenza personale con qualifica dirigenziale Gruppo FS | 48 |
| Tabella 17 - <i>Turnover</i> personale Gruppo FS | 49 |
| Tabella 18 - Costo del personale FS s.p.a..... | 49 |
| Tabella 19 - Costo del personale Gruppo FS..... | 50 |
| Tabella 20 - Costo del personale dirigenziale Gruppo FS..... | 50 |
| Tabella 21 - Incidenza del costo del lavoro Gruppo FS..... | 51 |
| Tabella 22 - Interventi formativi | 54 |
| Tabella 23 - Infortuni indennizzati INAIL | 55 |
| Tabella 24 - Costi per consulenze FS e Gruppo | 57 |
| Tabella 25 - Consulenze e prestazioni professionali equiparate..... | 58 |
| Tabella 26 - Contenziosi pendenti (Gruppo FS) | 59 |
| Tabella 27 - Incidenti ferroviari per tipologia..... | 69 |
| Tabella 28 - Stato patrimoniale FS riclassificato | 73 |

| | |
|---|-----|
| Tabella 29 - FS Conto economico riclassificato | 75 |
| Tabella 30 - Situazione patrimoniale - finanziaria FS..... | 77 |
| Tabella 31 - Conto economico FS. | 84 |
| Tabella 32 - Rendiconto finanziario FS..... | 88 |
| Tabella 33 - Stato patrimoniale consolidato riclassificato | 92 |
| Tabella 34 - Conto economico consolidato riclassificato..... | 97 |
| Tabella 35 - Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo..... | 100 |
| Tabella 36 - Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato..... | 105 |
| Tabella 37 - Conto economico consolidato..... | 107 |
| Tabella 38 - Effetti Covid sul conto economico consolidato | 111 |
| Tabella 39 - Rendiconto finanziario consolidato | 115 |

INDICE FIGURE

| | |
|-----------------------------------|----|
| Figura 1 - Gare Servizi ICT | 18 |
|-----------------------------------|----|

PREMESSA

Con la presente relazione, la Corte dei conti riferisce al Parlamento, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, sul risultato del controllo eseguito, in base all'art. 12 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2020 di Ferrovie dello Stato italiane s.p.a., nonché sulle principali vicende verificatesi successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2019, è stato approvato e comunicato alle Camere con determinazione n. 40 del 6 maggio 2021, pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n. 427.

1. L'ASSETTO SOCIETARIO

La Società per azioni Ferrovie dello Stato italiane, di seguito FS, FS s.p.a o Capogruppo (il cui capitale sociale è interamente detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze - Mef che esercita i poteri dell'azionista di concerto con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Mims) ha la tipica struttura di una *holding*, alla quale fanno capo, al 31 gennaio 2022, le seguenti Società: Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. (di seguito Rfi o Rfi s.p.a.), Anas s.p.a., Italferr s.p.a., Trenitalia s.p.a., Mercitalia *Logistic* s.p.a., Busitalia Sita Nord s.r.l., Ferrovie del Sud Est s.r.l., FS Sistemi Urbani s.r.l., Grandi Stazioni Immobiliare, *FS Technology*, *FS International*, *Italcertifer*, *Fercredit*, *Ferservizi*, *FSI Saudi Arabia for Land Transport*.

Alcune delle sopraindicate Società hanno un rapporto diretto con la Capogruppo, alla quale spetta la definizione delle linee strategiche, a maggior ragione nell'ottica perseguita in occasione della creazione dei Poli societari di cui si parla in Relazione nel successivo paragrafo e che è stata formalizzata con le modifiche statutarie recentemente adottate dal Consiglio di amministrazione del 3 maggio 2022.

La Società *Ferservizi* è sostanzialmente la committente per l'intero Gruppo. Con riferimento ad Anas s.p.a., segue una specifica trattazione al paragrafo 1.5.

Secondo le previsioni dello statuto e in particolare dell'art. 4, ad esito delle modifiche adottate a decorrere dal 1° giugno 2022, FS ha per oggetto l'assunzione e la gestione di partecipazioni e altre interessenze in imprese italiane o estere operanti:

- a) nei settori della progettazione, realizzazione e gestione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale, in ambito nazionale e internazionale;
- b) nel settore del trasporto, anche aereo, di persone, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, l'attuazione e la gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti delle persone;
- c) nel settore della logistica e del trasporto, anche aereo, di merci, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, l'attuazione e la gestione di iniziative e servizi nel campo della logistica, della mobilità e dei trasporti delle merci;
- d) nel settore della rigenerazione urbana e delle soluzioni di intermodalità e di logistica nelle aree urbane per la prima e per l'ultima fase della catena di approvvigionamento.

Le disposizioni statutarie prevedono, inoltre, che la Società possa operare, mediante la costituzione o l'assunzione di partecipazioni o conclusione di accordi commerciali con

operatori specializzati, in altri settori complementari, connessi o strumentali alle attività svolte nei settori di cui sopra, con l'obiettivo di una migliore utilizzazione e valorizzazione anche sul piano economico (i) delle strutture, risorse, conoscenze e competenze impiegate nei settori sopra considerati o (ii) dei beni posseduti ovvero utilizzati per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo.

Quanto alla realizzazione dell'oggetto sociale, è disposto che essa sia perseguita attraverso l'esercizio di attività di indirizzo strategico generale e di definizione e coordinamento attuativo e finanziario del disegno imprenditoriale comune alla Società e alle società nelle quali FS detenga o assuma partecipazioni o delle quali la Società può promuovere la costituzione. In particolare, le attività nei settori di cui alle lettere da a) a d) sopra citati fanno prevalentemente capo a distinte società controllate Capogruppo di settore e/o a società controllate soggette a direzione e coordinamento da parte di Capogruppo di settore, le quali sono provviste di piena autonomia decisionale tecnico-operativa, organizzativa e nella gestione dei rischi¹.

Le modifiche statutarie accennate, di cui si parla nel prossimo paragrafo in relazione al Piano industriale, caratterizzano ancora più FS come *holding* del Gruppo. La distribuzione e la creazione dei Poli (infrastrutture, passeggeri, logistica ed urbano) seguono questo criterio in un'ottica di responsabilizzazione delle c.d. Capogruppo e comunque di una visione di

¹ Inoltre, la Società potrà compiere tutte le operazioni reputate utili o necessarie per il raggiungimento dell'oggetto sociale, e a tal fine potrà quindi, a titolo esemplificativo e non esaustivo: prestare servizi alle società partecipate o controllate in aree di specifico interesse aziendale, ivi inclusa la gestione accentrata della tesoreria al fine di migliorare la flessibilità e l'efficienza finanziaria del Gruppo FS, la concessione di finanziamenti, l'impostazione e la gestione dell'attività delle medesime società con il sistema bancario e finanziario; compiere operazioni immobiliari, mobiliari, commerciali, industriali, finanziarie - ivi compreso il rilascio di garanzie in genere, anche a favore di terzi - ipotecarie e di vendita di servizi comunque collegati con l'oggetto sociale; assumere in via strumentale rispetto alle attività che costituiscono oggetto sociale e non a scopo di collocamento, partecipazioni, quote o interessenze in altre società, consorzi, imprese o associazioni ed enti di qualunque natura, sia italiani che esteri.

Nella versione dello statuto vigente nel corso dell'esercizio finanziario in esame, l'art. 3, ad esito delle modifiche approvate con delibera dell'Assemblea straordinaria di FS del 5 giugno 2019, disponeva quanto segue: *la Società ha per oggetto 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 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; c) lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi compresa espressamente quelle di servizi alla clientela e quelle volte alla valorizzazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività di cui alle lettere a) e b).*

La realizzazione dell'oggetto sociale è perseguita principalmente - ma non esclusivamente - attraverso società controllate o collegate delle quali la Società può promuovere la costituzione o nelle quali può assumere partecipazioni. In particolare, l'attività di trasporto e quella di realizzazione e gestione della rete fanno capo a distinte società controllate.

La Società potrà compiere tutte le operazioni reputate utili o necessarie per il raggiungimento dell'oggetto sociale, e a tal fine potrà quindi, a titolo esemplificativo e non esaustivo: compiere operazioni immobiliari, mobiliari, commerciali, industriali, finanziarie - ivi compreso il rilascio di garanzie reali anche a favore di terzi - ipotecarie e di vendita di servizi comunque collegati con l'oggetto sociale; assumere in via strumentale rispetto alle attività che costituiscono oggetto sociale e non a scopo di collocamento, partecipazioni, quote o interessenze in altre società, consorzi, imprese o associazioni ed enti di qualunque natura, sia italiani che stranieri.

La Società, inoltre, potrà: partecipare a gare pubbliche nonché concludere con lo Stato italiano accordi volti alla esecuzione di servizi pubblici; concludere ogni forma di accordo con terzi, ivi compresi Stati stranieri, per lo svolgimento di attività di trasporto anche al di fuori del territorio italiano.

integrazione delle competenze interne al Gruppo, da un lato, e di sviluppo dell'intermodalità, dall'altro.

È importante sottolineare che, *medio tempore*, con la disposizione n. 288/Ad del 16 aprile 2020, è stato aggiornato il modello di *governance* del Gruppo e, coerentemente, il modello organizzativo di Gruppo per il governo dei processi trasversali. Tale aggiornamento è stato definito tenuto conto del principio di autonomia gestionale di ciascuna società del Gruppo e, in particolare, delle prerogative di Rfi, quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e a presidio del sistema di prevenzione dei rischi-reato di cui al modello di organizzazione, gestione e controllo *ex* d.lgs. 8 giugno 2001, n. 231.

In tale quadro, la Capogruppo delinea il disegno strategico delle linee programmatiche di indirizzo delle società controllate, mentre le società operative sono responsabili della gestione e dello sviluppo dei *business* nei settori di rispettiva competenza. Vi sono inoltre altre società strumentali che erogano servizi anche di alta specializzazione a favore delle società del Gruppo, per la realizzazione di economie di scala, il rafforzamento delle competenze specifiche, l'offerta di servizi qualitativamente elevati.

Lo sviluppo delle aree di *business* nazionale ed internazionale del Gruppo ha determinato nel tempo la costituzione di *sub holding*, attraverso la concentrazione delle partecipazioni azionarie delle società operanti nel medesimo settore, tenute ad assicurare l'attuazione unitaria degli indirizzi strategici della Capogruppo ed il coordinamento di ambiti commerciali omogenei.

Un aspetto che è tornato di attualità in occasione delle nomine degli amministratori delle Società controllate è quello della direttiva emanata dal Mef il 24 aprile 2020, che ha marcato l'esigenza di un'effettiva istruttoria volta alla verifica dei requisiti qualitativi e di eleggibilità, da comunicare al Mef, per la verifica del rispetto dei criteri e delle procedure per la nomina. Successivamente è stato approvato nel Consiglio di amministrazione del 16 giugno 2021 il regolamento del Comitato per la *governance*, le nomine e la remunerazione che, all'art. 2, punto 2.3., individua le competenze del medesimo. In realtà, in occasione delle nomine degli amministratori delle Società controllate, si sono evidenziate criticità in ordine alla condivisione delle scelte con l'azionista, che non sempre hanno trovato una chiara espressione.

In considerazione dell'assetto societario, FS è tenuta a redigere un bilancio consolidato oltre al proprio bilancio di esercizio, documenti che costituiscono oggetto di trattazione nella specifica parte della relazione.

La relazione sulla gestione include, inoltre, la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario, ai sensi del d.lgs. 30 dicembre 2016, n. 254.

Al 31 dicembre 2020 il capitale sociale di FS s.p.a. ammonta a euro 39.204.173.802, interamente versati.

1.1. Le più recenti novità nella struttura societaria.

Nell'Assemblea, tenutasi il 3 maggio 2022, è stato approvato il bilancio di esercizio 2021 e rinnovato il Collegio sindacale in scadenza; sono state anche approvate importanti modifiche statutarie, riferite, oltre che all'oggetto sociale (di particolare consistenza), a profili strutturali di un certo rilievo nell'ottica della *governance* societaria.

Il nuovo assetto organizzativo del Gruppo prevede, infatti, con effetto dal 1° giugno 2022, al punto 4.3. del nuovo statuto, la costituzione di quattro poli che comprendono ciascuno aree di *business* omogenee, e precisamente:

- Polo Infrastrutture (composto da Rfi S.p.A. come Capogruppo di settore, Anas s.p.a., Italferr s.p.a., Ferrovie del Sud Est s.r.l. per la sola area infrastruttura ferroviaria)²;
- Polo Passeggeri (Trenitalia s.p.a. come Capogruppo di settore, Busitalia Sita Nord s.r.l., Ferrovie del Sud Est s.r.l. per la sola area servizi di trasporto)³;
- Polo Logistica (Mercitalia *Logistic* s.p.a. come Capogruppo di settore e le proprie controllate)⁴;
- Polo Urbano (FS Sistemi Urbani s.r.l. come Capogruppo di settore e Grandi Stazioni Immobiliare s.p.a.)⁵.

Fermo restando il ruolo di FS di indirizzo strategico generale e di definizione e coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo, ciascuna società Capogruppo di settore eserciterà nei confronti delle società appartenenti al rispettivo Polo

² Il compito del Polo Infrastrutture sarà garantire l'esecuzione degli investimenti; massimizzare le sinergie industriali; definire e specializzare i ruoli delle diverse infrastrutture.

³ Il Polo Passeggeri punterà a sviluppare una strategia sempre più focalizzata sulle diverse esigenze dei clienti; soluzioni di integrazione modale; promozione del trasporto collettivo rispetto a quello individuale; favorire politiche e soluzioni di *shift* modale gomma-ferro.

⁴ Il Polo Logistica sarà orientato a consolidare il ruolo di operatore di sistema capace di incentivare il trasporto convenzionale e intermodale sul ferro, con una gestione *end-to-end* di rilevanza europea anche attraverso partnership *ad hoc*.

⁵ Il Polo Urbano punterà a valorizzare il potenziale di rigenerazione urbana del patrimonio immobiliare del Gruppo; instaurare partnership per una sempre più efficiente gestione degli *asset*; garantire un presidio unitario e avere un ruolo di primo piano nei Piani urbani di mobilità sostenibile.

attività di direzione e coordinamento per l'indirizzo, il coordinamento e il controllo tecnico-operativi, compresi i modelli, sistemi e protocolli di gestione dei rischi.

Tali modifiche, oltre ad altre orientate a rendere più attuali le attività con l'apertura a collegamenti strutturali con altre società anche esterne al Gruppo e realtà territoriali, ridondano nelle modifiche statutarie proposte alle assemblee delle società partecipate, come nel caso di Rfi s.p.a., il cui Statuto, al p.4.3 prevede che:

“La Società potrà inoltre esercitare, su base partecipativa o contrattuale e nel rispetto degli obiettivi strategici e del quadro finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato, attività - quale Capogruppo di Settore - di direzione e coordinamento tecnico, organizzativo e operativo nei confronti di (i) società che svolgono, sia in Italia sia all'estero, una o più delle attività di cui ai precedenti paragrafi 4.1. e 4.2., purché tale modalità di realizzazione dell'oggetto sociale non risulti prevalente rispetto all'esercizio diretto delle predette attività, nonché nei confronti di (ii) società operanti nel settore della progettazione e costruzione di sistemi e infrastrutture di trasporto e nel settore della gestione della rete stradale e autostradale, ferma restando l'autonomia decisionale e gestionale delle società richiamate sub (i) e (ii)”.

Per quanto attiene a Trenitalia s.p.a., oltre all'estensione della attività al campo dei trasporti “non ferroviari” di cui all'art. 4.2, si cita la disposizione di cui all'art. 4.5: *“Per il conseguimento del proprio oggetto sociale, oltre a poter acquisire o affittare rami d'azienda o aziende, Trenitalia potrà assumere e gestire partecipazioni e altre interessenze in imprese italiane o estere, nonché, nel rispetto degli obiettivi strategici e del quadro finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato, esercitare, su base partecipativa o contrattuale, attività - quale Capogruppo di Settore - di direzione e coordinamento tecnico, organizzativo e operativo nei confronti di società operanti in uno o più dei settori di cui ai precedenti punti 4.1., 4.2. e 4.3, ferma restando l'autonomia decisionale e gestionale delle predette società”*.

Analoghe disposizioni sono contenute nelle modifiche statutarie delle società Mercitalia Logistic s.p.a. ed FS Sistemi Urbani s.r.l.

Ogni Società Capogruppo di settore adotta un regolamento per il Polo di riferimento. In tale regolamento, si precisa che l'attività di direzione e coordinamento della Capogruppo di settore non riguarda le materie che sono estranee alle funzioni e responsabilità della medesima, tra le quali l'esecuzione di obblighi derivanti da concessioni, da contratti di programma o di servizi e da disposizioni di legge, norme e regolamenti applicabili.

La nuova figura di Capogruppo di Settore per le società indicate in precedenza viene motivata da un'esigenza di razionalizzazione ed attribuisce compiti di direzione e coordinamento tecnico, organizzativo e operativo nei confronti delle altre società appartenenti ad uno dei quattro Poli (Infrastrutture, Passeggeri, Logistica ed Urbano).

Va notata, al riguardo, oltre alla verifica dell'impatto delle scelte operate, che potrà costituire oggetto della prossima relazione, nel caso del Polo "Infrastrutture", la rilevanza non solo di Rfi ma anche di Anas ed Italferr. Mentre per Italferr si evidenzia la particolare competenza tecnica che la contraddistingue, per Anas sussistono profili di particolare complessità, in un contesto che evidenzia non solo una integrazione tutt'altro che realizzata nell'ambito del Gruppo (a partire dall'applicazione alla medesima delle Direttive di Gruppo), ma anche, in relazione ai proventi che dovrebbero essere generati anche dalla remunerazione dei servizi e della gestione, la creazione, come previsto dall'art. 2, commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesedecies* del d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, nella l. 9 novembre 2021, n. 156, , di una nuova società a capitale Mef e soggetta al controllo analogo del Mims, per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione, mediante affidamenti *in house*, ai sensi dell'articolo 5 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, alla quale attribuire le gestioni a pedaggio.

Rinviando alla recente Relazione sulla gestione 2020 di Anas, approvata con la del. 9/2022 di questa Sezione, ci si limita a richiamare la considerazione espressa in tale relazione che, per quanto la disposizione, nel suo complesso, sia stata introdotta al fine di risolvere la problematica connessa alla proroga, alla naturale scadenza, della concessione stradale ad Anas, alla luce della insussistenza della qualità di società *in house* di tale società e delle correlate riserve, per un potenziale contrasto con la normativa dell'Unione europea in materia di concessioni autostradali, la norma non appaia risolutiva del problema, in quanto non ha inciso sul tema critico della prorogabilità dell'attuale concessione, prevedendo solo lo scorporo da Anas (o, se si preferisce, l'attribuzione alla nuova Società) delle funzioni fin qui esercitate per le concessioni autostradali in concessione a pedaggio.

La situazione, quindi, non può dirsi definita, con la prospettiva di un sostanziale ritorno ad un sistema a contributo pubblico rispetto a quello attuale, legato ad un contratto di programma che individua il corrispettivo annuale, a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere sulla base di un piano pluriennale di opere e di un programma di servizi sulla rete stradale.

Le peculiarità alle quali si è fatto cenno pongono quindi la questione del raggiungimento dell'effettiva sinergia con le società del Gruppo.

1.2. Stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr)

Con riferimento allo stato di attuazione del Pnrr, anzitutto si riportano succintamente i dati, acquisiti da questa Sezione a seguito di una prima ricognizione, illustrati Relazione di questa Corte – Sezioni riunite in sede di controllo del 29 marzo 2022, redatta ai sensi dell'art. 7, comma 7, del d.l. 31 maggio 2021, n. 77, conv., con mod., dalla legge 29 luglio 2021, n. 108⁶.

Sulla scorta delle informazioni fornite dal Gruppo FS, al quale sono state già assegnate risorse a valere sul Pnrr e sul Piano nazionale per gli investimenti complementari pari a euro 24,87 miliardi, sono società attuatrici di progetti Rfi s.p.a. (alla quale è riservata la quota maggiore di investimenti), Anas s.p.a., Ferrovie del sud-est (Fse) e Fondazione Ferrovie dello Stato.

La tabella che segue illustra il dettaglio degli investimenti di cui sono destinatarie le Società del Gruppo FS attuatrici.

Tabella 1 - Dettaglio investimenti Pnrr

| Società attuatrice | Risorse a valere su Pnrr e Fondo complementare |
|--------------------|--|
| Rfi | 24.230,0 mln |
| Fse | 382,3 mln |
| Fondazione FS | 241,0 mln |
| Anas | 17,0 mln |
| Totale | 24.870,3 mln |

Fonte: dati Gruppo FS

Gli stanziamenti afferiscono alle missioni M1C3, M2C2, M3C1, M5C3, con preponderanza della componente M3C1, alla quale si ascrive un importo di euro 24.509 mln.

La tabella che segue illustra l'attuale ripartizione dei finanziamenti sui progetti per l'Alta velocità, in alcuni casi distribuiti in più CUP (la cui società attuatrice è Rfi e che si ascrivono tutti alla Missione 3, componente 1, del Pnrr), che, in quanto tali, appaiono i più rappresentativi sotto i profili sia qualitativo che finanziario.

⁶ Del. n. 4/SSRRCO/REF/22 del 29 marzo 2022, all. 3, curato dalla Sezione del controllo sugli enti.

Tabella 2 - Progetti Alta velocità e relativi finanziamenti

| Codice Unico del Progetto | Progetto | Fonti Pnrr e FC | Altre fonti | % fonte Pnrr e FC | % altre fonti |
|---|--|------------------|---|-------------------|---------------|
| J61H94000000011 | 1.1 Alta Velocità al Sud (Napoli - Bari) | 107.430.058,27 | 740.569.941,73 <i>di cui</i> fonte Stato 574.039.698,73 fonti FESR 165.730.243,00 fonti EE.LL. e altro 800.000,00 | 13 | 87 |
| J41H01000080008 | 1.1 Alta Velocità al Sud (Napoli - Bari) | 680.387.958,98 | 1.009.612.041,02 <i>di cui</i> fonte Stato 835.800.884,19 fonti FESR 173.511.156,83 fonti EE.LL. e altro 300.000,00 | 40 | 60 |
| J77I04000000009 | 1.1 Alta Velocità al Sud (Napoli - Bari) | 612.181.982,76 | 276.818.017,24 <i>di cui</i> fonte Stato 276.818.017,24 | 69 | 31 |
| J41H92000000008 | 1.1 Alta Velocità al Sud (Napoli - Bari) | - | 561.803.615,71 <i>di cui</i> fonte Stato 561.803.615,71 | 0 | 100 |
| J11H03000180001 | 1.1 Alta Velocità al Sud (Palermo-Catania) | 1.440.000.000,00 | 2.687.400.000,00 <i>di cui</i> fonte Stato 2.547.993.010,11 fonti FESR 139.406.989,89 | 35 | 65 |
| J71J20000110008 | 1.1 Alta Velocità al Sud (Salerno-Reggio Calabria) | 1.800.000.000,00 | - | 100 | 0 |
| F81H91000000008 | 1.2 Alta Velocità al Nord (Brescia-Verona-Padova) | 1.723.027.699,44 | 875.972.300,56 <i>di cui</i> fonte Stato 875.972.300,56 | 66 | 34 |
| J41E91000000009 | 1.2 Alta Velocità al Nord (Brescia-Verona-Padova) | 1.946.972.300,56 | 813.027.699,44 <i>di cui</i> fonte Stato 813.027.699,44 | 71 | 29 |
| J71H02000110008 F81H92000000008 J34H17000130001 | 1.2 Alta Velocità al Nord (Liguria-Alpi) | 3.400.351.664,07 | 4.061.178.335,93 <i>di cui</i> fonte Stato 4.054.434.449,90 fonti CEF/TEN 6.743.886,03 | 46 | 54 |
| J47I09000030009 | 1.2 Alta Velocità al Nord (Liguria-Alpi) | 195.127.300,07 | 60.672.699,93 <i>di cui</i> fonte Stato 60.672.699,93 | 76 | 24 |

| | | | | | |
|-----------------|--|----------------|--|-----|----|
| J31J05000010001 | 1.2 Alta Velocità al Nord (Liguria-Alpi) | 374.661.035,86 | 121.138.964,14 <i>di cui fonte Stato</i> 121.138.964,14 | 76 | 24 |
| J41C09000000005 | 1.2 Alta Velocità al Nord (Verona-Brennero - opere di adduzione) | 930.000.000,00 | 6.900.000,00 <i>di cui fonte Stato</i> 6.900.000,00 | 99 | 1 |
| J21J05000000001 | 1.3 Diagonali (Orte-Falconara) | 438.440.000,00 | - | 100 | 0 |
| J44D20000060009 | 1.3 Diagonali (Orte-Falconara) | 35.562.998,74 | 14.437.001,26 <i>di cui fonte Stato</i> 14.437.001,26 | 71 | 29 |
| J64E21000110008 | 1.3 Diagonali (Orte-Falconara) | 36.000.000,00 | - | 100 | 0 |
| J84E21001320008 | 1.3 Diagonali (Roma-Pescara) | 620.170.000,00 | - | 100 | 0 |
| J64H17000230001 | 1.3 Diagonali (Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia) | 36.255.081,17 | 28.744.918,83 <i>di cui fonte Stato</i> 28.744.918,83 | 56 | 44 |
| J94E21000070009 | 1.3 Diagonali (Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia) | 413.744.918,83 | 5.000.000,00 <i>di cui fonte Stato</i> 5.000.000,00 | 99 | 1 |

Fonte: dati Rfi

Va considerato che l'attuale stato di avanzamento è ancora limitato e viene rappresentato nella seguente tabella.

Tabella 3 – Stato di avanzamento progetti.

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|--|---|---|---|--|--------------------------------------|---------------------------|
| Collegamenti verso Sud | | | | | | |
| Napoli- Bari | Approvazione proposta di aggiudicazione della procedura di gara | Affidamento lavori 12 per cento avanzamento spesa annua | 32 km linee AVcostruite | 19 per cento avanzamento spesa annua | 62 km linee AV costruite | 93 km linee AV costruite |
| Palermo - Catania | Approvazione progettazione definitiva | Approvazione proposta di aggiudicazione della procedura di gara Affidamento lavori | 37 km linee AV costruite | 20 per cento avanzamento spesa annua | 28 per cento avanzamento spesa annua | 148 km linee AV costruite |
| Salerno - Reggio Calabria | Avvio Progettazione di fattibilità tecnico - economica (PFTE) | Avvio progettazione definitiva | Pubblicazione Gara | Affidamento lavori 20 per cento avanzamento spesa annua | 17 per cento avanzamento spesa annua | 33 km linee AV costruite |
| Collegamenti verso Nord | | | | | | |
| Verona - Brennero | Avvio Progettazione di fattibilità tecnico - economica (PFTE) | Avvio progettazione definitiva | Pubblicazione della gara | Affidamento lavori 19 per cento avanzamento spesa annua | 30 per cento avanzamento spesa annua | 15 km linee AV costruite |
| Liguria - Alpi | 13 per cento avanzamento spesa annua | Avvio procedura di gara per affidamento lavori | Approvazione proposta di aggiudicazione della procedura di gara | 21 per cento avanzamento spesa annua | 55 linee AV costruite | 73 km linee AV costruite |
| Brescia - Verona - Padova | 9 per cento avanzamento spesa annua | 19 per cento avanzamento spesa annua | 25 per cento avanzamento spesa annua | 25 per cento avanzamento spesa annua | 11 per cento avanzamento spesa annua | 92 km linee AV costruite |
| Connessioni diagonali | | | | | | |
| Taranto - Metaponto - Potenza - Battipaglia | Avvio Progettazione di fattibilità tecnico - economica (PFTE) | Avvio progettazione definitiva | Avvio procedure di gara per affidamento lavori | 19 per cento avanzamento spesa annua | 26 per cento avanzamento spesa annua | 35 km linee AV costruite |
| Rafforzamento Orte-Falconara | Avvio Progettazione di fattibilità tecnico - economica (PFTE) | Avvio progettazione definitiva | Avvio procedure di gara per affidamento lavori | Affidamento lavori 18 per cento avanzamento spesa annua | 25 per cento avanzamento spesa annua | 20 km linee AV costruite |
| Roma-Pescara | Avvio Progettazione di fattibilità tecnico - economica (PFTE) | Avvio progettazione definitiva | Avvio procedure di gara per affidamento lavori | Affidamento lavori 20 per cento avanzamento spesa annua | 30 per cento avanzamento spesa annua | 32 km linee AV costruite |

Fonte: dati FS

Per quanto attiene ai benefici attesi, essi sono stati tarati sia al 2026, sia oltre il 2026, sino al completamento delle opere per tutti citati i progetti. A titolo di esempio, per ragioni di sintesi, ci si concentra sui seguenti progetti: Palermo- Catania, Napoli- Bari, Terzo Valico dei Giovi, Taranto- Battipaglia, Salerno – Reggio Calabria.

Le tabelle che seguono ne illustrano i benefici attesi.

Tabella 4 – Benefici attesi Palermo-Catania – 1° fase*

| | |
|----------------------|--|
| Al 2026 | <p>Velocità. Riduzione dei tempi di percorrenza tra Palermo Catania non inferiore a 20' in relazione al modello di esercizio.</p> <p>Capacità. Sviluppo di un nuovo modello di offerta che preveda collegamenti veloci tra i maggiori centri abitati e collegamenti capillari fra le provincie di Agrigento, Caltanissetta, Enna e Catania.</p> |
| Oltre il 2026 | <p>Velocità. Il nuovo collegamento Palermo-Catania permetterà di ridurre, a regime, i tempi di percorrenza attuali di circa 60', collegando le due città metropolitane in 2 ore, rispetto alle 3 h attuali. La nuova infrastruttura consentirà di rivedere il modello di servizio che preveda la velocizzazione dei collegamenti fra le principali città siciliane.</p> <p>Prestazioni. L'adeguamento prestazionale dell'intera infrastruttura interessata da progetto in termini di modulo peso assiale e sagoma rappresenta un primo step di potenziamento finalizzato a creare le condizioni di sviluppare il traffico dei treni merci all'interno dell'isola.</p> <p>Accessibilità. Miglioramento dell'accessibilità ai servizi ferroviari grazie alla realizzazione delle nuove località di servizio di Valle del Torto, Nuova Enna e all'adeguamento delle stazioni principali ricadenti sulla nuova linea e sui tratti di linea storica che rimarranno in esercizio.</p> |

Fonte: dati Rfi

*Il progetto consta di due fasi.

Tabella 5 – Benefici attesi Napoli - Bari

| | |
|----------------------|---|
| Al 2026 | <p><u>Accessibilità.</u> Maggiore accessibilità delle provincie di Caserta e Benevento alla direttrice AV Milano-Roma-Napoli tramite l'interscambio a Napoli Afragola.</p> <p><u>Velocità.</u> Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un recupero del tempo di percorrenza stimato in 45 minuti.</p> <p><u>Capacità.</u> Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice la capacità teorica passa dagli attuali 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia</p> <p><u>Accessibilità.</u> In relazione alla riallocazione di località di servizio ad oggi esistenti (stazione di Acerra, fermata di Casalnuovo, fermata di Valle Maddaloni, fermata di Dugenta/ Frasso Telesino) e a nuove località di servizio in corso di realizzazione, quali ad esempio la nuova fermata Centro Commerciale.</p> <p><u>Accessibilità.</u> Sulla tratta Frasso Telesino-Vitulano verranno attivate quattro nuove fermate e una nuova stazione.</p> <p><u>Prestazioni.</u> Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri.</p> |
| Oltre il 2026 | <p><u>Velocità.</u> Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un tempo di viaggio di circa 2h mentre per i collegamenti Roma-Bari è previsto un tempo di viaggio pari a 3 h.</p> <p><u>Accessibilità.</u> Sulla tratta Apice-Orsara sarà attivata una nuova stazione di Hirpinia. Verranno soppressi 5 passaggi a livello.</p> <p><u>Capacità.</u> Sulla tratta Napoli-Foggia la capacità teorica passa dagli attuali 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia.</p> <p><u>Prestazioni.</u> Sulla tratta Napoli-Foggia sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri.</p> |

Fonte: dati Rfi

Tabella 6 - Benefici attesi Terzo Valico dei Giovi

| | |
|------------------|---|
| Obiettivi | <p><u>Velocità.</u> Riduzione tempi di percorrenza: Genova-Milano in circa 1h e Genova-Torino in circa 1h10', al completamento di tutti gli interventi programmati sugli itinerari</p> <p><u>Regolarità.</u> Miglioramento della gestione della circolazione con la realizzazione delle nuove tecnologie e piena interoperabilità grazie all'adozione di ERTMS L2.</p> <p><u>Prestazioni.</u> Adeguamento dei collegamenti tra il sistema portuale di Genova e la pianura padana alle Specifiche Tecniche per l'Interoperabilità (STI): la nuova linea dei Giovi, congiuntamente agli interventi programmati sull'itinerario, consentirà l'eliminazione dei vincoli della pendenza e il transito di treni merci di lunghezza fino a 750 metri, in grado di trasportare container high-cube e semirimorchi (codifica traffico combinato P/C80) senza limitazioni di peso assiale (codifica D4).</p> |
|------------------|---|

Fonte: dati Rfi

Tabella 7 - Benefici attesi Taranto- Battipaglia

| | |
|----------------------|---|
| Al 2026 | <p>Velocità. La nuova tratta AV/AC Brescia-Verona costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 10'.</p> <p>Regolarità. Incremento della capacità e della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV).</p> <p>Prestazioni. Incremento del transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci.</p> |
| Oltre il 2026 | <p>Capacità. Il quadruplicamento Brescia-Brescia Est risolverà il collo di bottiglia in uscita da Brescia incrementando il livello capacitivo dell'intera tratta. Ne deriva che la capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori relazioni.</p> |

Fonte: dati Rfi

Tabella 8 - Benefici attesi Salerno - Reggio Calabria

| | |
|----------------------|--|
| Al 2026 | <p>Velocità. Il completamento del primo lotto funzionale al 2026 consente di ottenere un recupero dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti nella relazione Battipaglia-Potenza</p> |
| Oltre il 2026 | <p>Velocità. Il lotto 2 Praja-Tarsia crea un nuovo collegamento tra le linee tirrenica-ionica, contribuisce ai recuperi di percorrenza verso Sibari/Crotone e Cosenza (fino a 90 minuti).</p> <p>Velocità. Al completamento di tutta l'opera, il tempo di percorrenza Roma-Reggio Calabria sarà riducibile sino a 4 ore in relazione al modello di esercizio.</p> <p>Integrazione della rete. La nuova infrastruttura consentirà pertanto di sviluppare nuovi traffici viaggiatori lungo l'asse nord-sud della penisola, a beneficio anche dei collegamenti da e per la Sicilia.</p> <p>Intermodalità. L'infrastruttura consentirà l'incremento del traffico merci in adduzione al porto di Gioia Tauro.</p> |

Fonte: dati Rfi

Il quadro finora offerto consente intanto di evidenziare quale è l'impatto atteso dalle opere programmate anche, in alcuni casi, oltre il 2026. Questo aspetto è importante perché dovrà consentire di valutare sia nel *progress*, sia al momento del completamento delle opere o in ogni caso al 2026, limite temporale previsto dal Rrf e quindi dal Pnrr di valutare l'impatto effettivo e la sua corrispondenza o meno a quanto preventivato.

Secondo le precisazioni della Capogruppo, il Gruppo FS ha inoltre strutturato un sistema di monitoraggio e controllo *ad hoc* per i progetti finanziati dal Pnrr, come ulteriore supporto alle attività delle società del Gruppo FS responsabili dei progetti assegnati a ciascuna e dell'impiego delle risorse finanziarie previste.

In particolare, dal 17 novembre 2021 è stata istituita la struttura centrale "Cabina di Regia FS - PNRR", a livello di *holding*, nell'ambito della Direzione *Strategy, Sustainability & Asset Management*, che ha i seguenti compiti:

- monitoraggio progetti, con partecipazione ai tavoli di coordinamento e ai comitati di coordinamento societari, nonché verifica di *baseline* e avanzamento fisico *key milestone* e *target* vs. obiettivi Pnrr;
- *scouting* e lancio di progetti in Pnrr societari/trasversali non ancora in *pipeline* di investimento;
- verifica di coerenza strategica e quantificazione degli impatti economici, sociali ed ambientali dei progetti in Pnrr;
- supporto centralizzato per accedere alle diverse modalità di finanziamento Pnrr;
- coordinamento di iniziative di comunicazione connesse a progetti in Pnrr;
- rappresentanza del Gruppo, anche congiuntamente alle società controllate coinvolte e alle competenti strutture di FS s.p.a., verso la «Cabina di Regia» del Governo italiano preposta all'indirizzo, impulso e coordinamento della fase attuativa del Pnrr, e nei confronti dei diversi enti istituzionali coinvolti anche a livello territoriale.

Il coordinamento centrale è completato dal Monitoraggio e controllo investimenti svolto nell'ambito della Direzione *Administration, Planning and Control*, che presiede in particolare il monitoraggio dei progetti in Pnrr in termini di avanzamento tempi e costi, nell'ambito delle attività di *budget* e controllo investimenti di Gruppo FS.

1.3. FSTechnology

Nel settembre 2016, nella Capogruppo, è stata istituita la Direzione Centrale Innovazione e Sistemi Informativi (DCISI), con la finalità di migliorare il governo e l'integrazione delle attività ICT e di creare un polo per l'innovazione di Gruppo. La creazione della DCISI ha gettato le basi per lo sviluppo di un modello di *governance* centralizzato nonché per la realizzazione dei primi esempi di pianificazione integrata.

Il modello organizzativo "federato" esistente all'epoca, secondo le valutazioni strategiche adottate a suo tempo, comportava perdite di efficienza con duplicazioni di progetti, divergenze di soluzioni tecnologiche, limitazioni nella condivisione delle soluzioni e delle competenze. Inoltre, in tale contesto, il modello di *full outsourcing* dell'IT aveva delegato competenze *core*, non solo quelle puramente esecutive ma anche quelle inerenti alla *governance* complessiva.

A seguito di delibera del Consiglio di amministrazione di FS Italiane, in data 24 ottobre 2018, è stata costituita *FSTechnology* s.p.a. destinata alla erogazione e gestione di servizi ICT e delle attività connesse per il Gruppo FS e per il mercato, attraverso l'operazione di trasferimento degli *asset* IT (inclusi contratti e risorse) da parte di 5 Società del Gruppo (FS, Rfi, Trenitalia, Italferr e Ferservizi), e sono state presentate le linee strategiche della Società.

Il 1° agosto 2019 la società *FSTechnology* ha avviato la sua attività. Nel corso del 2020, nello scenario previsionale ipotizzato in fase di costituzione della Società, si sarebbe dovuta assestare la nuova macchina operativa, consentendo l'esplicarsi dei benefici organizzativi, tecnologici ed economici, a partire dal 2021.

Pur considerando la necessaria fase transitoria che caratterizza l'avvio di una nuova società che sostanzialmente acquisisce i rami di azienda dedicati all'IT delle Società citate con esigenza di ridisegnare le filiere operative, va detto che l'avvio operativo dell'azienda ha da subito evidenziato:

- un nuovo paradigma operativo, con *focus* sui fabbisogni tecnico-funzionali del *business*, inseriti però in un contesto integrato di governo della spesa a livello societario, con conseguente modifica delle priorità progettuali;
- la ripermetrazione dei costi IT in logica societaria e la loro corretta allocazione in conto esercizio e/o in conto investimenti in conformità ai principali contabili internazionali (Ias);
- l'individuazione, con conseguente emersione, di poste di natura IT (costi) in passato gestite direttamente da altre Direzioni/Strutture aziendali non IT.

L'effetto più evidente nell'ambito dei costi per la gestione operativa e per la crescita (*opex* e *capex*⁷) è stata la pianificazione per il 2020 di un livello di costi IT più elevato di quanto fosse stato inserito nei contratti di *service intercompany* siglati solo pochi mesi prima e basati sulle dichiarazioni assunte nel *Business Plan*.

In corso d'anno sono stati formalizzati i contratti applicativi per il 2020 che, per le Società a perimetro prima definito, hanno permesso di contrattualizzare servizi di tipo continuativo (*opex*) per un valore complessivo di 240,8 mln di euro (confermando sostanzialmente la stima di *budget* pari a 240,2 mln di euro).

⁷ Opex: *operating expense*; Capex: *capital expenditure*.

La tabella che segue mostra lo stato dei costi *opex*, nel corso dell'esercizio 2020.

Tabella 9 – Costi Opex 2020

(valori in mln)

| M€ | Contratto di Service iniziale (base BP) | Budget | Contratto Applicativo | Consuntivo 2020 | D Cons vs CA 2020 |
|-----------------|---|--------|-----------------------|-----------------|-------------------|
| Costi Opex 2020 | 213,4 | 240,2 | 240,8 | 227,0 | -13,8 |

Fonte: dati FS

Le azioni gestionali attivate con i fornitori per governare tecnicamente e contrattualmente i fenomeni indicati, la progressiva operatività di *FSTechnology*, l'attivazione delle linee di azione definite dalla società per i propri obiettivi strategici (consolidamento della *governance*, accentramento delle competenze distintive, focalizzazione sull'ambito IT, economie di scala) hanno permesso di chiudere il 2020 con una sostanziale riduzione dei costi rispetto alla pianificazione di *budget* e ai contratti applicativi, come evidenziato in tabella.

Da un punto di vista dei rapporti infragruppo, i risparmi rappresentati sono stati regolati con un meccanismo di rimborso da *FSTechnology* alle società clienti, in rispetto delle previsioni contrattuali.

I profili problematici che hanno caratterizzato la Società in relazione alla gestione di un complesso di gare, che hanno riguardato anche la redazione dei capitolati, hanno portato ad una rivisitazione del modello di *sourcing* dei servizi ICT al fine di assicurare una progressiva apertura del mercato, stimolando al contempo la spinta verso una sempre maggiore capacità di innovazione dei fornitori del Gruppo FS. In particolare, è stato elaborato un complesso di capitolati tecnici riguardanti oltre l'80 per cento dei servizi e prodotti informatici acquistati dal Gruppo, il che ha portato alla pubblicazione di 6 Gare principali, così come descritte nella figura sottostante.

Figura 1 - Gare Servizi ICT

| | | | | | |
|-------------------------------|---|--|--|---|--|
| SVILUPPO E MANUTENZIONE SW | <p>GARA 1 (575 MLN/€ - 4+3 anni) Lavori commissione ultimati – in fase di aggiudicazione</p> <p>Servizi ICT per lo sviluppo, la manutenzione evolutiva, correttiva e adeguativa e la gestione delle applicazioni di sistemi di infrastruttura ferroviaria</p> | <p>GARA 2 (478 MLN/€ - 4+3 anni) Lavori commissione ultimati – in fase di aggiudicazione</p> <p>Servizi ICT per lo sviluppo, la manutenzione evolutiva, correttiva e adeguativa e la gestione delle applicazioni di operatori di trasporto</p> | <p>GARA 3 (527 MLN/€ - 4+3 anni) Lavori commissione ultimati – in fase di aggiudicazione</p> <p>Servizi ICT per lo sviluppo, la manutenzione evolutiva, correttiva e adeguativa e la gestione delle applicazioni di sistemi dedicati alle aree AFC, Risorse Umane, Sistemi Trasversali e la progettazione e sviluppo su nuove tecnologie innovative</p> | <p>GARA 4 (387 MLN/€ - 4+3 anni) Lavori commissione ultimati – in fase di aggiudicazione</p> <p>Servizi ICT per lo sviluppo, la manutenzione evolutiva, correttiva e adeguativa e la gestione delle applicazioni dei sistemi del processo commerciale</p> | |
| | <p>GARA 5 (795,2 MLN/€ - 5 + 2 anni) Ricevute offerte – avviati lavori della commissione</p> <p>Servizi ICT di gestione sistemistica e delle infrastrutture hardware, hosting, housing, IaaS, fornitura di servizi e di apparati di rete TLC</p> | | | | |
| | ESERCIZIO | | | | |
| | EUC | <p>GARA 7 (ex FS5) aggiudicata (71,5 MLN/€ - 3+2 anni) End User Computing</p> | | | |

Fonte: dati FS

Lo stato delle diverse procedure di gara è il seguente:

- la gara per i Servizi di *End User Computing* e produttività individuale è stata aggiudicata ed il relativo contratto è operativo dal 1° aprile 2021;
- le 4 gare riguardanti lo sviluppo, la manutenzione e la gestione delle applicazioni del Gruppo hanno visto terminare l'iter procedurale riguardante la ricezione delle offerte e i lavori delle commissioni di Gara;
- la gara per i servizi di gestione delle infrastrutture di *datacenter* e dei servizi TLC è entrata nella fase di valutazione delle offerte a seguito della presentazione delle proposte dei fornitori avvenuta nel mese di ottobre 2021.

Quanto sopra si colloca al centro di una strategia di *sourcing* che, unitamente all'*insourcing* delle competenze tecnologiche *core*, al rinnovo di tutti gli accordi sulle licenze *software* e a numerose procedure di gara per volumi e dimensioni economiche ridotte effettuate negli ultimi due anni, sta progressivamente portando FS *Technology* ad assumere il primario ruolo di *digital factory* del Gruppo in un contesto di maggiore competitività del mercato delle forniture.

Va considerato peraltro che le linee strategiche di FS *Technology* vengono ora riportate all'interno di FS, caratterizzando quindi la prima in termini più tipicamente operativi.

1.4. Anas s.p.a.

Il processo di progressiva integrazione di Anas nel Gruppo FS con riferimento alla condivisione e recepimento della normativa di Gruppo e valutazione degli assetti organizzativi societari al fine di assicurarne il progressivo allineamento alla *governance* ha risentito, nel suo percorso di realizzazione, dei mutevoli scenari che si sono susseguiti nell'ultimo anno in merito all'evoluzione della partecipazione di Anas nel Gruppo stesso.

La Capogruppo FS s.p.a. ha inoltre avviato un percorso di profonda trasformazione, come già precedentemente citato, che comporterà un progressivo aggiornamento e rivisitazione dei modelli di *governance* societari.

A tal riguardo è determinante l'adeguamento di Anas alle regole di Gruppo nonché alle disposizioni di Gruppo che hanno carattere operativo. Tale adeguamento è attualmente *in progress*.

Al fine di dare un ulteriore efficace impulso all'attuazione delle sinergie perseguite dal legislatore con l'ingresso di Anas nel Gruppo FS sono stati istituiti nel 2021 uno *Steering Committee*, un Comitato operativo e Gruppi di Lavoro intersocietari tematici per l'individuazione e valutazione dei progetti, contesti e ambiti in cui attuare le opportune sinergie fra Anas e le altre società del Gruppo FS.

L'integrazione operativa di Anas nel Gruppo FS si rende necessaria per razionalizzare il rapporto tra le competenze interne al Gruppo, evitando duplicazioni e sovrapposizioni ed al tempo stesso valorizzando per tutto il Gruppo le *skills* tecniche detenute da Anas. In particolare:

- nell'ambito dell'ingegneria e direzioni lavori, la potenziale collaborazione tra Anas e Italferr potrebbe consentire di pianificare congiuntamente le infrastrutture, garantendone la massima integrazione e valorizzando al contempo le competenze di Italferr nelle attività di progettazione di Anas, ad oggi esternalizzate;
- nell'ambito delle *operations* (processi di gestione e manutenzione delle infrastrutture), la collaborazione tra Anas e Rfi potrebbe portare a possibili sinergie nel monitoraggio della rete, anche tramite progetti innovativi (facendo leva, ad esempio, sulle tecnologie della *Smart Road*) e nella pianificazione congiunta degli interventi, ottimizzando le risorse disponibili.

Nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo FS al 31 dicembre 2020, nella voce Diritti concessori, tra le attività immateriali, è iscritta, per 1.192,5 mln di euro (1.143 mln di euro al 30 giugno al 2021), il valore della concessione di Anas s.p.a., definita sulla base del Piano economico finanziario (PEF), approvato dal Consiglio di amministrazione della società e poi inviato al Mims, rispettivamente nei mesi di Febbraio e Marzo 2019, e del Contratto di programma 2016-2020, sottoscritto dalla società il 27 dicembre 2017, aggiornato nel luglio 2019 e successivamente ad agosto 2020; tale aggiornamento ha previsto il rinvio del modello di finanziamento del Corrispettivo Investimenti a partire dal prossimo Contratto di programma 2021-2025, con conseguente finanziamento degli investimenti per il 2019 ed il 2020 esclusivamente mediante Contributo. Nel 2020, il Piano economico finanziario ed il Piano economico finanziario regolatorio, approvati dal Cda il 30 luglio 2020, sono stati nuovamente aggiornati, e inviati al Mims, per tener conto della richiesta del Mef di avviare un'istruttoria tecnica finalizzata all'estensione di 20 anni della durata dell'attuale concessione, così come previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, della l. 27 dicembre 2006, n. 296.

Nel corso dei primi mesi del 2021 il tavolo tecnico, a sua volta, ha sottoposto attraverso lo stesso Mims una richiesta di parere all'Avvocatura dello Stato a riguardo della questione relativa alla possibilità di dare seguito all'estensione, a legislazione vigente, della durata dell'attuale concessione. L'Avvocatura, con il parere del 18 giugno 2021, ha ritenuto, alla luce della giurisprudenza europea in materia di concessioni autostradali, che non sia possibile procedere alla proroga diretta della concessione in questione sulla base della legislazione vigente, a meno di implementare un modello societario con separazione contabile tra attività pubblicistiche e privatistiche.

Tale posizione è stata sostanzialmente confermata con il successivo parere del 1° ottobre 2021. Pertanto, Anas ha ritenuto di mantenere invariato il valore di iscrizione del diritto concessorio. Rimane quindi la prospettiva di dover ridurre il valore di iscrizione della concessione per adeguarlo ad un periodo concessorio che si esaurirà nel 2032, sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza.

Appare evidente, quindi, che la questione del rinnovo della concessione assuma rilevanza fondamentale.

Il *progress* che si è illustrato va peraltro contestualizzato con l'attuale situazione di cui si è detto nella prima parte della presente Relazione, nella prospettiva dinamica che si apre con la

creazione di una nuova società posseduta dal Mef ed il cui controllo analogo è affidato al Mims alla quale sarebbe riservata l'attività "a pedaggio" e quindi effettivamente remunerativa.

2. ORGANI E SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI

2.1. La *Corporate governance* di FS s.p.a.

La struttura di *corporate governance* di FS s.p.a. è articolata secondo il sistema tradizionale; essa si compone dell'Assemblea dei Soci, del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale. È inoltre nominata una società per la revisione legale dei conti.

L'Assemblea

L'Assemblea, regolata dalle norme di legge e di statuto, è costituita da un socio unico, il Ministero dell'economia e delle finanze. Ad essa spetta la nomina del Consiglio di amministrazione, del Collegio sindacale e, su proposta di questo, della società di revisione legale dei conti, nonché l'approvazione del bilancio di esercizio.

Nel 2020 l'Assemblea si è riunita una volta, in sede ordinaria; non si sono invece tenute riunioni assembleari in sede straordinaria.

Il Consiglio di amministrazione

Ai sensi degli artt. 10 e 12 dello statuto, il Cda di FS s.p.a. è composto da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di nove membri, nominati dall'Assemblea. Il Consiglio è responsabile della gestione della società e del compimento di tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale; il comma 2 dell'art. 12 dello statuto, nella sua attuale formulazione ad esito delle modifiche alle quali si è fatto sopra riferimento, gli attribuisce espressamente competenza in materia di: i) fusione e scissione, nei casi previsti dalla legge; ii) istituzione e soppressione di sedi secondarie; iii) adeguamento dello statuto alle disposizioni normative⁸. Ad esso spetta inoltre l'emissione di obbligazioni, ai sensi dell'art. 2410 c. c.

In base alle previsioni statutarie, il Cda delega le proprie competenze, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 c. c., ad uno dei suoi membri, in qualità di Amministratore delegato (Ad); a questi è affidata altresì la cura dell'adeguatezza dell'assetto organizzativo e contabile rispetto

⁸ Si riporta di seguito il precedente testo dell'articolo 12, comma 2, vigente nel corso dell'esercizio finanziario in esame: "Sono, altresì, attribuite al Consiglio di amministrazione competenze in materia di: fusione per incorporazione di società le cui azioni o quote siano possedute dalla Società almeno nella misura del 90% del loro capitale sociale; scissione parziale a favore della Società di società le cui azioni o quote siano possedute dalla Società almeno nella misura del 90% del loro capitale sociale; istituzione e soppressione di sedi secondarie; adeguamento dello statuto alle disposizioni normative. Resta sempre ferma la possibilità per l'assemblea - se lo ritiene - di deliberare sulle predette materie".

alla natura e alle dimensioni dell'impresa, con l'obbligo di riferire 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. Previa delibera dell'Assemblea, il Cda può poi attribuire, nei limiti di legge, deleghe operative al Presidente, determinandone il concreto contenuto. Il potere di rappresentanza spetta disgiuntamente al Presidente e l'Ad, secondo il disposto dell'art. 13 dello statuto.

Il Cda nomina, inoltre, il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, ai sensi della legge 28 dicembre 2005, n. 262, e un Direttore Generale.

Il Consiglio di amministrazione è convocato e presieduto dal Presidente; si riunisce di norma una volta al mese e, comunque, tutte le volte che questi o l'Ad lo reputi necessario, ovvero quando ne sia fatta richiesta motivata e scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio sindacale.

Il Cda in carica nell'esercizio in esame, in una composizione di sette membri compreso il suo Presidente, con mandato della durata di tre esercizi e comunque sino all'approvazione del bilancio di esercizio 2020, è stato nominato dall'Assemblea il 30 luglio 2018. Il successivo 31 luglio, il neo-costituito Cda ha nominato l'Ad, al quale ha altresì conferito, il 2 agosto 2018, l'incarico di Direttore generale.

Contestualmente alla nomina, all'Ad sono stati attribuiti tutti i poteri di amministrazione della Società. Il Cda si è nondimeno riservato competenze esclusive in materie di importanza economica e strategica, tra le quali: la definizione delle linee strategiche della Società e del Gruppo; l'approvazione del *business plan* annuale e pluriennale e del *budget* annuale della Società e del Gruppo; le deliberazioni in merito alle operazioni finanziarie di maggior rilievo; le deliberazioni su 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. Ha, inoltre, confermato la propria competenza esclusiva in materia di nomina, su proposta motivata e documentata dell'Ad, degli organi di amministrazione e di controllo delle Società controllate individuate come strategiche.

Previa delibera dell'Assemblea, il Cda ha inoltre conferito al Presidente, in data 25 settembre 2018, specifiche deleghe in materia di relazioni esterne ed istituzionali⁹ e di coordinamento dell'attività di *Internal auditing*.

Nel corso del 2020, il Cda in carica si è riunito 13 volte. Esaurito il mandato di quest'ultimo con l'approvazione del bilancio dell'esercizio finanziario 2020, l'Assemblea ha rinnovato il Consiglio di amministrazione per il triennio 2021-2023, sino alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio 2023, nominando, in data 26 maggio 2021, sei dei sette componenti.

Il Cda ha poi nominato l'Ad, nell'ambito della seduta del 3 giugno 2021, sostanzialmente confermando l'assetto di *governance* adottato nei precedenti mandati, con attribuzione a questi di tutti i poteri di amministrazione, fatta eccezione per quelli, specifici, che il Consiglio si è riservato e per i particolari incarichi conferiti al Presidente.

Da ultimo, la composizione del Collegio è stata definita con la nomina del settimo membro, intervenuta con delibera dall'Assemblea del 6 agosto 2021.

I comitati

Con delibera del 31 luglio 2018, il Cda ha confermato, per il mandato 2018-2019-2020, l'istituzione dei seguenti due comitati interni, con compiti consultivi e propositivi:

- Comitato *audit*, controllo rischi e *governance*, avente il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del Cda relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi e quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche, nonché le valutazioni relative alla dimensione/composizione del Consiglio stesso, alla *corporate governance* della Società e del Gruppo e alla responsabilità sociale d'impresa;
- Comitato per la remunerazione e le nomine, con compiti di individuazione dei criteri e delle procedure per la nomina dei dirigenti con responsabilità strategiche e degli organi di amministrazione e controllo delle società controllate direttamente da FS s.p.a., di cooptazione dei consiglieri di FS s.p.a., di definizione delle linee guida e dei criteri in tema di politica retributiva, dei sistemi di incentivazione, di remunerazione dell'Ad e del Presidente di FS s.p.a. nel caso in cui al medesimo siano attribuite deleghe operative.

⁹ In coordinamento con l'Ad.

La composizione, il funzionamento e i compiti di tali comitati sono disciplinati in regolamenti approvati dal Cda. Ai loro componenti è stato attribuito un compenso aggiuntivo pari al 30 per cento di quello determinato dall'Assemblea per i Consiglieri, secondo il dettaglio di cui al paragrafo che segue.

Il Cda in carica per il triennio 2021-2023 ha deliberato, alla seduta del 16 giugno 2021, la costituzione del Comitato controllo, rischi e sostenibilità e del Comitato per la *governance*, le nomine e la remunerazione, con nomina dei relativi componenti.

Sotto il profilo organizzativo interno, l'Ad di FS s.p.a., anche nella sua veste di vertice amministrativo, si è dotato di altri comitati con funzioni di indirizzo e di supporto alla propria attività, i cui componenti sono nominati tra i titolari *pro tempore* di talune funzioni aziendali.

Tra questi, vi sono:

- il Comitato etico, la cui composizione è stata modificata con delibera consiliare del 28 maggio 2019 e i cui compiti, declinati all'interno del Codice etico del Gruppo, sono, tra l'altro, quelli di chiarire mediante pareri consultivi il significato e l'applicazione del Codice etico; di esaminare le segnalazioni e le notizie ricevute, promuovendo le verifiche più opportune; di supportare le competenti strutture aziendali nella definizione di iniziative comunicative e/o formative del personale in materia; di proporre eventuali necessità di modifiche/integrazioni del Codice etico;
- il Comitato iniziative estero, aggiornato nella composizione da ultimo con disposizione di Gruppo n. 286/Ad del 21 gennaio 2020, che ha il compito di supportare l'Ad nella validazione delle iniziative di sviluppo all'estero rilevanti per il Gruppo, individuate dalla Direzione centrale mercati internazionali di FS 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;
- il Comitato di sostenibilità, aggiornato nella composizione con comunicazioni organizzative di Gruppo n. 25/Ad del 22 marzo 2019 e n. 47/Ad del 15 aprile 2020, che supporta l'Ad, quale Presidente del Comitato stesso, 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*;

- il Comitato “Guida 231”, istituito con la comunicazione organizzativa n. 536/Ad del 28 febbraio 2018, che ha il compito di indirizzare i lavori e valutare le proposte del *team* 231, che fornisce in via permanente supporto tecnico specialistico alla società per le attività di aggiornamento del Modello di organizzazione, gestione e controllo di FS s.p.a. ex d.lgs. n. 231 del 2001, garantendo un flusso informativo periodico verso l’Ad-Direttore generale, l’Organismo di vigilanza e gli altri Organi di controllo.

Si richiamano, inoltre, il Comitato investimenti di Gruppo; il Comitato per la sicurezza delle informazioni e dei sistemi informativi di Gruppo; il Comitato SoD (*Segregation of Duties - separazione delle funzioni*)¹⁰; il Comitato pari opportunità; il Comitato crediti; il Comitato di attuazione “Quarto Pacchetto Ferroviario”¹¹; il *Green Bond Working Committee*¹²; il Comitato Plesso di Villa Patrizi; il Comitato tutela aggressioni; il Comitato per la gestione delle crisi estere.

Il Collegio sindacale

Il Collegio sindacale, nominato dall’Assemblea e composto da tre sindaci effettivi e due supplenti, ha il compito di vigilare sull’osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull’adeguatezza dell’assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS s.p.a., nonché sul suo concreto funzionamento.

Avendo FS s.p.a. acquisito la qualifica di Ente di interesse pubblico (Eip), il Collegio sindacale della Capogruppo ha assunto anche il ruolo di “Comitato per il controllo interno e la revisione contabile”, di cui all’art. 19 del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, con funzioni di vigilanza sull’informativa finanziaria, sull’efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e

¹⁰ Con il compito di definire, validare e presidiare la matrice dei rischi SoD di Gruppo, analizzare e monitorare 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.

¹¹ Istituito nel 2018, che supporta l’Ad nell’esame della normativa e dei riflessi sulle attività del Gruppo FS, nel monitoraggio dell’evoluzione dell’attività di recepimento delle direttive negli altri Stati membri dell’UE e nella predisposizione delle posizioni del Gruppo, in funzione all’adozione dei testi legislativi di recepimento nazionale.

¹² Aggiornato nella composizione e nei compiti con la Comunicazione organizzativa di Gruppo n. 27/DCRUO del 29 giugno 2019, che ha il compito, tra l’altro, di individuare, attuare, aggiornare il *green bond framework*, anche con riguardo alle attività di individuazione e valutazione, finanziamento di progetti con impatti positivi in termini di sostenibilità ambientale e sociale (*eligible green project*) e di *reporting*.

gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi diversi dalla revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione stessa.

Il Collegio sindacale in carica nell'esercizio finanziario in esame è stato nominato, per la durata di tre esercizi e, comunque, sino all'approvazione del bilancio di esercizio 2021, nell'Assemblea del 3 luglio 2019. Nel 2020, il Collegio di FS si è riunito venti volte; i Sindaci hanno assistito alle assemblee e alle sedute del Cda.

All'Assemblea del 3 maggio 2022 è stato nominato il Collegio sindacale per il successivo triennio.

2.1.1. I compensi degli organi

Amministratori

I compensi relativi al Consiglio di amministrazione in carica nel triennio 2018-2020 sono stati determinati dall'Assemblea¹³ in un importo lordo annuo di euro 50.000 per il Presidente e di euro 30.000 per ciascun amministratore, oltre al rimborso delle spese sostenute. Per i consiglieri componenti dei Comitati consiliari è prevista una maggiorazione del suindicato compenso del 30 per cento, per un importo lordo annuo di euro 9.000.

Quanto all'Ad, il Cda¹⁴ ha stabilito un compenso onnicomprensivo annuo lordo di euro 90.000, che assorbe l'emolumento dovuto per la carica di Consigliere e che si compone di una parte fissa, per un importo di euro 65.000 lordi annui, e di una parte variabile, di euro 25.000 lordi annui, da corrispondere al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici definiti dal Cda, su proposta del Comitato per la remunerazione e le nomine.

Per la carica di Direttore generale, è stato deliberato¹⁵ un compenso onnicomprensivo di euro 680.000, di cui euro 580.000, quale componente fissa, ed euro 100.000, quale componente variabile¹⁶, da corrispondere all'atto della verifica del raggiungimento degli obiettivi annuali aziendali definiti dal Cda di FS s.p.a., su proposta del Comitato per la remunerazione e le nomine. È inoltre prevista la disponibilità di un alloggio ad uso foresteria nella città di Roma, per un importo lordo massimo mensile di euro 5.000, alla quale il Direttore ha rinunciato.

¹³ Delibera del 30 luglio 2018.

¹⁴ Delibera del Cda del 31 luglio 2018.

¹⁵ Delibera del 2 agosto 2018.

¹⁶ L'importo spettante è riproporzionato ai parametri di incentivazione (*under/over performance*) collegata al livello delle prestazioni espresse annualmente secondo le modalità definite nelle *policy* di Gruppo.

A seguito del conferimento al Presidente di deleghe sulle materie autorizzate dall'Assemblea, il Cda¹⁷ ha adeguato l'ammontare complessivo del compenso a questi spettante in complessivi euro 238.000. Il Presidente ha inoltre la disponibilità di un alloggio ad uso foresteria nella città di Roma, per un importo lordo massimo mensile di euro 5.000.

La tabella che segue riepiloga i compensi annui complessivi degli amministratori di FS relativi all'esercizio 2020.

Tabella 10 - Compensi annui lordi degli amministratori di FS

| Carica | N. componenti | 1/1/2020 - 31/12/2020 (mandato 2018-2020) |
|---|----------------|---|
| Presidente | 1 | 238.000¹ |
| Amministratore delegato | 1 | 90.000 |
| | | <i>di cui</i> <i>parte fissa</i> 65.000 <i>parte variabile²</i> 25.000 |
| Direttore generale | | 680.000 |
| | | <i>di cui</i> <i>parte fissa</i> 580.000 <i>parte variabile³</i> 100.000 |
| Altri componenti | 5 | <i>compenso pro capite</i> 30.000 |
| Consiglieri componenti dei comitati consiliari | 6 ⁴ | 54.000 |
| | | <i>compenso pro capite</i> 9.000 |
| Totale | | 1.212.000 |

Fonte: dati FS s.p.a.

¹Tale compenso, di cui alla delibera Cda del 25 settembre 2018, assorbe quello, di un importo pari ad euro 50.000, di cui alla delibera Cda del 30 luglio 2018.

² Livello di incentivo (massimo) da corrispondere al raggiungimento del 100 per cento di obiettivi aziendali

³ 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).

⁴ Un Consigliere è componente di entrambi i comitati consiliari.

Si precisa, con riferimento alla determinazione delle parti variabili del compenso rispettivamente previste per le cariche di Ad e di Direttore generale, che, nella seduta del Cda del 31 marzo 2021 sono stati riconosciuti, quanto alla prima, euro 12.500 su un livello di incentivo massimo di euro 25.000, essendo stato a consuntivo raggiunto il 50 per cento degli obiettivi, mentre, con riguardo alla seconda, ne sono stati riconosciuti 122.208, su un livello di incentivo massimo di euro 100.000, essendo stata approvata a consuntivo, sempre in

¹⁷ Delibera del 25 settembre 2018.

applicazione del modello di riferimento, una *over performance* del 122,2 per cento. Si sottolinea questa particolarità dell'“*over performance*”.

Sindaci

Ai membri del Collegio sindacale spetta il compenso determinato dall'Assemblea, oltre al rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio. Per espressa previsione statutaria, ad essi non possono essere corrisposti gettoni di presenza.

Con riferimento al mandato 2019-2021, l'Assemblea del 3 luglio 2019, nel procedere al rinnovo del Collegio sindacale, ha confermato un compenso fisso annuo lordo di euro 40.000 per il Presidente e di euro 30.000 per ciascun altro sindaco effettivo.

La tabella che segue riepiloga i compensi annui dei sindaci di FS relativi all'esercizio 2020.

Tabella 11 - Compensi annui lordi del Collegio sindacale

| Carica | 2020 | N. comp. | Totale Annuo |
|-------------------|--------|----------|----------------|
| Presidente | 40.000 | 1 | 40.000 |
| Sindaci effettivi | 30.000 | 2 | 60.000 |
| Sindaci supplenti | 0 | 2 | 0 |
| Totale | | | 100.000 |

Fonte: FS s.p.a.

2.2. Controlli e Compliance

2.2.1. La società di revisione

È in corso di definizione il bando per la gara per l'affidamento della revisione legale dei conti per FS e per le Società del Gruppo per il novennio 2023-2031.

È attualmente in corso il mandato 2014-2022¹⁸. Pertanto, dovrebbe essere assicurata la continuità dell'attività di revisione.

Nella seduta del 26 maggio 2021, l'Assemblea ha deliberato un adeguamento dei compensi spettanti alla Società di revisione a fronte dell'ampliamento sia delle relative attività derivanti

¹⁸ In base alle disposizioni speciali di cui agli artt. 16 e ss. del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, applicabili a seguito dell'acquisizione da parte di FS s.p.a. dello *status* di Ente di interesse pubblico conseguente all'emissione, nel 2013, del prestito obbligazionario quotato. Con la DdG 246/Ad del 19 febbraio 2018, in ottemperanza del Reg. Ue n. 537/2014 e del d.lgs. 17 luglio 2016, n. 135, è stata formalizzata una apposita procedura che definisce principi e modalità operative relative al conferimento di incarichi alla società di revisione e/o a società del *network*. Il Collegio sindacale di FS s.p.a. provvede ad esprimere un preventivo parere vincolante circa l'affidamento, da parte di Società del Gruppo, di incarichi aggiuntivi - diversi, quindi dall'incarico principale di revisione - in favore del revisore o di entità appartenenti al relativo *network*.

dalle sopravvenienze di carattere normativo, sia di quelle legate all'assetto societario del Gruppo.

La tabella che segue indica l'ammontare del corrispettivo, così come rideterminato.

Tabella 12 - Rideterminazione compensi società di revisione

| Attività | Tempi di svolgimento del lavoro (ore) | Compenso |
|--|--|-----------------|
| Esercizio finanziario 2018 | 9.182 | 588.228 |
| <i>di cui</i> | | |
| - <i>Revisione legale del bilancio di esercizio</i> | 1.553 | 93.000 |
| - <i>Revisione legale del bilancio consolidato di Gruppo</i> | 5.071 | 326.024 |
| - <i>Revisione contabile limitata del bilancio semestrale abbreviato</i> | 2.558 | 169.204 |
| Esercizio finanziario 2019 | 9.182 | 588.228 |
| <i>di cui</i> | | |
| - <i>Revisione legale del bilancio di esercizio</i> | 1.553 | 93.000 |
| - <i>Revisione legale del bilancio consolidato di Gruppo</i> | 5.071 | 326.024 |
| - <i>Revisione contabile limitata del bilancio semestrale abbreviato</i> | 2.558 | 169.204 |
| Esercizio finanziario 2020 | 8.509 | 545.161 |
| <i>di cui</i> | | |
| - <i>Revisione legale del bilancio di esercizio</i> | 1.459 | 87.376 |
| - <i>Revisione legale del bilancio consolidato di Gruppo</i> | 4.538 | 291.232 |
| - <i>Revisione contabile limitata del bilancio semestrale abbreviato</i> | 2.512 | 166.553 |
| Esercizio finanziario 2021 | 8.189 | 519.793 |
| <i>di cui</i> | | |
| - <i>Revisione legale del bilancio di esercizio</i> | 1.459 | 87.376 |
| - <i>Revisione legale del bilancio consolidato di Gruppo</i> | 4.538 | 291.232 |
| - <i>Revisione contabile limitata del bilancio semestrale abbreviato</i> | 2.192 | 141.185 |
| Esercizio finanziario 2022 | 4.708 | 279.793 |
| <i>di cui</i> | | |
| - <i>Revisione legale del bilancio di esercizio</i> | 1.459 | 87.376 |
| - <i>Revisione legale del bilancio consolidato di Gruppo</i> | 2.537 | 151.242 |
| - <i>Revisione contabile limitata del bilancio semestrale abbreviato</i> | 712 | 41.175 |

Fonte: atti F.S.

2.2.2. Internal auditing

L'assetto dell'*Internal Audit* nel Gruppo, definito nel 2017, è articolato come segue:

- la funzione di *Internal Audit* è presente sia in FS s.p.a., sia nelle Società controllate di primo livello e consolidate con il metodo integrale, che, a loro volta, valutano l'assetto di *Internal audit* delle Società da esse controllate;
- la Direzione centrale *Audit* di FS s.p.a. svolge un ruolo di coordinamento, con definizione e aggiornamento di indirizzi e metodologie di *audit*, nonché gestendo la "famiglia professionale" dell'*Internal Audit*, in qualità di *Process Owner* del Gruppo.

Tra le attività demandate, si richiamano: i) la verifica dell'operatività e dell'adeguatezza del Sistema di controllo interno e gestione dei rischi (Scigr)¹⁹; ii) il supporto specialistico al *management* in materia di Scigr, volto a favorire l'efficacia e l'efficienza dei controlli e promuovere il costante miglioramento della *governance* e del *risk management*; iii) il supporto tecnico agli Organismi di vigilanza ex d.lgs. n. 231 del 2001 nello svolgimento delle attività di competenza; iv) il monitoraggio indipendente a supporto del dirigente preposto.

Nel 2020, la Direzione centrale *Audit* ha arricchito la propria *mission* con l'attività di *Continuous auditing*, volto all'integrazione del tradizionale approccio di *audit* con attività di verifica continuative e per lo più automatizzate, ai fini di tempestività ed oggettività del controllo.

La medesima ha svolto le proprie verifiche in continuità con l'esercizio precedente, con l'obiettivo di ottimizzare i modelli di *control governance*. Le verifiche si sono focalizzate su aspetti strutturali del Scigr, con un approccio «trasversale» sulla Capogruppo FS s.p.a. e sulle società controllate.

Le aree di miglioramento desunte dalle verifiche svolte evidenziano una lieve prevalenza degli aspetti di disegno (70 per cento) rispetto a quelli di operatività (30 per cento), a fronte dei quali il *management* ha individuato piani di azione migliorativi, il cui stato di attuazione è oggetto di monitoraggio da parte dell'*Internal audit*²⁰.

¹⁹ Il Sistema di controllo interno e gestione dei rischi è l'insieme di norme e regole aziendali, strutture organizzative e strumenti, volte a consentire una condizione societaria sana, corretta e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Cda, con un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi. FS s.p.a. utilizza il CoSO Report quale *Framework* di riferimento, internazionalmente riconosciuto, per l'implementazione, analisi e valutazione del SCIGR. Quest'ultimo si articola in tre diversi livelli di controllo: il 1° livello di controllo è diretto ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni e a garantire una adeguata risposta ai correlati rischi; il 2° livello di controllo è volto a monitorare i principali rischi al fine di assicurare l'efficacia e l'efficienza del trattamento degli stessi; il 3° livello di controllo, atto a fornire *assurance* indipendente e obiettiva sull'adeguatezza ed effettiva operatività del primo e secondo livello di controllo e in generale sul Scigr nel suo complesso.

²⁰ 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.

Inoltre, i rilievi emersi e lo stato di attuazione dei correlati piani di azione sono oggetto di informativa da parte della Direzione centrale *audit* di FS s.p.a., nelle relazioni periodiche da quest'ultima redatte per il Cda, il vertice aziendale e gli Organi di controllo/vigilanza. In particolare, come evidenziato nella Relazione annuale 2020 della Direzione centrale *audit* presentata al Cda del 23 febbraio 2021, al 31 gennaio 2021 risultavano monitorati 27 piani di azione, per complessive 231 azioni chiuse e 121 azioni aperte.

Nella tabella che segue sono riportati gli interventi *Audit* emessi nel corso del 2020, come da Relazione annuale di *Audit* 2020²¹.

²¹ Si richiama il Piano di *audit* 2020 prevede un'ipotesi di 29 interventi totali, di cui 10 *spot* stimati e 2 *audit*, a fronte di una stima di 4 istruttorie su segnalazioni.

Tabella 13 - Quadro sinottico principali interventi *audit* conclusi in ordine cronologico FS e Gruppo FS

| Titolo Intervento | Società | Nr. Azioni Correttive | | | | Rating Scigr Audit |
|---|------------|-----------------------|-----------|------------------|----------------------|---------------------------------|
| | | Totale | Chiuse | Aperture scadute | Aperture in scadenza | Aggiornato al 31/10/2021 |
| <i>Follow-up</i> "Processo di affidamento e gestione dei contratti di concessione pubblicitaria sulle riviste Note, la Freccia e La Freccia Speciali" | FS s.p.a. | 8 | 3 | - | 5 | <i>Some improvements needed</i> |
| <i>Joint Audit</i> sul processo di acquisto dei servizi necessari alla definizione ed all'attivazione i sistemi informativi e digitali nelle stazioni ferroviarie | Rfi | 4 | 4 | - | - | <i>Not applicable</i> |
| <i>Follow-up</i> " <i>Joint Audit</i> su presunte irregolarità segnalate nella gestione dei subappalti e dei rapporti con gli appaltatori (ex Centostazioni)" | Rfi | - | - | - | - | <i>Some improvements needed</i> |
| <i>Joint Audit</i> Investimenti in sistemi e applicazioni di raccolta e analisi dei dati ai fini della manutenzione predittiva | Trenitalia | 9 | 7 | - | 2 | <i>Some improvements needed</i> |
| <i>Entity Audit</i> su TrainOse SA | TrainOSe | 46 | 16 | 7 | 23 | <i>Unsatisfactory</i> |
| <i>Data protection Framework</i> di Gruppo | FS s.p.a. | 12 | 3 | 2 | 7 | <i>Some improvements needed</i> |
| Definizione delle coperture assicurative e gestione delle polizze del Gruppo FS | FS s.p.a. | 14 | - | 4 | 10 | <i>Some improvements needed</i> |
| <i>Follow-up Entity audit</i> su ferrovie dello Sud Est e Servizi Automobilistici Srl | Fse | 12 | 2 | 1 | 9 | <i>Some improvements needed</i> |
| <i>Follow up</i> " <i>Entity Audit</i> su TX Logistik AG" | TXL | 6 | - | 2 | 4 | <i>Some improvements needed</i> |
| Totale | | 111 | 35 | 16 | 60 | |

Fonte: FS s.p.a.

Nel 2020 è stato emesso il rapporto di *Audit* sulla definizione delle coperture assicurative e gestione delle polizze del Gruppo, svolto su richiesta del Collegio sindacale, anche su indicazione della Corte dei conti²². È stata infatti riscontrata l'opportunità di modificare la collocazione delle competenze in materia, in modo che essa sia collegata a profili di particolare rilevanza per le attività del Gruppo e cioè ai rischi connessi alle attività tecnico operative, distinti dall'organizzazione e gestione delle politiche che riguardano il personale

²² Erano stati riscontrati anche ritardi nell'adozione di Linee guida in materia di gestione delle attività assicurative e carenze sia quanto alla mappatura dei rischi rilevati rispettivamente da ciascuna Società del Gruppo, che quanto all'attività di *benchmarking* e all'analisi di mercato, indispensabili per reperire, nel modo più efficiente, la massima copertura al costo più competitivo.

amministrativo ai vari livelli.

Le analisi svolte hanno interessato anche la verifica dell'effettiva implementazione delle azioni correttive definite dal *management* in risposta alle criticità riscontrate dall'*audit* n. 385 del 2017 nel processo di acquisizione, proroga e gestione dei servizi assicurativi a livello di gruppo.

Il Collegio sindacale nella seduta del 14 gennaio 2020 - nell'esaminare lo stato di avanzamento del piano di azione definito a seguito del suindicato *audit* sull'acquisto dei servizi assicurativi - ha rilevato che sono state svolte 9 azioni correttive, ma anche che, a distanza di due anni dalla segnalazione delle criticità, il capitolato di gara del 2019 era stato comunque predisposto in assenza delle prescritte linee guida e senza una mappatura dei rischi basata su un'indagine di mercato.

Alla riunione del Cda del 23 giugno 2020 il Direttore centrale finanza, *investor relations*, assicurazioni e patrimonio ha fornito un'informativa sulla predisposizione, a cura della Ferservizi s.p.a., delle gare per l'acquisto dei servizi assicurativi, sulla ricognizione dei fabbisogni delle Società controllate e sull'analisi di mercato, in relazione alla scadenza dei programmi assicurativi di Gruppo. Nella relazione si evidenzia che sono state effettuate una ricognizione dei fabbisogni interni delle diverse società controllate e una mappatura del mercato, valutandosi altresì l'esigenza di coprire nuovi rischi rispetto a quelli già inclusi nelle polizze vigenti - con verifica circa la relativa assicurabilità²³.

Le attività di *audit* nel 2020 hanno evidenziato il permanere di alcune criticità, riscontrandosi la necessità di: a) definire uno strumento normativo che disciplini ruoli, responsabilità, modalità operative e controlli relativi al processo di gestione delle assicurazioni; b) instaurare un flusso informativo tra i vari *Process owner* coinvolti e le società del Gruppo FS, al fine di poter considerare, nella futura definizione delle esigenze assicurative e della relativa strategia di copertura, anche i risultati del processo di *risk assessment*; c) completare il percorso di migrazione al nuovo sistema informativo (SGA) a supporto del processo, per avere uno "strumento gestionale" volto a garantire l'implementazione di un processo efficace ed

²³ Inoltre, con specifico riguardo al mercato assicurativo, il Direttore ha evidenziato che a "partire dall'ultimo trimestre del 2018 si è assistito in molti rami (*lines*) ad una impennata dei tassi di premio, in particolare nelle polizze D&O (*Directors & Officers Liability*), *directors e officiers*, tutela legale, responsabilità civile professionale, dove la crescita è stata estremamente elevata e la prospettiva è quella di un ulteriore aumento. Anche i settori RCT e "Danni patrimoniali" hanno registrato crescita importanti, mentre restano meno significativi gli incrementi relativi ai rami infortuni e vita. Tale inasprimento è in parte riconducibile alle forti perdite registrate nel settore assicurativo a livello mondiale in ambito ferroviario, che progressivamente erodono i così detti rischi assicurabili.

efficiente.

Anche in relazione al punto a) che precede, nel marzo 2021 è stata emessa la disposizione di Gruppo n. 294/Ad “Modello di *governance* del processo assicurativo del Gruppo FS Italiane”, nell’ambito della quale sono disciplinati, tra l’altro, i) la raccolta dei fabbisogni assicurativi; ii) il piano assicurativo del Gruppo FS Italiane; iii) i rapporti con il mercato assicurativo; iv) i contratti di gestione dei rischi assicurativi e procure; v) il processo di affidamento dei contratti assicurativi; vi) la gestione dei sinistri e vii) il monitoraggio e *reporting* assicurativo.

2.2.3. Il modello di organizzazione gestione e controllo ai sensi del d.lgs. n. 231 del 2001 e l’Organismo di vigilanza

FS s.p.a. adotta, sin dal 2003, il Modello di organizzazione, gestione e controllo per prevenire i reati previsti dal d.lgs. n. 231 del 2001. A seguito della disposizione di Gruppo n. 209/P del 9 giugno 2016²⁴, le società del Gruppo sono tenute all’adozione del suindicato modello, oltre che all’istituzione di un organismo dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo, con il compito di vigilare sul suo funzionamento ed osservanza, nonché di curarne l’aggiornamento. Nel corso dell’esercizio finanziario in esame, il Modello di FS s.p.a. è stato oggetto di revisioni. Anzitutto, il Cda ne ha approvato un primo aggiornamento il 26 maggio 2020, al fine di recepire le previsioni di legge ampliative del novero dei reati da cui può derivare la responsabilità dell’Ente²⁵ e di introdurre disposizioni a tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell’ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato²⁶.

In secondo luogo, il 17 dicembre 2020, il Cda ha apportato modifiche alla parte generale del Modello e allo statuto dell’Organismo di Vigilanza (Odv), relative alla composizione di quest’ultimo.

Sul punto, era in precedenza sancito che l’Odv, organo a composizione collegiale, fosse costituito da un Presidente, esterno al Gruppo, dotato di alte e specifiche competenze in materia, da un dirigente della funzione *internal audit* e da un soggetto esterno al Gruppo con competenze giuridiche, o, in alternativa, da un componente del Collegio sindacale. Sulla base

²⁴ Recante “Criteri generali per la nomina dell’Organismo di vigilanza ai sensi del d.lgs. n. 231 del 2001 e relative responsabilità”.

²⁵ Quali il traffico di influenze illecite e i reati tributari

²⁶ Così come sancito dalla legge 30 novembre 2017, n. 179, recante *Disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell’ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato*.

di tale disposizione, nel corso del 2020, sino al 16 dicembre di tale anno, l'OdV è stato costituito: i) da un membro esterno con la qualità di Presidente, già nominato il 27 novembre 2014 e rinnovato nell'incarico il 21 novembre 2017 per un altro triennio; ii) da un ulteriore membro esterno, già nominato il 20 luglio 2016 e rinnovato il 7 ottobre 2019 con mandato allineato a quello del Presidente; iii) dal responsabile della Direzione centrale *audit* di FS s.p.a. La composizione è stata poi modificata con CO n. 548 del 9 aprile 2020.

Ad esito della modifica sopraindicata, è invece stabilito che l'OdV sia composto: i) da almeno due soggetti di provenienza esterna al Gruppo, uno dei quali, in possesso di specifiche competenze sul d. lgs. n. 231 del 2001, è nominato Presidente; ii) da un ulteriore soggetto, parimenti di provenienza esterna al Gruppo, o in alternativa dal responsabile della funzione *Internal auditing* in carica. Il componente esterno al Gruppo che non ricopre l'incarico di Presidente può essere individuato in un membro del Collegio sindacale. Qualora l'OdV si componga esclusivamente di membri esterni, il medesimo OdV al fine di favorire l'integrazione e la sinergia tra gli attori del sistema di controllo interno, con la propria delibera stabilisce se: i) il responsabile della funzione aziendale *Internal Auditing* in carica partecipi stabilmente come uditore alle riunioni dello stesso con funzioni consultive e di supporto, ovvero se ii) il predetto responsabile venga di volta in volta convocato dall'OdV per partecipare a singole riunioni o alla trattazione di specifici argomenti, sempre con funzioni consultive e di supporto.

Con delibera del 17 dicembre 2020 il Cda di FS s.p.a. ha deliberato la nuova composizione, nominando tre membri esterni con mandato triennale.

Si precisa, infine, che il Modello 231 di FS - parte generale - è pubblicato, nella versione aggiornata, sul sito istituzionale di FS s.p.a., specificamente alla pagina "Etica, *Compliance* e integrità".

2.2.4. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili

Conformemente all'art. 154-*bis* del Testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria di cui al d.lgs. 24 febbraio 1998, n. 58²⁷, introdotto dalla legge 28 dicembre 2005, n. 262, FS s.p.a. nomina un dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari. Al

²⁷ Applicabile a FS a seguito dell'emissione di prestiti obbligazionari quotati sul mercato irlandese, in conseguenza della quale la Società ha assunto la configurazione di Ente di interesse pubblico (EIP), di cui all'art. 16 del d.lgs. 39 del 2010, in quanto società emittente strumenti finanziari quotati.

fine di conferire allo stesso adeguati mezzi e poteri, il Cda, il 28 luglio 2015, ha approvato un regolamento che ne disciplina l'attività²⁸. FS s.p.a. promuove la nomina dei dirigenti preposti anche nelle principali società controllate²⁹.

Il dirigente in carica nell'esercizio finanziario in esame è stato nominato dal Cda, su proposta dell'Ad e con il parere favorevole del Collegio sindacale, il 27 marzo 2018, con mandato sino all'approvazione del bilancio 2020. Successivamente, all'Assemblea del 26 giugno 2021, il medesimo dirigente è stato confermato per un ulteriore mandato.

Il Dirigente preposto ha definito ed implementato un Modello di controllo sull'informativa finanziaria per il Gruppo (c.d. modello 262), in coerenza con le previsioni del suindicato art. 154-*bis* del Testo unico della Finanza (d. lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 - TUF), applicabile altresì alle società controllate comprese nell'area di consolidamento.

Nell'ultima fase del processo di controllo sull'informativa finanziaria³⁰, ha inoltre rilasciato, congiuntamente con l'Ad, l'attestazione annuale sul bilancio di esercizio e sul bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 *bis* TUF³¹, sui cui contenuti si dirà più diffusamente nel pertinente capitolo della presente relazione. La Capogruppo ha inoltre disposto, per tutte le società controllate nelle quali non è stato istituito il dirigente preposto, che sulle situazioni contabili annuali sia rilasciata una attestazione interna con contenuto simile alle citate attestazioni, firmata dal responsabile amministrativo di società e dall'Ad.

Nel 2020 sono proseguite le attività di emanazione/revisione delle procedure amministrativo-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. La Società in sede istruttoria ha evidenziato che, alla data di approvazione del bilancio di esercizio

²⁸ Trattasi segnatamente del Regolamento delle attività del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

²⁹ Risultano, pertanto, istituiti, oltre al dirigente preposto della Capogruppo, i dirigenti preposti nelle seguenti realtà societarie appartenenti al Gruppo FS 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., Fercredit s.p.a. e, con nomina intervenuta in corso di esercizio, *FSTechnology* s.p.a. e Ferrovie del Sud Est. Risultano inoltre nominati anche il Dirigente preposto in Anas s.p.a. nelle sue controllate *Anas international enterprise* s.p.a. (Aie), Quadrilatero Marche Umbria s.p.a.

³⁰ Le ulteriori fasi sono la definizione del perimetro delle società/processi in c.d. ambito 262; mappatura dei processi; *risk & control assessment*; emanazione/revisione delle procedure; autocertificazione dell'adeguatezza ed operatività dei controlli a cura dei *Control Owner/Process Owner*; test indipendenti; valutazione carenze e gestione dei piani di azione; rilascio delle attestazioni.

³¹ L'attestazione concerne: i) l'adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio di esercizio e l'effettiva applicazione delle stesse nel periodo di riferimento; ii) la corrispondenza del bilancio di esercizio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili; iii) 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; iv) la ricomprensione, nella Relazione sulla gestione, di 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.

e consolidato 2020 del Gruppo FS, erano state emanate circa 380 procedure, e che dai *test* di effettiva operatività sulle procedure societarie, con *focus* sugli snodi più rilevanti, è emerso un buon livello di funzionamento. Parte delle predette 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. FS 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 modelli di Gruppo "*SoD – Segregation of Duties*"³² ed "*ITGC - Information Technology General Controls*"³³

2.2.5. Compliance, ulteriori modelli e sistemi di controllo

Codice etico, Framework unico anticorruzione e gestione delle segnalazioni

Il Codice etico del Gruppo³⁴ impegna gli Organi sociali, il *management*, il personale e tutti coloro i quali instaurino relazioni con le Società del Gruppo al rispetto dei valori fondamentali e degli *standard* di comportamento ivi declinati per categoria di *stakeholder*³⁵. Il Codice, aggiornato nel 2018³⁶, è pubblicato sulle pagine *web* ed *intranet* del Gruppo; la sua osservanza è parte essenziale delle obbligazioni contrattuali del personale e nei contratti stipulati con i terzi è prevista l'adesione da parte di questi ai suoi principi.

Dal 2017, FS s.p.a. si è inoltre dotata, su base volontaria, di un *Framework* unico anticorruzione, che si compone, oltre al Modello di cui al d.lgs. 231 del 2001, dell'*Anti Bribery and Corruption management System* (ABC System), nonché delle "Linee di indirizzo sulla politica anticorruzione"³⁷.

In particolare, l'ABC System - volto a contrastare le ipotesi di corruzione in senso ampio, comprensive delle condotte anche non integranti fattispecie di reato, ma che potrebbero dare luogo ad abusi volti all'ottenimento di vantaggi privati e/o situazioni di *mala gestio* - incentra

³² Avente 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.

³³ Con 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.

³⁴ Che le relative società sono tenute ad adottare con delibera dei rispettivi Cda.

³⁵ In particolare, il Codice contiene una sezione sui conflitti di interesse.

³⁶ Con delibera del Consiglio di amministrazione del 28 febbraio 2018.

³⁷ Si segnala inoltre che nel 2017 Il Gruppo ha aderito al *Global Compact* delle Nazioni Unite, che presenta tra i suoi principi il contrasto della corruzione in ogni sua forma.

l'analisi degli eventi a rischio sui processi considerati maggiormente esposti al rischio di corruzione³⁸, prevedendo principi di controllo trasversali e strumenti di prevenzione specifici. Nel corso dell'esercizio finanziario in esame, il Sistema è stato aggiornato, da parte del Cda³⁹, conformemente alle sopravvenienze normative e organizzative. È stata inoltre creata, sul sito *internet* di FS s.p.a., la pagina "Etica, *compliance*, integrità", ove è presente una sottosezione dedicata al medesimo⁴⁰.

Nel 2020 è proseguita l'attività di recepimento dei presidi di controllo previsti dall'ABC System⁴¹ e svolta attività formativa in materia⁴²; FS s.p.a. ha inoltre avviato la prima campagna di *Risk Assessment Anti Bribery&Corruption*, secondo la metodologia del *Control risk self assessment*, conclusa nel 2021.

Infine, la procedura per la gestione delle segnalazioni è stata approvata dal Cda il 18 giugno 2019, in attuazione della legge 30 novembre 2017, n. 179. Essa disciplina il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni da chiunque inviate o trasmesse su fatti e comportamenti ritenuti illeciti o contrari alla legge, al Modello di organizzazione, gestione e controllo, ai sensi del d.lgs. 231 del 2001, all'*Anti Bribery & Corruption management System* e al Codice etico.

La procedura, integrata il 7 novembre 2019 con riferimento alle segnalazioni concernenti i soggetti apicali, è stata aggiornata dal Cda il 6 ottobre 2021, anche alla luce delle sopravvenienze normative di matrice eurounitaria.

Nel 2020, a supporto del processo di gestione delle segnalazioni, FS s.p.a. si è dotata di una piattaforma informatica, quale canale di segnalazione idoneo a garantire, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del segnalante e adeguate misure di sicurezza delle informazioni; tale piattaforma è accessibile dal sito istituzionale, alla pagina "Etica, *Compliance* e integrità", oltre che dalla *intranet*.

³⁸ Processi "Acquisti e appalti", "Conferimento di incarichi di consulenza", "Iniziativa di sviluppo del business nei mercati internazionali", "Quote associative, sponsorizzazioni, co-marketing, erogazioni liberali e omaggi", "Risorse umane".

³⁹ Seduta del 29 aprile 2020.

⁴⁰ È stata, inoltre, razionalizzata la relativa pagina *intranet*, in cui sono pubblicati i modelli di FS e delle altre Società del Gruppo che se ne sono dotate.

⁴¹ È stata in tale ambito adottata la clausola di integrità da introdurre nei modelli contrattuali di appalto volta, tra l'altro, a garantire l'osservanza delle normative e regolamenti applicabili in materia di anticorruzione. Durante l'anno è stata inoltre lanciata la *survey* "ABC System: scegli la tua formazione!", che ha coinvolto il personale di FS nell'individuazione dei contenuti sulle "pillole" formative sui temi dell'ABC System da lanciare nel primo trimestre 2021.

⁴² In particolare, si è conclusa nel 2020 l'erogazione del corso e-learning ABC, destinato a tutto il personale di FS s.p.a. Il corso continua ad essere somministrato ai neoassunti e a coloro che non l'hanno concluso il precedente anno.

Compliance e Compliance Antitrust

La struttura organizzativa *Compliance* monitora la normativa e le *best practices* nazionali ed internazionali, formula proposte per l'adeguamento alle disposizioni vigenti e fornisce supporto specialistico alle strutture interessate, anche con riferimento all'*Anti-Bribery&Corruption Management System*, all'*Antitrust Compliance Program*, oltre che al Modello 231, assicurandone l'aggiornamento in coordinamento con il relativo *team*. Supporta, inoltre, i processi decisionali di *business*⁴³. L'articolazione organizzativa di *Compliance* prevede poi, oltre alla suindicata struttura quale responsabile funzionale di Gruppo, la presenza di strutture/presidi nelle società controllate, tenute a assicurare l'applicazione di metodologie e modalità operative coerenti con quelle definite da FS s.p.a.

Con disposizione di Gruppo n. 280/AD del 6 novembre 2019 è stato definito e diffuso il Modello di *Compliance* del Gruppo FS italiane, che prevede, tra l'altro, l'analisi e il monitoraggio dei mutamenti di contesto, per valutarne gli impatti sull'azienda; il supporto specialistico e metodologico ai referenti di processo; il presidio diretto o supporto specialistico nella gestione dei programmi di *compliance* aziendali; il supporto specialistico alle linee di *business* del Gruppo.

Il Gruppo FS si è dotato poi di uno specifico programma di *Compliance antitrust*, sviluppato anche alla luce delle linee guida adottate dalla Autorità garante della Concorrenza e del Mercato⁴⁴. FS s.p.a. ha inoltre adottato, nel 2019, la *Policy antitrust* del Gruppo, nel cui ambito è stato istituito l'Organismo responsabile dell'esecuzione del programma, del quale fanno parte i responsabili delle strutture *Compliance* e *Antitrust*.

Il sistema di pianificazione e controllo di gestione e Risk Management

Nell'ambito del sistema di pianificazione e controllo di gestione, in coerenza con gli indirizzi e gli obiettivi strategici definiti dal Cda, operano: i) la Direzione centrale Strategie, pianificazione, innovazione e Sostenibilità, che assicura la definizione delle strategie del Gruppo e il relativo processo di pianificazione, monitoraggio e controllo strategico, nonché di pianificazione e controllo investimenti, ottimizzazione e sviluppo del portafoglio dei *business*

⁴³ La Struttura opera nell'ambito della direzione centrale *General Counsel*, Affari societari e *Compliance*.

⁴⁴ Delibera AGCOM n. 27356 del 25 settembre 2018.

del Gruppo⁴⁵; ii) la Direzione centrale Amministrazione, Bilancio, Fiscale e Controllo assicura invece il sistema di programmazione e controllo di gestione del Gruppo, attraverso il processo di implementazione operativa delle strategie, nonché quello di consuntivazione e analisi dei risultati⁴⁶.

In particolare, l'attività di controllo e gestione si estende a quasi tutti gli aspetti dell'attività gestionale di FS s.p.a. e del Gruppo, inglobando al suo interno varie tipologie di controllo, quali il controllo strategico (curato dalla prima Direzione sopra citata), volto a verificare se le strategie siano implementate sulla base delle linee guida derivanti dal processo di pianificazione e se i risultati rispecchino le attese presenti nei piani strategici, nonché i controlli direzionale e operativo (cui è deputata la seconda Direzione *supra* richiamata), che permettono rispettivamente di verificare il raggiungimento degli obiettivi di breve periodo e di monitorare l'operatività e i livelli di efficienza dei processi.

Quanto invece al *Risk Management* di Gruppo, a diretto riporto dell'Ad, esso svolge un ruolo di coordinamento nella gestione complessiva del processo di governo del rischio di Gruppo, con la progettazione e il governo del *Framework* di gestione e misurazione del complesso dei rischi aziendali e del relativo processo di monitoraggio integrato. Il *Framework* della Capogruppo prevede inoltre la presenza di strutture/presidi di *Risk management* nelle società controllate.

Tax control Framework, trattamento delle informazioni societarie e protezione dei dati personali

FS s.p.a. ha aderito, unitamente alle controllate Trenitalia e Rete ferroviaria italiana, al regime di adempimento collaborativo di cui al d.lgs. 5 agosto 2015 n. 128, recante Disposizioni sulla certezza del diritto nei rapporti tra fisco e contribuente. Ha conseguentemente adottato un *Tax control Framework*, così come declinato nei documenti "Strategia Fiscale di Ferrovie dello Stato italiane s.p.a. e del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane" e "Modello di Controllo interno sulla rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali"⁴⁷. Quest'ultimo prevede

⁴⁵ In particolare, fra l'altro, assicura l'elaborazione del Piano industriale della Capogruppo e del Gruppo, attraverso il coordinamento e supporto nel processo di sviluppo e consolidamento delle proposte/Piani delle singole strutture/società del Gruppo, per la successiva verifica e validazione da parte dell'Ad, e ne monitora l'attuazione.

⁴⁶ In particolare, assicura l'elaborazione del budget della Capogruppo e del Gruppo, definendo le linee guida inerenti allo svolgimento del processo di budget annuale e di controllo di gestione per il Gruppo, supportando le controllate nell'elaborazione dei relativi budget, e ne monitora l'attuazione.

⁴⁷ Quali rischi di operare in violazione di norme di natura tributaria o in contrasto con i principi o le finalità dell'ordinamento.

l'integrazione delle procedure amministrative contabili del Dirigente preposto, nell'ambito dei presidi adottati ai fini della legge n. 262 del 2005, con apposite specifiche appendici fiscali e l'emanazione di ulteriori procedure.

La gestione del *Tax control Framework* è demandata al *Tax Director*, coadiuvato dalla struttura di *Tax Compliance*, collocata all'interno della struttura organizzativa fiscale della Direzione centrale amministrazione, bilancio, fiscale e controllo.

In materia invece di contrasto degli abusi di mercato, di cui al Reg. UE n. 569/2014, FS s.p.a. ha adottato il Regolamento per la gestione interna e la comunicazione all'esterno delle informazioni privilegiate e per il trattamento delle informazioni riservate⁴⁸, si è dotata di una Procedura per la gestione interna del registro delle persone che hanno accesso alle informazioni privilegiate, ed ha approvato il Codice di comportamento per l'identificazione dei soggetti *Internal Dealing* e per la comunicazione delle operazioni da essi effettuate sugli strumenti finanziari di FS⁴⁹.

Infine, quanto alla protezione dei dati personali, in ottemperanza al Reg. Ue 2016/679 (*General data protection regulation - GDPR*), il Gruppo si è dotato di un proprio modello gestionale; FS s.p.a. ha, inoltre, adottato le "Linee di indirizzo in materia di *Data Protection*", recepita da tutte le società del Gruppo, che, a seconda dei casi, hanno nominato un *Data protection Officer* o un Referente *Data protection*, con il compito di assicurare il rispetto delle modalità operative e dei flussi informativi previsti. All'interno del Gruppo è stato inoltre definito un organigramma della *Data Protection*, con individuazione di figure quali, tra le altre, il "Titolare del trattamento", il *data manager* e il responsabile del trattamento esterno.

⁴⁸ Il Regolamento è stato adottato dal Cda nella seduta del 27 maggio 2016 e successivamente aggiornato e modificato il 13 settembre 2017. È stato recepito con Diposizione di Gruppo n. 261 del 21 gennaio 2019.

⁴⁹ Recepito con disposizione di Gruppo n. 264 del 2019.

3. PIANO INDUSTRIALE, CONTRATTI DI PROGRAMMA E ATTIVITA' NEGOZIALE

3.1. Il Piano industriale

È stato appena presentato il nuovo Piano industriale (2022-2031), che fa seguito al Piano 2019-2023. Il motivo conduttore del Piano è in sintesi quello di realizzare sinergie non solo infra-gruppo ma anche con le strutture urbane nell'ottica dell'integrazione della mobilità ferroviaria e stradale, anche con il sistema aeroportuale, con attenzione alla semplificazione delle procedure (è il caso della biglietteria integrata) ed il recupero delle scelte strategiche alla Capogruppo.

In occasione della presentazione del Piano avvenuta nell'ambito della comunicazione esterna il 16 maggio scorso, sono stati indicati investimenti di FS in Italia nel periodo 2022-2031 per oltre 190 mld e 40 mila assunzioni. Il piano prevede ricavi nel 2031 in crescita a circa 22,5 miliardi di euro e l'*Ebitda* a 3,9 miliardi, con una crescita media annua (Cagr), nell'arco di piano, rispettivamente pari al 6,9 per cento e all'8,2 per cento.

La Rete ferroviaria gestita da Rfi è di 16.800 km, di cui circa 700 km di rete sono dedicati ai servizi alta velocità. Il Gruppo gestisce anche una rete stradale di circa 32.000 Km. Gli investimenti per Anas sono previsti nella misura di circa 50 mld tra sviluppo rete, manutenzione straordinaria e altre attività necessarie al completamento del piano.

3.2. I Contratti di programma

3.2.1. Il contratto di programma di Rfi

In coerenza con quanto stabilito dal CIPE nella delibera n. 4 del 2012, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, Rfi s.p.a., sottoscrive con il Mit (ora Mims) due distinti atti contrattuali, così articolati:

- Contratto di programma - parte Investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare la programmazione sostenibile e le relative modalità di finanziamento degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, ottemperando alle innovazioni introdotte dalle disposizioni normative ed in coerenza

con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria;

- Contratto di programma - parte Servizi (CdP-S), finalizzato a disciplinare in maniera unitaria il finanziamento delle attività di manutenzione della rete (ordinaria e straordinaria) e delle attività di *Safety, Security* e navigazione ferroviaria.

Il Contratto di programma - parte Investimenti (CdP-I)

Il 2020 ha visto il completamento dell'*iter* approvativo dell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021.

Allo stato attuale risulta dunque vigente l'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di programma -parte investimenti 2017-2021.

Sono previsti, con l'Aggiornamento 2020/2021 del CdP-I, nuove risorse per 31.725,86 mln di euro che consentiranno, in coerenza con gli obiettivi del Pnrr, di investire per la sicurezza e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente, di migliorare la quantità e qualità dei servizi ai pendolari ma anche di sviluppare nuove infrastrutture volte a:

- colmare il *gap* infrastrutturale Nord - Sud per le regioni del Sud;
- puntare all'alta velocità e alla velocizzazione della rete per passeggeri e merci;
- completare i corridoi ferroviari TEN-T;
- completare le tratte di valico;
- potenziare i nodi e le direttrici ferroviarie.

Si segnala inoltre che, con il d.l. 6 novembre 2021, n. 152, conv. con mod. dalla l. 29 dicembre 2021, n. 233, recante "*Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose*", è stata inserita un'apposita norma per la velocizzazione dell'*iter* approvativo dei Contratti di programma con lo Stato in modifica delle precedenti norme che ne regolavano l'*iter* (l. n. 238 del 93, d.l. n. 148 del 2017 e d.lgs. n. 112 del 2015).

Il Contratto di programma - parte Servizi (CdP-S)

Il d.m. n. 206 del 14 maggio 2020 ha approvato il primo Atto integrativo al Contratto di programma 2016-2021 - parte Servizi. Con tale Atto sono state recepite nella disciplina

contrattuale le variazioni nel frattempo intervenute, rispetto al quadro finanziario originario come previsto nel CdP-S 2016-2021.

L'iter approvativo dello schema del secondo atto integrativo al Contratto di programma - parte Servizi 2016-2021 segue, come già avvenuto per il primo Atto integrativo, la procedura approvativa semplificata prevista dal d.l. n. 148 del 16 ottobre 2017 (c.d. "*Decreto Fiscale*" recante "*Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili*"), convertito, con modificazioni, dalla l. 4 dicembre 2017 n. 172 e modificativo della l. 14 luglio 1993, n. 238, in quanto l'aggiornamento contrattuale non comporta modifiche sostanziali ed è fondamentalmente finalizzato al recepimento delle risorse finanziarie recate dalla Legge di Bilancio o da altri provvedimenti di legge.

3.2.2. Il contratto di programma di Anas

Il 27 gennaio 2020 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la delibera Cipe 24 luglio 2019, n. 36 di approvazione dell'aggiornamento del Contratto di programma 2016-2020 fra Mit (ora Mims) e Anas, relativo al 2018-2019.

Più di recente il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (Cipess), con la delibera n. 44 del 27 luglio 2021, pubblicata in G.U. il 26 ottobre 2021, ha approvato l'aggiornamento 2020 del Contratto di programma 2016-2020 tra Mims e Anas. Tale aggiornamento viene formalizzato nelle more della predisposizione di un nuovo Contratto di programma ed è volto unicamente ad attivare le risorse aggiuntive disponibili a legislazione vigente, non recando modifiche delle pattuizioni convenzionali preesistenti che sono pertanto integralmente confermate nella fase transitoria. L'aggiornamento approvato recepisce l'allocazione delle risorse assegnate al Fondo unico Anas, nell'ambito del riparto di cui all'art. 1, comma 14, della l. n. 160 del 2019 (legge di bilancio 2020), per 1.017 mln, e con la l. 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021), per 1.253 mln. Tali finanziamenti assegnati dallo Stato rimangono "a contributo", come previsto dall'art. 35 del d.l. n. 162 del 2019.

3.3. Attività negoziale

FS s.p.a. e le società del Gruppo si qualificano come "enti aggiudicatori" ai sensi dell'art. 3, co. 1, lett. e) del d.lgs. n. 50 del 2016, e, in tale veste, sono tenuti ad applicare, per realizzare gli

scopi istituzionali, la particolare disciplina dei settori speciali richiamata dagli artt. 114-141 del Codice dei contratti pubblici.

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 FS effettua i propri acquisti in base alle normative comunitarie, come recepite nel Codice dei contratti pubblici e nel regolamento per le attività negoziali (Ran). Il Ran estende la propria disciplina ai processi di selezione connessi all'affidamento di appalti, anche non regolati dal citato Codice dei contratti, nonché alla cessione di beni.

Come stabilito dalla comunicazione organizzativa di Gruppo del 10 luglio 2018, "*Nuovo Modello per gli Acquisti di FS s.p.a.*", il relativo processo di FS s.p.a. è demandato a Ferservizi s.p.a., società direttamente controllata, specializzata nell'erogazione di servizi comuni per il Gruppo FS. Le attività di *service* di Ferservizi s.p.a. nei confronti di FS s.p.a. sono regolate tramite la sottoscrizione di specifico contratto che disciplina il dettaglio dei servizi di acquisto ed i livelli di servizio attesi.

Le informazioni per partecipare alle gare sono presenti nelle pertinenti sezioni dei siti delle società, che contengono anche i criteri di qualificazione e certificazione richiesti.

È importante sottolineare che, ai sensi dell'art. 134 del d.lgs. n. 50 del 2016, le principali società del Gruppo si sono dotate di specifiche procedure e sistemi di qualificazione, finalizzati all'attribuzione dell'idoneità degli operatori economici (fornitori, imprenditori, prestatori di servizi) a partecipare alle gare, in quanto in possesso dei necessari requisiti (solidità economica, finanziaria, capacità tecnica e produttiva, potenzialità produttiva).

In seguito all'entrata in vigore del Codice dei contratti, nel 2017 sono state, come già riferito in precedenza, adottate apposite disposizioni di Gruppo. Si sottolinea come l'esigenza di aggiornare le linee di indirizzo per le società del Gruppo costituisca un elemento costante nel tempo, anche in considerazione delle criticità che hanno riguardato il processo di acquisizione e l'affidamento di servizi ICT (fornitura di servizi apparati di rete dlc e, più direcente, per le gare ora gestite in un contesto univoco da *FSTechnology*). Per quanto attiene in particolare gli affidamenti diretti si ribadiscono le raccomandazioni della Corte in relazione alla limitazione dei medesimi, oltre che per consentire che si realizzi in concreto la concorrenza tra i diversi operatori economici, anche per evitare di perdere le occasioni per il reperimento dei prodotti più avanzati tecnologicamente.

Particolarmente rilevante è il livello finanziario degli accordi quadro che FS ha realizzato nel 2020 per assicurare il presidio di settori ben definiti, ma anche per coprire le esigenze di personale a tempo determinato (questo, infatti, l'accordo più rilevante). Si richiama l'attenzione su di esso in quanto da una programmazione delle esigenze di personale in linea teorica dovrebbe scaturire una limitazione delle coperture provvisorie, soprattutto in un periodo che ancora era caratterizzato dai problemi derivanti dal Covid-19 che hanno avuto come conseguenza quella di rendere necessario soprattutto il c.d. "lavoro a distanza". Del resto, tale situazione ha reso meno necessario presidiare fisicamente i luoghi di lavoro per la minore operatività del sistema.

In ogni caso si nota come questi accordi quadro siano tendenzialmente riferiti all'intero Gruppo.

Si rileva inoltre come siano stati affidati servizi di *project management*, finalizzati alla definizione e "attuazione" del nuovo modello di *governance* e *sourcing* ICT per le società del Gruppo. In proposito lo sviluppo dell'attenzione alla *governance* societaria che traspare anche dal nuovo Piano industriale dovrebbe portare ad una capacità diretta sempre più estesa nell'adeguare i modelli di *governance* alle esigenze societarie e costituire l'esito di una analisi interna al Gruppo.

4. RISORSE UMANE

La consistenza

Il numero dei dipendenti di FS s.p.a., come evidenziato nelle tabelle che seguono, è rimasto costante, mentre quello del Gruppo è passato dalle 83.764 unità del 2019 alle 81.409 unità del 2020, con una riduzione di 2.355 unità, di cui 1.577 unità per variazioni di perimetro societario. Si registrano 6.100 assunzioni a fronte di 6.878 uscite.

Tabella 14 - Consistenza personale FS

| | 2019 | 2020 |
|------------------|------------|------------|
| Dirigenti | 118 | 121 |
| Quadri | 223 | 207 |
| Impiegati/Operai | 301 | 314 |
| Totale | 642 | 642 |

Fonte: FS s.p.a.

Tabella 15 - Consistenza personale Gruppo FS

| | 2019 | 2020 |
|---------------|---------------|---------------|
| Dirigenti | 999 | 1.004 |
| Quadri | 12.298 | 11.896 |
| Impiegati | 40.299 | 38.829 |
| Operai | 30.168 | 29.680 |
| Totale | 83.764 | 81.409 |

Fonte: FS s.p.a.

Tabella 16 - Consistenza personale con qualifica dirigenziale Gruppo FS

| | |
|--------------------------------|--------------|
| Dirigenti al 31.12.2019 | 999 |
| Entrate | 80 |
| Uscite | 75 |
| Dirigenti al 31.12.2020 | 1.004 |
| Consistenza media 2019 | 979,9 |
| Consistenza media 2020 | 995,7 |

Fonte: FS s.p.a.

Tabella 17 - Turnover personale Gruppo FS

| Consistenza personale Gruppo FS | 2019 | 2020 |
|--|--------------|---------------|
| Assunzioni da mercato | 8.180 | 5.282 |
| Assunzioni per reintegri giudiziali | 7 | 5 |
| Assunzioni per definizione contenzioso | 38 | 54 |
| Altre cause (operazioni societarie, tempi determinati, navi traghetto, altro) | 1.360 | 759 |
| Totale entrate | 9.585 | 6.100 |
| Accessi al Fondo di sostegno al reddito | 1.841 | 319 |
| Accessi al Fondo incentivo all'esodo | 517 | 449 |
| Altre cessazioni (dimissioni, licenziamenti, scadenza contratto, uscita dal perimetro societario) | 6.407 | 7.687 |
| Totale uscite | 8.765 | 8.455 |
| Totale generale | 820 | -2.355 |

Fonte: FS s.p.a.

I costi

Il costo del personale della Capogruppo ammonta a 61,84 mln di euro (63,05 mln nel 2019), in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (-1,21 mln). Le tabelle di seguito riportano alcune informazioni di dettaglio in merito alla dinamica delle retribuzioni annue di FS s.p.a. e del Gruppo.

Tabella 18 - Costo del personale FS s.p.a.

(valori in migliaia di euro)

| Bilancio FS - Costo del personale | 2019 | 2020 | Var. assoluta |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Salari e stipendi | 43.569 | 42.477 | -1.092 |
| Oneri sociali | 12.085 | 12.252 | 167 |
| Altri costi del personale a ruolo | -1.217 | 1.487 | 2.704 |
| Trattamento di fine rapporto | 2.792 | 2.799 | 7 |
| Accantonamenti e rilasci | 2.015 | -602 | -2.617 |
| Personale a ruolo | 59.244 | 58.413 | -831 |
| Salari e stipendi | 80 | 23 | -57 |
| Oneri sociali | 64 | 70 | 6 |
| Personale Autonomo e Collaborazioni | 144 | 93 | -51 |
| Lavoro interinale, distaccato e stage | 990 | 1.044 | 54 |
| Altri costi collegati al personale | 2.677 | 2.291 | -386 |
| Altri costi | 3.667 | 3.335 | -332 |
| Totale Costo del personale FS s.p.a. | 63.055 | 61.841 | -1.214 |

Fonte: FS s.p.a.

La tabella che segue evidenzia che il costo del personale di Gruppo si riduce di 513 mln, riconducibile, per un importo di euro 168 mln, agli effetti legati alla pandemia da Covid-19, e, per euro 345 mln, ad effetti di carattere industriale, dovuti principalmente: i) ai minori costi delle intese sottoscritte il 18 febbraio 2021 dall'Agenzia confederale trasporti e servizi (Agens) e il Gruppo FS con le Organizzazioni sindacali, per la sigla dell'accordo di rinnovo relativo

al c.c.n.l. della Mobilità/Area contrattuale attività ferroviarie (AF) del 16 dicembre 2016, in cui sono stati convenuti alcuni interventi sugli istituti dello *smart-working* e del *welfare*; ii) alla riduzione dell'organico, a fronte dell'applicazione del sistema pensionistico "Quota 100"; iii) all'utilizzo massivo delle ferie degli anni precedenti.

Tabella 19 - Costo del personale Gruppo FS

(valori in mln di euro)

| Bilancio Gruppo FS - Costo del personale | 2019 | 2020 | Var. assol. |
|--|--------------|--------------|-------------|
| Salari e stipendi | 3.550 | 3.189 | -361 |
| Oneri sociali | 935 | 823 | -112 |
| Altri costi del personale a ruolo | 25 | 56 | 31 |
| Trattamento di fine rapporto | 206 | 199 | -7 |
| Service Costs Tfr/CLC | 3 | 8 | 5 |
| Accantonamenti e rilasci | 69 | 16 | -53 |
| Personale a ruolo | 4.788 | 4.291 | -497 |
| Salari e stipendi | 5 | 5 | 0 |
| Personale Autonomo e Collaborazioni | 5 | 5 | 0 |
| Altri costi | 152 | 136 | -16 |
| Totale Costo del personale | 4.945 | 4.432 | -513 |

Fonte: FS s.p.a.

Come evidenziato dalla seguente tabella il costo del personale dirigenziale di Gruppo mostra un incremento di euro 9.925.638.

Tabella 20 - Costo del personale dirigenziale Gruppo FS

| Bilancio Gruppo FS - Costo del personale dirigente | 2019 | 2020 | Var. assol. |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Salari e stipendi | 135.439.435 | 140.313.711 | 4.874.276 |
| Oneri sociali | 41.408.472 | 45.588.222 | 4.179.750 |
| Altri costi del personale a ruolo | 4.457.146 | 4.007.541 | -449.605 |
| Trattamento di fine rapporto | 7.303.922 | 7.664.098 | 360.176 |
| Service Costs Tfr/CLC | 5.568 | 15.853 | 10.285 |
| Accantonamenti e rilasci | 2.419.150 | 3.599.894 | 1.180.744 |
| Personale dirigente a ruolo | 191.033.695 | 201.189.319 | 10.155.625 |
| Personale incaricato a tempo determinato | 577.933 | 359.638 | -218.295 |
| Altri costi | 579.465 | 567.773 | -11.692 |
| Totale Costo del personale dirigenziale | 192.191.093 | 202.116.731 | 9.925.638 |
| | | | |
| Retribuzioni e costi medi unitari dei dirigenti (Gruppo FS) | 2019 | 2020 | |
| Retribuzioni (salari e stipendi) | 135.439.435 | 140.313.711 | 4.874.276 |
| Costo del personale dirigenziale | 192.191.093 | 202.116.731 | 9.925.638 |
| Consistenza media del personale | 980 | 996 | 16 |
| Retribuzione unitaria media (euro) (salari e stipendi) | 138.218 | 140.877 | 2.659 |
| Costo del personale dirigenziale unitario medio (euro) | 196.133 | 202.928 | 6.795 |

Fonte: FS s.p.a.

La seguente tabella dà conto del costo medio unitario del personale, pari euro 54.156, tendenzialmente in linea con l'esercizio precedente (il cui dato ammontava a euro 59.438); il costo complessivo del personale è pari al 41 per cento dei ricavi totali e al 48 per cento sui costi operativi totali.

Tabella 21 - Incidenza del costo del lavoro Gruppo FS

| | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|--------|--------|
| Risorse Umane (media annua) | 83.181 | 81.838 |
| Costo complessivo (mln euro) | 4.945 | 4.432 |
| Costo medio unitario (euro) | 59.438 | 54.156 |
| Ricavi totali (mln euro) | 12.423 | 10.837 |
| % Costi personale/Ricavi totali | 39,8 | 40,9 |
| Costi operativi (mln euro) | 9.814 | 9.204 |
| % Costi personale/Costi operativi | 50,3 | 48,2 |

Fonte: FS s.p.a.

Contrattazione collettiva

Per il personale di qualifica non dirigenziale del Gruppo trova applicazione, nella quasi totalità dei casi, il c.c.n.l. della Mobilità/ Area contrattuale attività ferroviarie, integrato con il contratto aziendale di Gruppo del 16 dicembre 2016⁵⁰.

Nel corso del 2020 sono inoltre stati sottoscritti specifici accordi per fronteggiare l'emergenza pandemica. Tra questi, si richiama l'Accordo quadro "Emergenza Covid-19"⁵¹, del 19 marzo 2020, con cui sono state adottate, tra l'altro, misure in materia di *smart working* e di sostegno in favore dei dipendenti la cui attività lavorativa sarebbe stata sospesa/ridotta, con la previsione di integrazioni economiche, utilizzo di eventuali residui di ferie e degli specifici congedi introdotti dalla normativa emergenziale, nonché il ricorso alle prestazioni ordinarie del Fondo per il perseguimento di politiche a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo. Nel corso del 2020 è stato inoltre attivato l'accesso alle prestazioni

⁵⁰ Gli ulteriori contratti collettivi applicati sono il c.c.n.l. Logistica, Trasporto Merci e Spedizione per la società Mercitalia Intermodal, il c.c.n.l. del settore terziario per le Società GS Rail e GS Immobiliare, il c.c.n.l. Autoferrotranvieri-Internavigatori (Mobilità-TPL) per le società Busitalia Campania, Busitalia Rail, Busitalia Veneto e Ferrovie Sud Est.

⁵¹ La cui disciplina è stata ulteriormente implementata con l'accordo del 27 aprile 2020, per la fase emergenziale, e dell'8 luglio 2020, per la fase post-emergenziale, anche in deroga all'accordo del 20 aprile 2018, recante la disciplina di tale modalità di lavoro quale misura strutturale nelle società del Gruppo che applicano il c.c.n.l. Mobilità/Area AF del 16 dicembre 2016.

solidaristiche straordinarie del suddetto Fondo, per i lavoratori in possesso di specifici requisiti⁵².

Inoltre, coerentemente con le linee guida di cui al “Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro” del 14 marzo 2020, si è convenuto di istituire, per la durata dell’emergenza sanitaria in atto, a livello di singola società, un “Comitato aziendale Covid-19”, composto in egual numero da rappresentanti aziendali e dalle organizzazioni sindacali nazionali, per l’analisi e il monitoraggio delle azioni di contrasto.

Nel corso del febbraio 2021 il Gruppo ha sottoscritto intese di rilievo con le organizzazioni sindacali, orientate alla previsione del riconoscimento ai dipendenti, da parte delle società del Gruppo, di una somma *una tantum* ad integrale copertura del periodo 2018/2020.

Infine, in data 22 marzo 2022 è stata raggiunta un’intesa con le organizzazioni sindacali sul rinnovo del CCNL Mobilità/Area AF e del contratto aziendale di Gruppo FS del 16 dicembre 2016, scaduti il 31 dicembre 2017.

Selezione e reclutamento del personale

Nel 2020 sono state definite le responsabilità e le modalità operative da seguire per la corretta, efficace e trasparente gestione del processo di acquisizione per il Gruppo, con una regolamentazione dei processi operativi in funzione dei *target* identificati⁵³.

La ricerca sul mercato esterno è avvenuta con un processo di selezione digitale, anche con la progressiva evoluzione della piattaforma tecnologica a supporto e l’introduzione di un sistema di intelligenza artificiale per la lettura semantica dei *curriculum vitae*⁵⁴.

Sono stati poi gestiti i canali digitali di promozione delle opportunità professionali e si registra il coinvolgimento di allievi nell’ambito di *partnership* con le Università, in percorsi formativi

⁵² In favore dei dipendenti di FS, Rfi e Ferservizi s.p.a.

⁵³ Con la disposizione di Gruppo n. 48/Ad del 22 aprile 2020 “Procedura di Gruppo per la gestione del processo di *talent acquisition*”, ad integrazione della Disposizione di Gruppo 281/Ad del 6 novembre 2019, che aveva aggiornato le procedure di selezione e reclutamento del personale a livello di gruppo, con l’obiettivo di fruire di strumenti selettivi, trasparenti, efficienti e idonei a reperire le professionalità necessarie a fronteggiare le crescenti esigenze di *business* declinate dal piano d’impresa.

⁵⁴ Si specifica che il 6 febbraio 2020, la società Ferservizi, società con socio unico soggetta alla direzione e al coordinamento di FS s.p.a., in nome e per conto della FSTechnology 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 3,7 mln. 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.

quali, tra gli altri, *master, stage*, giornate di orientamento e selezione.

La politica retributiva

L'orientamento che la Società afferma di aver seguito nella realizzazione del sistema retributivo è quello di tener conto delle responsabilità, della complessità professionale e manageriale della posizione ricoperta, nel rispetto dei riferimenti retributivi di mercato, nonché dei risultati e della qualità dell'apporto professionale di ogni dipendente⁵⁵.

È stato adottato, per i dirigenti ed i quadri, un sistema di incentivazione di breve termine formalizzato MBO (*Management by objective*)⁵⁶.

Sul punto, questa Corte raccomanda alla Società, in ordine al numero, al valore dei premi assegnati a seguito dei risultati raggiunti in termini di *performance*, di mantenersi in linea con gli obiettivi definiti dall'Azionista, avendo a riferimento le migliori *best practices* del settore anche a livello internazionale.

Nel 2020, anche in considerazione dell'emergenza pandemica, il sistema di incentivazione ha individuato il prioritario obiettivo di focalizzare l'attenzione del *management* sul raggiungimento dei risultati economico-finanziari e di sostenibilità del Gruppo⁵⁷.

Il sistema di incentivazione ha previsto l'assegnazione trasversale di obiettivi sia economico-finanziari che di sostenibilità ambientale, focalizzati sulla riduzione delle emissioni di CO2.

Quanto alla remunerazione della dirigenza, questa Corte sottolinea la necessità di conciliare l'esigenza di disporre di *manager* qualificati e motivati, con politiche retributive coerenti con l'orientamento generale dell'ordinamento volto al contenimento dei costi.

La formazione

La Società ha comunicato che, nel 2020, sono state erogate 518.444 giornate di formazione a livello di Gruppo, svolta con modalità di *distance learning*. Rispetto al precedente esercizio

⁵⁵ La Società ha rappresentato che, nel 2020, in considerazione della situazione emergenziale legata alla diffusione del virus Covid-19, la gestione delle dinamiche retributive è avvenuta in modo ancor più mirato e selettivo.

⁵⁶ In cui la componente variabile della retribuzione è correlata al raggiungimento di specifici indicatori di *performance* preventivamente individuati e determinati in coerenza con gli obiettivi aziendali.

⁵⁷ Gli indicatori utilizzati quali obiettivi del sistema sono stati individuati tenendo conto delle seguenti caratteristiche: i) essere improntati ad un approccio trasparente ed immediato che consenta di apprezzare oggettivamente e senza necessità di particolari metodologie e strumenti performance misurabili e certificabili dai sistemi di contabili di controllo/reporting aziendali; ii) essere rappresentativi delle priorità e delle strategie di impresa; iii) essere immediatamente ricavabili dagli elementi formali di programmazione e consuntivazione del Gruppo. Gli obiettivi, prevalentemente di tipo quantitativo, economici-finanziari o di progetto, sono stati assegnati secondo una logica *top-down* definitiva dal Vertice aziendale, in coerenza con le indicazioni e le priorità aziendali dell'anno.

finanziario (in cui si contavano oltre 680.000 giornate), si registra una diminuzione di circa il 28 per cento, ma, secondo le precisazioni rese da FS, l'attività formativa svolta nel biennio può ritenersi assimilabile, se si considerano i numerosi contenuti in autoformazione che non erano presenti nel 2019.

La quasi totalità delle attività formative (95 per cento) ha riguardato le abilitazioni tecnico-professionali per il personale di esercizio, la sicurezza di esercizio e sul lavoro.

Sono state inoltre realizzate 11.974 giornate di formazione per il personale esterno appartenente ad aziende fornitrici, al fine di assicurare *standard* di competenze e di sicurezza omogenee.

Il costo complessivo, relativo alle sole giornate rivolte ai dipendenti, è stato di euro 5.692.854, inferiore del 35 per cento al precedente esercizio (in cui l'importo ammontava a euro 8,8 mln), con una diminuzione da ascrivere alle suindicate modalità di erogazione della formazione e alla valorizzazione del patrimonio interno di conoscenza, che hanno consentito notevoli riduzioni dei costi di trasferte e logistica, nonché dei costi di docenza.

La tabella che segue illustra gli interventi normativi svolti nel 2020 e i relativi costi, posti a confronto con quelli del precedente esercizio finanziario.

Tabella 22 - Interventi formativi

| AREA | 2019 | | 2020 | |
|-------------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|
| | VOLUMI *(gg/uomo) | COSTO** | VOLUMI *(gg/uomo) | COSTO** |
| Manageriale | 18.414,7 | | 12.025,8 | |
| Tecnico professionale | 632.488,0 | | 490.275,7 | |
| Altro (istituzionale e trasversale) | 30.318,6 | | 16.142,5 | |
| TOTALE | 681.221,2 | 8.835.386 | 518.444,0 | 5.692.854 |
| <i>Media gguu/occupato</i> | 11,03*** | | 8,77*** | |

*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)

La sicurezza e la salute sul lavoro

Alla luce dell'emergenza pandemica da Covid-19 e delle disposizioni normative conseguentemente adottate, il Gruppo ha costituito al suo interno un Comitato intersocietario⁵⁸ avente il compito di monitorare costantemente l'evoluzione del quadro

⁵⁸ Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 43/Ad del 23 febbraio 2020, "Nuovo Coronavirus - istituzione *Task-force* Intersocietaria".

emergenziale e normativo in materia di salute e sicurezza, nonché di definire tempestivamente gli eventuali necessari provvedimenti interni.

FS ha inoltre riferito che le società del Gruppo hanno adottato disposizioni in ottemperanza ai provvedimenti governativi in materia di contenimento del *virus*, anche, tra l'altro, con il collocamento di tutto il personale non indispensabile per garantire i servizi di trasporto pubblico in modalità di lavoro *smart-working*.

I datori di lavoro delle Società hanno inoltre elaborato i documenti "Gestione emergenza sanitaria pubblica legata all'insorgenza del Coronavirus - Protocollo anticontagio", con definizione delle modalità attuative del "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro", sottoscritto dalle Parti sociali. Tali documenti sono stati costantemente aggiornati unitamente alle misure di contenimento e contrasto al virus.

È continuata nel 2020 l'attività di formazione orientata alla prevenzione ed incentrata sul raggiungimento degli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento dei processi operativi di sicurezza.

Nella tabella seguente sono esposti i dati Inail riguardanti gli infortuni verificatisi nel 2020 presso FS e le Società del Gruppo (Rfi, Trenitalia, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Ferservizi e Italferr, FS Sistemi Urbani, Busitalia Sita Nord) distinti tra infortuni in occasione di lavoro e infortuni *in itinere*.

Tabella 23 - Infortuni indennizzati INAIL

| Anno | Infortuni in occasione di lavoro | Indice di incidenza** | Infortuni <i>in itinere</i> |
|-------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------------|
| 2020* | 797 | 13,43 | 190 |
| 2019 | 1.089 | 17,62 | 292 |
| 2018 | 1.159 | 19,27 | 308 |
| 2017 | 1.296 | 21,66 | 335 |
| 2016 | 1.352 | 22,60 | 303 |
| 2015 | 1.457 | 24,14 | 264 |
| 2014 | 1.717 | 27,84 | 314 |

* Dati FS s.p.a.- INAIL 2020 al 30/09/2021 in via di definizione.

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

Perimetro Societario di Rendicontazione:

- 2014-2016: Società FS, Rfi, Trenitalia, Ferservizi e Italferr
- 2017-2018: Società FS, Rfi, Trenitalia, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail Ferservizi e Italferr
- 2019-2020: Società FS, Rfi, Trenitalia, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail Ferservizi, Italferr, Italcertifer, FS Sistemi Urbani, Busitalia Sita Nord.

Rispetto al precedente esercizio finanziario si registra una significativa riduzione del numero degli infortuni sul lavoro e della loro frequenza, anche legata alla riduzione delle attività operative del personale durante il periodo di *lockdown*. I dati confermano comunque il *trend* di lungo termine di costante riduzione degli infortuni e dell'indice di incidenza. In diminuzione anche gli infortuni *in itinere*.

Sistemi di gestione

FS e le principali società del Gruppo proseguono nell'attuazione, certificazione e mantenimento dei propri sistemi di Gestione, tra cui il Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, con l'obiettivo di continuare a migliorare le prestazioni del Gruppo. I sistemi di gestione integrati vengono utilizzati per rafforzare il CIGR nelle sue componenti "ambientale" e "salute e sicurezza sul lavoro". Per il Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, i datori di lavoro, individuati all'interno di ciascuna società del gruppo, sono responsabili della redazione del documento di valutazione dei rischi ai sensi del d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81, documento che contiene la valutazione di tutti i rischi e le misure necessarie da mettere in atto per la loro riduzione. Con tali sistemi, le Società mettono a disposizione dei lavoratori gli strumenti necessari per segnalare e gestire le eventuali situazioni di pericolo, nonché definire, in presenza di incidenti, le azioni correttive da attuare per il continuo miglioramento del sistema stesso.

5. CONSULENZE E PRESTAZIONI PROFESSIONALI EQUIPARATE

La disposizione di Gruppo del 17 dicembre 2018, recante *“Politiche di gruppo in materia di affidamento di consulenze e prestazioni professionali equiparate e attività di monitoraggio”*, prevede che il ricorso a tali prestazioni debba avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità rispetto agli obiettivi aziendali⁵⁹.

Le tabelle che seguono mostrano gli importi relativi ai costi per consulenze e prestazioni professionali equiparate per gli esercizi 2019 e 2020 di FS s.p.a. e delle società controllate, incluse nel perimetro di consolidamento⁶⁰.

Tabella 24 - Costi per consulenze FS e Gruppo

| | <i>(migliaia di euro)</i> | |
|---------------|---------------------------|---------------|
| | 2019 | 2020 |
| FS | 17.524 | 5.045 |
| Rfi | 1.939 | 1.680 |
| FSTechnology | 1.073 | 1.329 |
| Trenitalia | 794 | 994 |
| ItalFerr | 728 | 832 |
| Altre Gruppo | 7.614 | 7.699 |
| Totale | 29.672 | 17.579 |

Fonte: sistema applicativo Focal Point consulenze e prestazioni equiparate (estrazione ottobre 2021)

I costi per consulenze e prestazioni professionali equiparate relativi al 2020 si riferiscono anche ad attività del periodo relative a contratti stipulati in esercizi precedenti, ed ammontano a circa euro 17,6 mln, con un decremento di circa euro 12,1 mln (- 40 per cento) rispetto al 2019, riconducibile, principalmente, al termine delle consulenze per l'eventuale acquisizione degli *asset* di Alitalia ed ai costi 2019 per il supporto delle attività di espansione all'estero.

La tabella che segue mostra l'importo delle consulenze e prestazioni professionali equiparate del Gruppo nel biennio 2019-2020, con evidenza dei compensi per legali esterni e per società

⁵⁹ Per consulenze si intendono le prestazioni a carattere intellettuale e occasionale svolte per acquisire competenze distintive, altamente qualificate, mentre per prestazioni professionali equiparate si intendono le attività a carattere specialistico che hanno natura occasionale e comunque non stabile o permanente, e che sono motivate di norma da una carenza quantitativa (risorse limitate/tempi ristretti), anche temporanea e/o con riferimento ad una determinata tematica, dell'organico della struttura richiedente.

⁶⁰ 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 259/AD del 2018 riferita alle consulenze e prestazioni equiparate, è tuttora in corso.

fornitrici di corsi di formazione professionale. Vengono altresì indicati i corrispettivi per la revisione legale dei conti.

Tabella 25 - Consulenze e prestazioni professionali equiparate

(mln di euro)

| Descrizione | 2019 | | 2020 | |
|---|-------------|---------------|-------------|---------------|
| | Importo | Compos. perc. | Importo | Compos. perc. |
| Corrispettivi riconosciuti ai legali esterni | 3,4 | 11 | 3,0 | 17 |
| Corrispettivi società fornitrici corsi formazione professionale | 2,3 | 8 | 2,6 | 15 |
| Altro | 24,0 | 81 | 12,0 | 68 |
| Totale | 29,7 | 100 | 17,6 | 100 |
| <i>SubTotale Consulenze</i> | 20,5 | 69 | 7,9 | 45 |
| <i>SubTotale Prestazioni Equiparate</i> | 6,9 | 23 | 7,1 | 40 |
| <i>SubTotale Formazione istituzionale e manageriale</i> | 2,3 | 8 | 2,6 | 15 |
| Corrispettivi società di revisione legale conti per revisione* | 3,6 | | 2,9 | |

*Fonte: Relazione finanziaria annuale 2020 Gruppo FS

I costi per consulenze e prestazioni professionali 2020 afferiscono principalmente all'area personale e organizzazione, strategie e operazioni straordinarie nonché amministrazione, finanza e controllo.

6. CONTENZIOSO E PROCEDIMENTI INNANZI ALLE AUTORITÀ

6.1. Contenzioso del lavoro

Al 31 dicembre 2020 risultano pendenti n. 2.926 giudizi, a fronte di n. 1.865 nuovi ricorsi notificati nel corso del medesimo anno.

Anche per il 2020, parte del contenzioso concerne la società Fse s.r.l. e Servizi Automobilistici s.r.l., la cui acquisizione nel 2017 ha determinato un incremento complessivo delle controversie, che, comunque, nel tempo si stanno riducendo per le iniziative di contenimento intraprese (es. transazioni e interventi gestionali).

La seguente tabella evidenzia l'andamento dei contenziosi pendenti dal 2016 al 2020.

Tabella 26 - Contenziosi pendenti (Gruppo FS)

| Anno di riferimento | N. contenziosi pendenti |
|---------------------|-------------------------|
| 2016 | 3.238 |
| 2017 | 3.910 |
| 2018 | 3.322 |
| 2019 | 3.023 |
| 2020 | 2.926 |

Fonte: FS s.p.a.

Quanto all'oggetto del contenzioso, si segnalano, tra l'altro, domande:

- volte ad ottenere il risarcimento dei danni per esposizione all'amianto nel corso dell'attività lavorativa, proposte da dipendenti o eredi di dipendenti deceduti. In particolare, su un totale di n. 100 cause pendenti nel 2020 (n. 103 nel 2019), si registrano n. 21 sentenze di condanna (la cui esecuzione ha comportato un esborso di euro 4.148.462); n. 8 conciliazioni giudiziali (comportanti il pagamento di euro 1.658.487) e n. 4 conciliazioni stragiudiziali (per un importo complessivo di euro 1.739.000);
- per il riconoscimento di mansioni superiori (275 ricorsi nel 2020, a fronte di 294 nel 2019);
- di accertamento della nullità del termine apposto al contratto di lavoro, con conversione di quest'ultimo in contratto di lavoro a tempo indeterminato. Al 2020, risultavano pendenti n. 50 giudizi (n. 93 nel 2019), promossi da 52 lavoratori del settore navigazione di Rfi s.p.a.;

- di riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato alle dipendenze delle società del Gruppo FS, avanzata da dipendenti delle ditte appaltatrici (n. 176 cause pendenti nel 2020, a fronte di n. 167 nel 2019);
- di pagamento delle retribuzioni e del TFR non corrisposti dal datore di lavoro ai sensi dell'all'art. 29 co. 2 d.lgs. 276/2003 (n. 2.095 giudizi proposti nel 2020 dai dipendenti delle ditte appaltatrici, a fronte di n. 1.024 giudizi del 2019);
- volte all'ottenimento dell'integrazione della retribuzione percepita durante le giornate di assenza per ferie, computata secondo le previsioni della contrattazione collettiva nazionale ed aziendale⁶¹.

6.2. Contenzioso civile, amministrativo e penale rilevante

Si indica, di seguito, il contenzioso di maggiore rilevanza, illustrandone il relativo sviluppo.

“Sconto K2”

È in corso il giudizio civile instaurato da Trenitalia s.p.a. innanzi al Tribunale civile di Roma per ottenere da Rfi s.p.a. la restituzione di euro 243 mln, ritenuti indebitamente percepiti a titolo di Sconto K2 a seguito dell'annullamento, con sentenza del Consiglio di Stato, n. 1110 del 2013, del decreto Mit (ora Mims) n. 92T dell'11 luglio 2007⁶². L'udienza di precisazione delle conclusioni si è svolta il 15 giugno 2022; all'esito della stessa, la causa è stata trattenuta in decisione con assegnazione alle parti dei termini per il deposito delle comparse conclusionali e delle memorie di replica.

Revoca di amministratori

In data 17 dicembre 2018 è stato notificato a FS un atto di citazione da parte di alcuni *ex* consiglieri di amministrazione, avente ad oggetto la ritenuta mancanza di giusta causa che dovrebbe ricorrere per la revoca degli amministratori prevista dall'art. 2383 cod. civ., con conseguente diritto al risarcimento del danno (quantificato dagli attori in euro 866.666), nonché la ritenuta non applicabilità a FS dell'art. 6 della l. 15 luglio 2002, n. 145, recante *Disposizioni*

⁶¹ Per completezza, si segnala inoltre il contenzioso promosso nei confronti delle società del Gruppo che applicano il c.c.n.l. Autoferrotranvieri, avente ad oggetto la richiesta di ricalcolo del tfr, oltre che la domanda, avanzata da Operatori di esercizio (autisti di bus), per l'attribuzione di riposi non concessi e la liquidazione della relativa indennità risarcitoria.

⁶² sulla cui ottemperanza il Consiglio stesso si era pronunciato con sentenza n. 1345 del 2014.

per il riordino della dirigenza statale e per favorire lo scambio di esperienze e l'interazione tra pubblico e privato. L'udienza per la precisazione delle conclusioni, fissata al 24 maggio 2021, è stata poi oggetto di una serie di rinvii, tra cui, da ultimo, al 28 febbraio 2022.

Emolumenti ex AD

Il contenzioso fa riferimento all'elargizione premiale riconosciuta al Presidente e Ad *pro tempore* di FS dal Cda sulla proposta formulata dal Comitato Compensi *pro tempore*.

Dalla vicenda è scaturita un'azione di ripetizione e un giudizio contro gli ex amministratori ed ex componenti del comitato compensi della Società.

Con riferimento alla prima, con sentenza n. 8230 del 2020, il Tribunale di Roma ha condannato l'ex Ad alla restituzione di euro 4,56 mln, oltre alla rifusione delle spese di lite, quantificate in euro 70.000 più accessori. Avverso la sentenza è stato proposto appello; ad esito della prima udienza del 18 gennaio 2021, la Corte ne ha sospeso l'efficacia esecutiva, rinviando per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 6 dicembre 2021. È seguito un rinvio d'ufficio al 22 dicembre 2022.

Quanto al secondo, con sentenza del Tribunale ordinario di Roma n. 10212 del 2019, gli amministratori *pro-tempore* di FSI sono stati condannati al pagamento in solido, in favore della medesima, della somma risarcitoria di 5,59 mln (comprensiva di rivalutazione), oltre interessi al tasso legale, a seguito dell'accertamento della responsabilità per il danno cagionato a FS. La sentenza, richiamando le indagini a suo tempo svolte dalla Procura della Corte dei conti, ha ribadito che, nel periodo di gestione oggetto della causa *"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"*. La sentenza ha invece ritenuto non accoglibile la domanda proposta da FS nei confronti degli ex componenti del Comitato Compensi.

A seguito di impugnazione, la Corte di appello ha sospeso l'efficacia esecutiva della sentenza di primo grado. La causa è stata rinviata al 12 ottobre 2021 per la trattazione e, poi, al 7 febbraio 2023 per la precisazione delle conclusioni.

Fse - Arriva +altri / Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti di FS

Con sentenza n. 6417 del 2017, il TAR Lazio ha respinto il ricorso proposto da Arriva Italia Srl, Ferrotramviaria s.p.a. e Cotrap per l'annullamento del decreto Mit (ora Mims) n. 248/2016, che ha individuato FS s.p.a. soggetto cui trasferire la partecipazione in Fse s.r.l., detenuta dallo stesso Ministero. Avverso la pronuncia è stata presentata impugnazione, tra l'altro, per il mancato rispetto degli obblighi imposti dalla disciplina in materia di aiuti di Stato, con riferimento allo stanziamento della somma di euro 70 mln in favore di Fse s.r.l. di cui all'art. 1, comma 867, della l. n. 28 dicembre 2015, n. 208, così come modificato dall'art. 47 del d.l. n. 50 del 2017; nonché al trasferimento di Fse s.r.l. a FS s.p.a., senza procedure di gara ed in assenza di corrispettivo, con specifico riferimento alla ricapitalizzazione di Fse s.r.l. per euro 42 mln e alla conversione in capitale sociale di una parte di finanziamenti precedentemente erogati per euro 32 mln avvenuti nel pregresso esercizio.

Il Consiglio di Stato ha devoluto la questione alla Corte di giustizia UE, ai sensi dell'art. 267, par. 1, lett. a) del Tfu. Con sentenza del 19 dicembre 2019, la Corte di giustizia ha evidenziato come siano qualificato "aiuti di Stato" ai sensi dell'art. 107 TFUE "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 ad un'altra impresa pubblica, senza alcun corrispettivo, ma in cambio dell'obbligo per quest'ultima di rimuovere lo squilibrio patrimoniale della prima", 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".

Conseguentemente, il Consiglio di Stato, quale giudice del rinvio, ha dato incarico ad un consulente di accertare "se il valore di Ferrovie del Sud Est e Servizi s.r.l. alla data di tale trasferimento, come aumentato, ove occorra, dello stanziamento della somma di euro 70 mln in suo favore da parte dello Stato italiano, superi l'importo dell'investimento che Ferrovie dello Stato Italiano deve effettuare al fine di onorare il proprio obbligo di rimuovere lo squilibrio patrimoniale di Fse"⁶³.

⁶³ All'udienza pubblica del 30 marzo 2021, FS e Fse hanno formulato richiesta di estromissione dalla fase di verifica di soggetti terzi (tra i quali l'ex amministratore unico di Fse) che avevano presentato istanza di intervento nel giudizio. Con ordinanza depositata il 2 aprile 2021, il Consiglio di Stato, ritenuta la questione sull'ammissibilità degli interventi da decidersi in via preliminare, ha disposto il rinvio della trattazione della questione all'udienza pubblica del 15 luglio 2021. Con ordinanza n. 6556, pubblicata il 30 settembre 2021, il Consiglio di Stato ha ritenuto ammissibile il solo intervento di Anav, con esclusione degli altri.

Alla luce di quanto precede e di quanto evidenziato nei precedenti referti, la Corte richiama l'attenzione della Capogruppo sull'adozione delle misure necessarie a mantenere indenne il patrimonio sociale.

Concordato Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici Srl

Con provvedimento del 25 giugno 2018, il Tribunale di Bari ha omologato il concordato preventivo in continuità proposto da Fse s.r.l. e servizi automobilistici Srl.

Nel corso del 2020, Fse Srl si è avvalsa delle disposizioni contenute nell'art. 9, primo comma, del d.l. n. 23 del 2020, c.d. "Decreto Liquidità", che, per le procedure già omologate, prevede una proroga *ex lege* di sei mesi dei termini di adempimento del piano di concordato.

Pertanto, i tempi di adempimento delle tre restanti rate di pagamento dei debiti chirografari (31 dicembre 2019, 31 dicembre 2020 e 31 dicembre 2021) hanno subito il differimento di sei mesi secondo i seguenti termini:

- il pagamento della II *tranche* del credito chirografario pari a euro 1,4 mln circa è stato prorogato al 30 giugno 2021;
- il pagamento della III (e ultima) *tranche* del credito chirografario pari a euro 21,5 mln circa è stato prorogato al 30 giugno 2022.

Alla data del 31 dicembre 2021, con riguardo al passivo concordatario, sono stati effettuati pagamenti per complessivi euro 146.697.152. È in corso il pagamento della terza ed ultima *tranche* di pagamento.

Bancarotta fraudolenta

È pendente innanzi al Tribunale di Bari, nei confronti dell'ex Ad di Fse ed altri, un procedimento penale, attualmente alla fase dibattimentale, 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. Fse Srl e FS s.p.a. si sono costituite parti civili.

Innanzi al medesimo Tribunale pende inoltre un ulteriore procedimento (istauratosi a seguito di stralcio da quello che precede), nei confronti di 20 imputati, per i reati di "bancarotta fraudolenta preferenziale in favore del creditore" e di "bancarotta fraudolenta impropria per effetto di operazioni dolose". All'udienza preliminare, svoltasi - dopo una serie di rinvii il 25

gennaio 2022, Fse Srl e FS s.p.a. hanno depositato gli atti di costituzione di parte civile. Il Giudice dell'udienza preliminare, in data 21 giugno 2022, ha disposto il rinvio a giudizio di tutti gli imputati.

In data 17 giugno 2022 è stato notificato a FS, in qualità di parte offesa, l'avviso di fissazione dell'udienza preliminare nell'ambito di un procedimento ulteriore stralcio di quello per bancarotta pendente innanzi al Tribunale di Bari di cui si è detto. Il suddetto avviso, notificato anche a Fse, è stato emesso nei confronti di due imputati, accusati di aver concorso con condotte dissipatorie, unitamente agli altri, al dissesto di Fse. L'udienza preliminare è fissata all'8 novembre 2022.

Incidente ferroviario di Viareggio

In relazione al procedimento penale scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, la Corte di Cassazione, con sentenza n. 32899 dell'8 gennaio 2021 (depositata il 6 settembre 2021), esclusa la sussistenza dell'aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro *ex art. 589, comma 2, c.p.*, ha definitivamente assolto dall'incolpazione per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25-septies del d.lgs. 231/2001 tutte le società la cui condanna era stata invece confermata in grado di appello, incluse Rfi s.p.a., Trenitalia s.p.a. e Mercitalia *Rail* s.r.l. (quale beneficiaria della scissione del ramo Cargo di Trenitalia). In precedenza, analoga decisione assolutoria era stata emessa dal Tribunale di Lucca nei confronti di FS s.p.a. e di Mercitalia *Logistics* s.r.l. (già FS Logistica s.p.a.), confermata in grado di appello e non impugnata dall'accusa.

Per quanto riguarda le persone fisiche, con il rigetto del ricorso del Procuratore Generale, sono divenute definitive le assoluzioni pronunciate dal Giudice dell'Appello in favore di 5 funzionari di Rfi s.p.a.

L'assoluzione di ulteriori 5 esponenti del Gruppo FS era già divenuta definitiva all'esito del secondo grado, in assenza di impugnativa da parte dell'accusa (per due funzionari del Gruppo è stata dichiarata l'estinzione dei reati per decesso degli stessi). Annullate senza rinvio le statuizioni della sentenza di appello relative al reato di omicidio colposo (art. 589 c.p.), dichiarato estinto per intervenuta prescrizione per la caduta della precedentemente contestata aggravante della violazione della normativa antinfortunistica, la Corte ha rinviato al giudice dell'appello, per la sola riquantificazione della pena, tutti gli imputati esterni al Gruppo (fatta

eccezione per un'unica posizione), già condannati in secondo grado, ritenendo confermata la loro responsabilità per il reato di disastro ferroviario colposo ex art. 430 e 449 c.p. Medesima pronuncia è stata emessa anche nei confronti dell'Ad *pro tempore* di Trenitalia e dell'Ad *pro tempore* di Cargo Chemical poi Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica.

È stato invece disposto l'annullamento con rinvio alla Corte d'Appello di Firenze, per rivalutazione nel merito della responsabilità per il disastro ferroviario colposo (unico reato non ancora prescritto), in ordine alla posizione del Direttore *pro tempore* della Divisione Cargo di Trenitalia, dell'ex Ad di FS s.p.a. e di Rfi s.p.a. e di altri due dirigenti, l'uno in forza in Rfi e l'altro in Trenitalia s.p.a. all'epoca dei fatti.

La Suprema Corte ha annullato in via definitiva le statuizioni risarcitorie disposte dai giudici di merito in favore di 19 parti civili, per lo più Associazioni e Organizzazioni sindacali, ed annullato le statuizioni civili disposte in favore di altre due associazioni, con rinvio alla Corte di Appello di Firenze per nuovo giudizio.

È stata infine disposta nei confronti degli imputati, la cui responsabilità penale è stata dichiarata irrevocabile, in solido con le società responsabili civili (tra le quali Trenitalia s.p.a. e Mercitalia Logistics s.p.a., già FS Logistica s.p.a.), la rifusione delle spese del giudizio di legittimità in favore delle altre parti civili costituite.

Per quanto riguarda gli impatti di natura finanziaria per il Gruppo, limitatamente alle poste economiche contenute in sentenza ma non coperte da polizza assicurativa, come sopra detto, le sanzioni pecuniarie ai sensi del d.lgs. 231/2001 disposte a carico di Rfi s.p.a. e Trenitalia s.p.a., pari complessivamente a 1.400.000 euro, sono state definitivamente annullate.

All'udienza del 30 giugno u.s., la Corte di appello di Firenze, quale giudice del rinvio, ha emesso dispositivo di sentenza. Per quanto di interesse del Gruppo FS, il Giudice - anche considerata l'intervenuta prescrizione del reato di omicidio colposo - ha adottato le seguenti decisioni:

- sono stati assolti "*per non aver commesso il fatto*" due dirigenti, all'epoca dei fatti, in forze a Rfi e Trenitalia;
- è stata confermata la condanna, ridotta però da 7 a 5 anni di reclusione, per l'ex Ad di FS, imputato anche quale ex Ad di RFI, escluso il profilo di colpa inerente all'omessa riduzione della velocità dei convogli;

- per l'ex Ad di Rfi, esclusi i profili di colpa inerenti la violazione dell'obbligo datoriale di valutazione dei rischi e l'omessa riduzione della velocità dei convogli, è stata confermata la condanna, ridotta da 6 a 4 anni, mesi 2 e giorni 20 di reclusione;
- per l'ex Ad di Trenitalia è stata rideterminata la pena, con riduzione da 6 a 4 anni, mesi 2 e giorni 20 di reclusione;
- per l'ex Ad di Cargo *Chemical*, poi responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica, è stata rideterminata la pena, ridotta da 6 a 4 anni di reclusione, con assoluzione dello stesso "*per non aver commesso il fatto*" in qualità di Direttore p.t. dell'ex Divisione Cargo di Trenitalia.

Anche nei confronti degli imputati esterni al Gruppo FS, la Corte ha ridotto le pene pronunciate nel primo giudizio di appello, anche per effetto del riconoscimento delle attenuanti generiche, in precedenza negate; è stata poi confermata l'assoluzione "*per non aver commesso il fatto*" di un imputato straniero.

La Corte di appello, infine, ha revocato le statuizioni disposte nei precedenti gradi di giudizio in favore di due enti/associazioni, per il resto confermate.

6.3. Procedimenti innanzi alle Autorità

Procedimento AGCM A/519

Il 31 luglio 2019 l'Autorità ha accertato la violazione dell'art. 102 del TFUE (abuso di posizione dominante) da parte di FS s.p.a., Rfi s.p.a. e Trenitalia s.p.a., per aver queste realizzato condotte escludenti, finalizzate ad influenzare la procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro in Veneto, attraverso l'affidamento diretto a Trenitalia, da parte della Regione del contratto di servizio di trasporto pubblico ferroviario regionale fino al 2032. L'Autorità ha confermato gli addebiti contestati ed ha accertato l'esistenza di una "complessa e unitaria strategia del Gruppo FS" volta a utilizzare 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 FS s.p.a., Rfi s.p.a. e Trenitalia s.p.a., di una sanzione amministrativa pecuniaria simbolica, pari a euro 1.000. Le parti hanno impugnato il provvedimento sanzionatorio innanzi al Tar Lazio.

A prescindere dal caso specifico, che troverà soluzione all'esito del giudizio in corso, la problematica appena esposta indica l'esigenza di porre attenzione agli affidamenti ed alle relative procedure per evitare di incorrere in eventuali provvedimenti sanzionatori per violazioni al diritto della concorrenza da parte dell'Autorità garante e dell'Autorità nazionale anticorruzione.

Si sottolinea al riguardo che tali sanzioni determinano ulteriori conseguenze, tra le quali la possibile esclusione da parte delle stazioni appaltanti dalle procedure di gara ad evidenza pubblica delle 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.

Inoltre, non potrebbe escludersi il rischio che all'accertamento di infrazioni possano far seguito azioni civili di risarcimento del danno da parte di soggetti terzi a norma della legge 10 ottobre 1990, n. 287, e del d.lgs. 19 gennaio 2017, n. 3.

Procedimento Agcm A536

Anche in relazione a tale procedimento valgono le considerazioni suesposte. Per quanto attiene all'andamento del detto procedimento, con delibera adottata il 3 giugno 2020, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti del consorzio ONE Scarl, composto da 26 operatori - tra i quali Busitalia Sita-Nord e Ataf Gestioni, società del Gruppo FS - per la violazione dell'art. 102 TFUE, in materia di abuso di posizione dominante. Ad avviso dell'Autorità, gli operatori preesistenti, riuniti nel consorzio ONE, che opera nei servizi di trasporto locale su gomma nell'intero bacino della regione Toscana, avrebbero adottato una condotta anti-competitiva volta ad ostacolare il subentro, all'esito di una procedura di gara, di Autolinee Toscane s.p.a. (AT - impresa soggetta al controllo della francese RATP) nella gestione di detti servizi. Contestualmente, all'avvio dell'attività, l'Autorità ha ravvisato i presupposti per l'immediata adozione di misure cautelari *inaudita altera parte* ed ha intimato al consorzio One e, per quanto di rispettiva competenza, ai singoli consorziati, di trasmettere una serie di informazioni e documenti necessari al trasferimento all'operatore entrante beni essenziali, che l'Autorità, su segnalazione di AT e della regione Toscana, ha ritenuto mancanti. Il procedimento è pendente.

Casi UE SA 32179/SA 32953

Il 28 marzo 2014 la DG Concorrenza della Commissione Europea ha notificato all'Italia una decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a:

- alcune operazioni di *asset allocation* infragruppo (caso SA 32179);
- le compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).

La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di *asset allocation*, interne al Gruppo FS Italiane, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia s.p.a. e di FS Logistica s.p.a. (ora Mercitalia Logistics s.p.a.). In particolare, si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del gestore dell'infrastruttura.

La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia s.p.a. per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni. Dopo un biennio (2015 - 2016) in cui non si sono registrati sviluppi, a partire dall'ultima parte del 2017 la Commissione Europea ha ripreso l'esame di entrambi i *dossier*. FS specifica che, in considerazione dello stato di evoluzione dei casi e della loro complessità, con riferimento a entrambi i dossier si è ancora oggi nell'impossibilità di individuare una oggettiva situazione di passività potenziale. Osserva inoltre che, con riferimento al caso SA 32179, l'eventuale evoluzione negativa avrebbe effetti esclusivamente interni al Gruppo FS Italiane; mentre con riguardo al caso SA 32953 non è ad oggi possibile effettuare ogni attendibile stima dell'eventuale importo che dovesse mai essere riconosciuto.

Contratto di Servizio passeggeri Stato-Trenitalia 2017-2026

Il caso è stato oggetto di diverse richieste di informazioni da parte della DG Concorrenza della Commissione Europea (DG COMP), ma non è stata sinora avviata un'indagine formale dato il riscontro fornito dalle Autorità italiane, con il supporto di FS, a tali richieste. Le ultime richieste di informazioni da parte della DG COMP risalgono alla metà del 2019. L'esame del caso è stato successivamente sospeso a causa dell'emergenza Covid-19, che ha modificato le priorità di DG COMP. Di recente, a ottobre 2021, la stessa DG COMP ha peraltro ripreso i contatti con le Autorità italiane al fine di verificare la presenza dei presupposti necessari ad archiviare il caso.

7. SICUREZZA DEL SISTEMA FERROVIARIO E CYBER-SECURITY

Incidenti ferroviari

Nel corso del 2020 gli incidenti ferroviari “significativi”, sulle linee ferroviarie gestite da Rfi s.p.a., gestore dell’Infrastruttura del Gruppo FS, sono stati 80, in aumento rispetto a quelli del 2019 (anno in cui ammontavano a 69), con un incidente significativo ogni 3,8 mln di km percorsi dai treni (nel 2019, invece, si registrava 1 incidente significativo ogni 4,7 mln di km percorsi dai treni). L’analisi dei dati ha evidenziato che gli incidenti gravi alle persone, causati dal materiale rotabile in movimento, rappresenta la quota preponderante degli incidenti complessivi (70 per cento).

Tabella 27 - Incidenti ferroviari per tipologia

| DESCRIZIONE | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|
| Collisioni | 5 | 3 | 1 | 6 | 4 | 2 |
| Deragliamenti | 3 | 1 | 4 | 6 | 5 | 6 |
| Passaggi a livello | 19 | 11 | 11 | 3 | 4 | 6 |
| Danni a persone da materiale rotabile | 67 | 70 | 75 | 80 | 50 | 56 |
| Altro | 4 | 5 | 8 | 9 | 6** | 10 |
| Totale | 98 | 90 | 99 | 104 | 69 | 80 |

*I dati riferiti all’esercizio 2019 sono estratti dal dato comparativo presente nella Relazione finanziaria annuale 2020 poiché rappresentano valori ormai consolidati rispetto alle stime preliminari.

** Il dato include n. 1 incendio al materiale rotabile con conseguenze.

Fonte: FS s.p.a.

Cyber security

La Direttiva UE - NIS (*Network and Information Security*), in materia di *cyber security*, recepita in Italia con il d.lgs. 18 maggio 2018, n. 65⁶⁴, applicabile al Gruppo FS Italiane in quanto Operatore di Servizi Essenziali, prevede l’adozione di misure tecniche ed organizzative idonee a rafforzare la gestione dei rischi cibernetici e la prevenzione degli incidenti informatici nell’ambito di un modello nazionale ed europeo i cui requisiti fondamentali sono la cooperazione e l’integrazione informativa tra gli stati membri.

Inoltre, con il d.lgs. del 21 settembre 2019, n. 105, è stato istituito il Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica, nel cui ambito sono compresi anche soggetti privati che possono configurarsi come attori strategici, la cui protezione è essenziale per il funzionamento del

⁶⁴ Da ultimo modificato dal d.l. 14 giugno 2021, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2021, n. 109.

sistema-Paese e che sono tenuti ad applicare idonee misure di sicurezza tecniche ed organizzative e di notifica in caso di incidenti di sicurezza.

Il Gruppo ha individuato nella Direzione centrale protezione aziendale la funzione unica per la gestione di tutte le attività riguardanti la *Cyber security* e, nel corso del 2020, ha adeguato il modello organizzativo della struttura di *Cyber Security* e incrementato ulteriormente il *team* delle risorse specialistiche. La suindicata Direzione ha completato e reso operativo il nuovo *Cyber Security Operation Center (C-SOC)*, un polo in cui convergono le risorse umane e tecnologiche per identificare, prevenire, rilevare e contrastare gli attacchi informatici.

La rilevazione delle minacce informatiche all'interno della rete e dei sistemi aziendali è assicurata da un servizio di *real time security monitoring*, effettuato da un presidio h. 24-365 giorni all'anno che opera presso il *Cyber Security Operations Center* del Gruppo.

Nel corso del 2020 il *team* di analisti del *security incident* ha rilevato, contrastato e neutralizzato oltre 5.000 attacchi informatici.

Inoltre, nel corso del 2021, è stata ricondotta a livello di Capogruppo, mediante la costituzione della struttura *Technology, Innovation & Digital*, la responsabilità di garantire, a livello di Gruppo, la definizione delle strategie di sviluppo tecnologico, digitale ed ICT e del modello di *Data Governance* del Gruppo, nonché di guidarne l'evoluzione tecnologica e digitale. La società *FSTechnology s.p.a*, in qualità di *Digital Factory* interna, ha la responsabilità di attuazione del Piano dei Sistemi di Gruppo, definito da FS d'intesa con le Società del Gruppo.

In data 23 marzo 2022, si è verificato un attacco *cyber*, che ha coinvolto i sistemi ospitati nel *Data Center* dell'*outsourcer* AETA, nonché diverse postazioni di lavoro del Gruppo FS, le cui cronologia, modalità di azione e tracciamento delle attività effettivamente realizzate sono tutt'ora in fase di analisi da parte della struttura *Cyber*, del *DaRT team* della società fornitrice del *software (Detection and Response Team)* e delle Autorità di Polizia postale ed Agenzia italiana per la *Cyber* Sicurezza. La struttura di *Cyber Security* del Gruppo ha posto in essere le azioni ritenute necessarie per bloccare la propagazione del *malware*. I disservizi avuti sui sistemi non sono stati dunque legati all'azione del *ransomware* ma conseguenti all'azione di contenimento perché questo non si diffondesse.

Successivamente sono iniziate le procedure per l'installazione degli antivirus da installare sui pc utenti e l'attività propedeutica all'avvio del piano di bonifica delle postazioni di lavoro.

Per quanto concerne il supporto alle attività di ripristino, *FSTechnology*, congiuntamente con *Cyber Security* e la competente struttura di Capogruppo, TID, fatte le dovute valutazioni tecniche ed analizzata la proposta presentata dalla società fornitrice dei *software*, hanno valutato positivamente il coinvolgimento diretto della stessa società nelle fasi di contenimento e ripristino, facendo riferimento ad un Accordo Quadro (n. 75 del 2019) esistente con la stessa. È stato predisposto un *team* per il monitoraggio degli allarmi di sicurezza sia sulle postazioni di lavoro sia sui *server*.

8. I RISULTATI DELLA GESTIONE

Il bilancio della Società e del Gruppo FS è stato deliberato dal Cda in data 31 marzo 2021 e approvato dall'Assemblea nella seduta del 26 maggio 2021.

Il dirigente preposto e l'Ad della Capogruppo hanno rilasciato l'attestazione sul bilancio d'esercizio e sul consolidato di FS s.p.a. in data 31 marzo 2021, senza evidenziare problematiche di rilievo.

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione tanto del bilancio dell'esercizio quanto del consolidato 2020, rilevando che nel corso dell'anno non sono emersi fatti significativi suscettibili di menzione in sede di relazione del Collegio stesso.

La società incaricata ha svolto la revisione legale sia del bilancio di esercizio che di quello consolidato al 31 dicembre 2020, redigendo, per ognuno di essi, la relazione prevista dagli artt. 14 e 16 del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39. La stessa ha ritenuto i bilanci conformi agli *International financial reporting standards* adottati dall'Unione europea, idonei a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa, sia di FS s.p.a. che del Gruppo FS.

8.1. Notazioni generali sul bilancio di esercizio di FS s.p.a.

Stato patrimoniale

La tabella che segue mostra i dati relativi allo stato patrimoniale riclassificato relativo all'esercizio finanziario 2020, posto a confronto con l'esercizio 2019.

Tabella 28 – Stato patrimoniale FS riclassificato

(valori in mln)

| | 31.12.2020 | 31.12.2019 | Var. assoluta |
|---|---------------|---------------|---------------|
| ATTIVITA' | | | |
| Capitale circolante netto gestionale | 442 | 377 | 65 |
| Altre attività nette | 287 | 219 | 68 |
| Capitale circolante | 729 | 596 | 133 |
| Immobilizzazioni tecniche | 543 | 536 | 7 |
| Partecipazioni | 38.062 | 38.099 | (37) |
| Capitale immobilizzato netto | 38.605 | 38.635 | (30) |
| TFR | (8) | (8) | 0 |
| Altri fondi | (312) | (310) | (2) |
| TFR e Altri fondi | (320) | (318) | (2) |
| CAPITALE INVESTITO NETTO | 39.014 | 38.913 | 101 |
| COPERTURE | | | |
| Posizione finanziaria netta a breve | (579) | (476) | (103) |
| Posizione finanziaria netta a medio/lungo | (301) | (472) | 171 |
| Posizione finanziaria netta | (880) | (948) | 68 |
| Mezzi propri | 39.894 | 39.861 | 33 |
| COPERTURE | 39.014 | 38.913 | 101 |

Fonte: FS s.p.a.

Il capitale investito netto, pari a 39.014 mln di euro (38.913 mln di euro nel 2019), registra nel corso dell'esercizio un aumento di 101 mln di euro, a fronte dell'incremento del capitale circolante (133 mln) e degli altri fondi (2 mln), parzialmente compensato dal decremento del capitale immobilizzato netto (30 mln).

In particolare, il capitale circolante netto gestionale, pari a 442 mln (377 mln di euro nel 2019), presenta un incremento di 65 mln di euro, attribuibile essenzialmente al decremento delle rimanenze per immobili e terreni di *trading* (5 mln), all'incremento complessivo di crediti commerciali verso società del Gruppo FS, nonché al decremento dei debiti commerciali verso fornitori (72 mln) e degli acconti a fornitori (2 mln).

Le "altre attività nette" (287 mln nel 2020; 219 mln nel 2019) registrano un incremento di 68 mln, derivante principalmente dall'aumento dei crediti correnti (88 mln) - attribuibili per la maggior parte ai crediti verso le società del Gruppo FS per i dividendi di Rfi s.p.a. e Ferrovie Nord Milano s.p.a - valore parzialmente compensato dall'aumento dei debiti correnti per 14

mln, dovuti soprattutto ai debiti per consolidato fiscale ed al decremento delle attività per imposte anticipate (7 mln).

Il capitale immobilizzato netto si attesta a 38.605 mln di euro (38.635 mln di euro nel 2019) e registra una variazione negativa di 30 mln rispetto all'esercizio 2019, riconducibile al decremento netto delle partecipazioni (37 mln), per la svalutazione della partecipazione nella società Busitalia Sita Nord s.p.a e l'azzeramento del valore della partecipazione in NUGO s.p.a., solo parzialmente compensati dagli aumenti di capitale dedicati alle società del *business* internazionale, a fronte di un incremento delle attività immateriali e materiali (13 mln) e di un decremento degli investimenti immobiliari (5 mln).

La posizione finanziaria netta - passando da 948 mln nel 2019 a 880 mln nel 2020 - registra una variazione negativa di 68 mln, principalmente legata al maggior indebitamento per esigenze di liquidità di Gruppo FS a breve termine per 71 mln.

Infine, i mezzi propri (39.894 mln di euro nel 2020; 39.861 mln di euro nel 2019) evidenziano un incremento di 33 mln dovuto essenzialmente all'utile complessivo registrato nell'esercizio (41 mln), parzialmente compensato dai derivati attivi registrati nel 2020 (6 mln di euro), rispetto ai derivati passivi registrati nell'esercizio precedente (2 mln di euro).

Conto economico

La tabella che segue mostra i principali dati della gestione 2020 a confronto con quella del 2019.

Tabella 29 - FS Conto economico riclassificato

(valori in mln)

| | 2020 | 2019 | Variaz. Assol. |
|--|--------------|--------------|----------------|
| Ricavi operativi | 197 | 183 | 14 |
| Ricavi dalle vendite e prestazioni | 189 | 174 | 15 |
| Altri ricavi | 8 | 9 | (1) |
| Costi operativi | (256) | (259) | 3 |
| MARGINE OPERATIVO LORDO (Ebitda) | (59) | (76) | 17 |
| Ammortamenti | (23) | (25) | 2 |
| Svalutazioni e perdite (riprese) di valore | (5) | (1) | (4) |
| RISULTATO OPERATIVO (Ebit) | (87) | (102) | 15 |
| Proventi e oneri finanziari | 115 | 176 | (61) |
| RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE | 28 | 74 | (46) |
| Imposte sul reddito | 13 | 153 | (140) |
| RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO | 41 | 227 | (186) |

Fonte: FS s.p.a.

Il risultato netto di esercizio si attesta ad un valore positivo di 41 mln di euro (227 mln di euro nel 2019), con un decremento rispetto all'esercizio precedente di euro 186 mln, attribuibile principalmente alla componente finanziaria (- 61 mln) e alla componente fiscale (- 140 mln), in parte compensate dall'andamento della componente operativa (+15 mln).

L'Ebitda, pur presentando un valore negativo pari a -59, registra un incremento di 17 mln, risultato di un aumento dei ricavi operativi (14 mln), al quale si contrappone un decremento dei costi operativi di 3 mln, legati a quanto indicato *infra*.

L'incremento dei ricavi operativi è determinato prevalentemente dall'aumento dei ricavi da contratto con i clienti, sui quali ha impattato la riduzione dei canoni di utilizzo brevetti, delle vendite di immobili e terreni di *trading*, nonché dall'aumento di ricavi da commesse estere e dei servizi resi dalla Capogruppo, complessivamente per circa euro 26 mln, parzialmente compensato dalla riduzione dei ricavi da "gestione immobiliare" (canoni di locazione, sfruttamento commerciale delle stazioni, *facilities* sulle grandi stazioni e vendita immobili e terreni di *trading*), per circa euro 12 mln.

I costi operativi, che aumentano per i maggiori servizi connessi a commesse estere (30 mln), vengono compensati dalle minori variazioni registrate nelle rimanenze di immobili e terreni di *trading* (6 mln), dalla risoluzione favorevole di un contenzioso tributario promosso da FS s.p.a e da Terna s.p.a. (13 mln), da minori oneri sostenuti principalmente per contenziosi, indennizzi assicurativi e rimborsi (13 mln) e dalla riduzione del costo del personale (1 mln). Pertanto, il saldo è positivo per 3 mln di euro.

Il risultato operativo (*Ebit*), pur rimanendo negativo, migliora rispetto al 2019 di 15 mln, in linea del resto con quanto già segnalato per l'*Ebitda*, e risente delle maggiori svalutazioni complessive registrate sui crediti e sulle disponibilità liquide (considerando anche gli effetti derivanti dell'applicazione del principio IFRS 9), a loro volta parzialmente compensate dai maggiori ammortamenti di periodo.

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

Particolarmente significativo è il dato relativo alle sopravvenienze attive per imposte sul reddito, che sono sensibilmente diminuite rispetto al 2019, passando da 153 a 13 mln, con un decremento complessivo di 140 mln rispetto all'esercizio precedente. Va tenuto conto che tale diminuzione è dovuta principalmente al consolidato fiscale per 137 mln per le minori imposte IRES che sono state trasferite dalle società del Gruppo, ai quali vanno aggiunte rettifiche su imposte di esercizi precedenti (2 mln) e la variazione positiva registrata nelle imposte anticipate e differite (1 mln).

8.1.1. Situazione patrimoniale e finanziaria di FS s.p.a.

La tabella che segue mostra i dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale-finanziaria di FS nell'esercizio finanziario 2020, raffrontati a quelli registrati nel 2019.

Tabella 30 - Situazione patrimoniale - finanziaria FS

| | 31.12.2020 | 31.12.2019 | Var. assol. |
|--|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| Attività | | | |
| Immobili, impianti e macchinari | 50.788.278 | 47.938.264 | 2.850.014 |
| Investimenti immobiliari | 442.403.269 | 447.005.704 | (4.602.435) |
| Attività immateriali | 50.147.475 | 40.404.665 | 9.742.810 |
| Attività per imposte anticipate | 175.033.072 | 182.436.348 | (7.403.276) |
| Partecipazioni | 38.061.634.521 | 38.099.497.753 | (37.863.232) |
| Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) | 6.840.307.296 | 6.083.744.791 | 756.562.505 |
| Crediti commerciali non correnti | 3.758.600 | 4.159.204 | (400.604) |
| Altre attività non correnti | 24.065.497 | 25.877.644 | (1.812.147) |
| Totale Attività non correnti | 45.648.138.008 | 44.931.064.373 | 717.073.635 |
| Rimanenze | 372.097.043 | 377.387.565 | (5.290.522) |
| Crediti commerciali correnti | 196.458.944 | 153.799.937 | 42.659.007 |
| Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati) | 3.147.542.214 | 3.428.890.772 | (281.348.558) |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti | 283.714.848 | 340.657.747 | (56.942.899) |
| Crediti tributari | 86.264.467 | 83.742.642 | 2.521.825 |
| Altre attività correnti | 595.133.072 | 571.689.908 | 23.443.164 |
| Totale Attività correnti | 4.681.210.588 | 4.956.168.571 | (274.957.983) |
| Totale Attività | 50.329.348.596 | 49.887.232.944 | 442.115.652 |
| Patrimonio netto | | | |
| Capitale sociale | 39.204.173.802 | 39.204.173.802 | 0 |
| Riserve | 64.806.665 | 53.473.021 | 11.333.644 |
| Riserve di valutazione | (69.955) | 112.825 | (182.780) |
| Utili (Perdite) portati a nuovo | 589.951.253 | 374.612.026 | 215.339.227 |
| Utile (Perdite) d'esercizio | 40.959.019 | 226.672.871 | (185.713.852) |
| Totale Patrimonio Netto | 39.899.820.784 | 39.859.044.545 | 40.776.239 |
| Passività | | | |
| Finanziamenti a medio/lungo termine | 6.533.734.581 | 5.611.065.583 | 922.668.998 |
| TFR e altri benefici ai dipendenti | 7.635.534 | 7.748.976 | (113.442) |
| Fondi rischi e oneri | 148.095.814 | 150.959.192 | (2.863.378) |
| Passività per imposte differite | 164.067.473 | 159.695.900 | 4.371.573 |
| Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati) | 4.827 | 2.769.448 | (2.764.621) |
| Altre passività non correnti | 29.028.996 | 33.922.328 | (4.893.332) |
| Totale Passività non correnti | 6.882.567.225 | 5.966.161.427 | 916.405.798 |
| Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine | 2.548.120.993 | 2.952.607.703 | (404.486.710) |
| Debiti commerciali correnti | 132.710.431 | 162.155.659 | (29.445.228) |
| Passività finanziarie correnti (inclusi derivati) | 304.149.389 | 340.935.917 | (36.786.528) |
| Altre passività correnti | 561.979.774 | 606.327.693 | (44.347.919) |
| Totale Passività correnti | 3.546.960.587 | 4.062.026.972 | (515.066.385) |
| Totale Passività | 10.429.527.812 | 10.028.188.399 | 401.339.413 |
| Totale Patrimonio Netto e Passività | 50.329.348.596 | 49.887.232.944 | 442.115.652 |

Fonte: FS s.p.a.

Attività

Nel 2020 il totale delle attività presenta un incremento di 442,12 mln, passando da 49.887,23 mln a 50.329,35 mln.

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

Gli immobili impianti e macchinari (che ammontano a 50,79 mln nel 2020 rispetto agli euro 47,93 mln nel 2019) registrano un incremento di 2,85 mln rispetto all'esercizio precedente, principalmente per via delle manutenzioni straordinarie effettuate su Villa Patrizi (1,75 mln euro), degli ammortamenti di periodo (1,99 mln) e delle riclassifiche pari a 3,15 mln dagli investimenti immobiliari di progetti di investimento aventi natura mista, che in fase di passaggio a cespite sono stati opportunamente riclassificati all'interno delle relative voci.

La voce "Investimenti immobiliari" (pari a euro 442,40 mln nel 2020, 447 mln nel 2019) accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo e a terzi oppure non utilizzati dalla Società, ma non destinati alla vendita. Il decremento complessivo netto di periodo pari a 4,60 mln è dovuto principalmente alla riclassificazione per 5,02 mln euro, agli ammortamenti dell'anno per 6,89 mln, cui si contrappongono gli incrementi di periodo pari a 7,30 mln, riferiti principalmente agli interventi di ristrutturazione del Museo di Pietrarsa, in uso a Fondazione FS (3,7 mln), alle manutenzioni straordinarie effettuate su Villa Patrizi (2,58 mln) e alla riqualificazione del Museo di Trieste (1,82 mln), cui si contrappongono i minori lavori effettuati sull'impianto di manutenzione di La Spezia Migliarina (608 mila euro) e sul deposito rotabile di Vicenza (252 mila euro).

La voce "attività immateriali" (50,15 mln nel 2020; 40,4 mln nel 2019) è costituita esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente ai sistemi informativi di Gruppo FS. Nel corso dell'anno sono stati realizzati investimenti per 23,77 mln e passaggi in esercizio per 26,23 mln principalmente per acquisizioni e sviluppi di applicativi di sistemi informatici di Gruppo in ambito commerciale, amministrativo, gestionale e sicurezza informatica.

Le partecipazioni (che ammontano a 38.061,63 mln nel 2020; 38.099,50 mln nel 2019) subiscono un decremento di 37,86 mln, principalmente dovuto alle svalutazioni intercorse a seguito di *impairment test* e flussi di cassa previsionali negativi per le società Busitalia Sita Nord s.r.l. e Nugo s.p.a. (48,55 mln) e all'aumento di capitale deliberato per le società FS *Italian Railways*

USA Inc (2,95 mln), FS *Saudi Arabia for Land Transport* LLC (2,08 mln), FS *International* s.p.a. (4,66 mln), Treccani s.p.a. (1 mln).

Le attività finanziarie, nel corso del 2020, hanno registrato nel loro complesso un incremento pari a 475,21 mln dovuto principalmente:

- alla finalizzazione con Eurofima, da parte di FS s.p.a., di nuove emissioni obbligazionarie *in private placement*, per un ammontare complessivo di euro 640 mln;
- alla sottoscrizione di contratti di prestito con istituti bancari, per un importo complessivo di 600 mln;
- alla concessione, da parte di FS s.p.a., di finanziamenti *intercompany*, per un totale di euro 70 mln;
- alla finalizzazione, in data 23 luglio 2020, da parte di FS s.p.a., di un *corporate bond* a valere sul programma EMTN di 150 mln, a tasso variabile e durata pari a 12 anni;
- alla collocazione, in data 27 novembre 2020, tramite *private placement*, di un titolo obbligazionario di 250 mln a valere sul programma EMTN, avente cedola fissa e durata di 10 anni;
- alla collocazione, in data 9 dicembre 2020, di un titolo obbligazionario a valere sul Programma EMTN di importo pari a 80 mln. In questo caso si evidenzia la particolarità che il titolo emesso sopra la pari ed abbia un rendimento negativo pari a -0,114 per cento, per una durata di 3 anni.

A tali incrementi si contrappongono i rimborsi dei finanziamenti effettuati da parte delle società del Gruppo nel corso dell'esercizio per un totale complessivo di 1,56 mld, prevalentemente riconducibili alle società Trenitalia s.p.a. per 952,42 mln e Rfi s.p.a. per 541,46 mln.

L'incremento dei crediti per finanziamenti a breve dell'esercizio pari a 482,27 mln è essenzialmente dovuto ai maggiori finanziamenti concessi alle società Trenitalia s.p.a. per 890,00 mln, QBuzz BV per 75,97 mln, Trenitalia C2C per 69,84 mln, Trenitalia TPER Scarl per 28 mln e Mercitalia *Rail* s.r.l. per 15 mln cui si contrappone la riduzione dei finanziamenti concessi a Rfi s.p.a. per 610,00 mln.

Il decremento della voce Altri crediti finanziari, pari a 150,59 mln, è dovuto essenzialmente alla minore disponibilità sui conti correnti intersocietari verso Trenitalia s.p.a. per 131,68 mln

e Italferr s.p.a. per 21,12 mln e dalla riduzione della *Backup Facility* per 1,39 mln cui si contrappone il maggior credito finanziario verso Trenitalia C2C per 3,44 mln.

A completamento della sintetica descrizione delle attività finanziarie, va sottolineato come il *rating* attribuito ad FS è sostanzialmente confermato.

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

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

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

Le Altre attività non correnti e correnti hanno subito nel loro complesso un incremento pari a 21,63 mln dovuto soprattutto all'aumento complessivo degli altri crediti verso società del Gruppo per 89,05 mln. Il decremento dei debitori diversi e dei rati e risconti (1,99 mln) è sostanzialmente attribuibile ai minori acconti versati a fornitori (1,97 mln). Il Fondo svalutazione, che si è decrementato complessivamente di 26 mila euro rispetto al periodo precedente, riflette l'adeguamento della svalutazione delle altre attività in seguito all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9.

Le Rimanenze (di un ammontare pari a euro 372,10 mln nel 2020, rispetto ai 377,39 nel 2019) sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento netto rispetto al 31 dicembre 2019 (5,29 mln) è attribuibile alle dismissioni effettuate nell'esercizio (25,41 mln) al netto dell'utilizzo del relativo fondo svalutazione (17,28 mln), agli incrementi registrati dai lavori di manutenzione straordinaria eseguiti sugli immobili (970 mila euro).

I crediti commerciali subiscono nel 2020 una variazione in aumento di 42,26 mln dovuta principalmente all'effetto combinato di un decremento dei crediti verso clienti ordinari per 11,90 mln, legati alle attività commerciali connesse alla commessa estera Metro *Riyadh* e a Grandi Stazioni *Retail* s.p.a. e di un incremento dei crediti per 50,96 mln per attività commerciali svolte nei confronti di clienti gruppo.

La voce disponibilità liquide e mezzi equivalenti (euro 283,7 mln nel 2020; 340,6 mln nel 2019) ha subito una variazione in diminuzione di 56,9 mln rispetto all'esercizio precedente dovuta essenzialmente al decremento dei conti correnti di tesoreria e dei depositi bancari e postali. Tale decremento è stato determinato principalmente dal maggior indebitamento per esigenze di liquidità a breve termine di *pool* per 71,35 mln e dall'apporto di capitale sociale effettuato da Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a. verso FS *International* s.p.a., FS *Italian Railways USA Inc*, Ferrovie dello Stato Italiane *Saudi Arabia for Land Transport LLC* e Treccani s.p.a. per un totale complessivo di 10,68 mln, cui si contrappongono gli incassi ricevuti da controllate, collegate e da altre imprese da erogazioni dei dividendi per 29,42 mln.

I crediti tributari, che ammontano nel 2020 a 86,26 mln (83,74 mln nel 2019) con una variazione in aumento di 2,5 mln rispetto al saldo al 31 dicembre 2019, si riferiscono principalmente ai crediti Ires rivenienti dal consolidato fiscale ed alle ritenute d'acconto di Gruppo FS.

Passività

Nel 2020 il totale di patrimonio netto e Passività presenta un incremento di 442,12 mln passando da 49.887,23 a 50.329,35 mln.

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 aumento di 518,18 mln rispetto all'esercizio precedente dovuta principalmente alle nuove emissioni obbligazionarie a tasso variabile in *private placement* finalizzate con Eurofima per un ammontare complessivo di 640 mln, alla sottoscrizione di nuovi prestiti bancari per un importo nominale totale pari a 600 mln, alla sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere sul programma *Euro Medium Term Notes*, per un ammontare complessivo di valore nominale pari a 480 mln, a copertura dei fabbisogni del Gruppo e all'incremento della provvista a breve termine per 298,32 mln. A tali incrementi si contrappongono i rimborsi della prima emissione obbligazionaria a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* per 750 mln, dei finanziamenti TLTRO II per complessivi 300 mln, del prestito Cassa Depositi e Prestiti per 190,33 mln, dei prestiti obbligazionari Eurofima per 152,42 mln e del prestito BEI per 101,13 mln. La voce risulta inoltre incrementata dalla valutazione del derivato *Interest Rate Swap* di copertura in *Fair Value Hedge* per un importo pari a 2,57 mln.

- il decremento delle altre passività finanziarie di 39,55 mln è dovuto essenzialmente al minor debito registrato sui conti correnti intersocietari principalmente verso Rfi per 37,48 mln, Mercitalia Rail s.r.l. per 23,47 mln, FSTechnology s.p.a. per 15,49 mln, Ferservizi s.p.a. per 15 mln e Mercitalia Logistics s.p.a. per 6,59 mln cui si contrappone l'incremento dello stesso verso le società del Gruppo Busitalia per 25,77 mln, Italferr s.p.a. per 13,64 mln, Trenitalia TPER Scarl per 11,92 mln e Trenitalia s.p.a. per 9,73 mln. Il decremento della voce "Strumenti finanziari" per 2,31 mln scaturisce dalla rideterminazione con valore attivo della valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario sulla base di quanto previsto dall'Ifrs 13. La voce "Passività del *leasing*" è pari a 207 mila euro e rappresenta il debito finanziario derivante dall'applicazione del nuovo principio contabile Ifrs 16.
- Il decremento delle altre passività correnti e non correnti per un totale pari a 49,24 mln è dovuto principalmente alla riduzione per 63,46 mln degli acconti per contributi interamente riferiti alle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino - Lione. La variazione rispetto all'esercizio precedente è speculare alla variazione dei crediti nei confronti del Mef e del Mims. La voce accoglie inoltre l'incremento dei debiti per Iva per 4,3 mln che fa riferimento al debito verso l'Erario per l'Iva di periodo; l'incremento nei debiti verso società del Gruppo dovuto principalmente al consolidato fiscale per 10,84 mln, cui si contrappone la riduzione dei "Debiti Iva di Gruppo" per 652 mila euro, attribuibile essenzialmente all'effetto del trasferimento dei debiti/crediti netti Iva effettuato nel corso dell'esercizio da parte delle società partecipanti all'Iva di *Pool* ed alla cancellazione del credito per interessi sull'Iva 2006, per 1,8 mln. L'incremento degli Altri debiti e ratei/risconti passivi (1,6 mln) è imputabile principalmente all'adeguamento del "Fondo per il sostegno al reddito" (-2,9 mln), ai depositi cauzionali (1,1 mln), ai debiti verso il personale, principalmente per incentivi all'esodo la cui manifestazione finanziaria avverrà nel successivo esercizio, per incentivi al personale e distaccati dirigenti in altre Società del Gruppo (4,56 mln).
- Il decremento dei debiti commerciali per 29,45 mln è essenzialmente dovuto alla riduzione dei debiti verso fornitori terzi e degli acconti commerciali cui si contrappone l'incremento dei debiti verso le imprese del Gruppo.

- Il Fondo rischi e oneri subisce un decremento netto pari a 2,86 mln dovuto principalmente: ad utilizzi per 1,88 mln riferiti agli oneri sostenuti a fronte degli obblighi contrattuali relativi alla ex Ferrovie *Real Estate* s.p.a. ed altri oneri derivanti dalla gestione immobiliare e al contenzioso per il personale, ai rilasci per 722 mila euro in parte dovuti all'estinzione di alcuni giudizi e ad altre variazioni per 279 mila euro relative a riclassifiche effettuate alla voce "altre passività non correnti".
- Il Patrimonio netto ammonta a 39.899,82 mln (euro 39.859,04 mln nel 2019), con una variazione incrementativa di 40,78 mln rispetto al 31 dicembre 2019 dovuto essenzialmente all'utile netto d'esercizio.

8.1.2. Conto economico di FS s.p.a.

La tabella che segue illustra i dati relativi alle voci del conto economico, per il 2020, di FS s.p.a., posti a raffronto con quelli relativi al 2019.

Tabella 31 – Conto economico FS.

| | 2020 | 2019 | Var. assol. |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|
| Ricavi delle vendite e delle prestazioni | 188.535.042 | 173.644.017 | 14.891.025 |
| Altri proventi | 8.275.836 | 8.629.529 | (353.693) |
| Totale ricavi | 196.810.878 | 182.273.546 | 14.537.332 |
| Costo del personale | (61.840.530) | (63.053.941) | 1.213.411 |
| Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | (8.387.759) | (14.927.438) | 6.539.679 |
| Costi per servizi | (170.269.015) | (139.948.833) | (30.320.182) |
| Costi per godimento beni di terzi | (4.343.385) | (3.957.340) | (386.045) |
| Altri costi operativi | (12.100.158) | (38.417.427) | 26.317.269 |
| Costi per lavori interni capitalizzati | 970.565 | 1.592.916 | (622.351) |
| Totale costi | (255.970.283) | (258.712.063) | 2.741.780 |
| Ammortamenti | (22.976.676) | (24.515.949) | 1.539.273 |
| Svalutazioni e perdite (riprese) di valore | (5.156.590) | (1.416.501) | (3.740.089) |
| Risultato operativo | (87.292.671) | (102.370.967) | 15.078.296 |
| Proventi da partecipazioni | 130.829.816 | 137.405.991 | (6.576.175) |
| Altri proventi finanziari | 165.233.654 | 180.590.274 | (15.356.620) |
| Oneri su partecipazioni | (48.882.971) | (409.120) | (48.473.851) |
| Altri oneri finanziari | (132.310.594) | (141.747.660) | 9.437.066 |
| Totale proventi e oneri finanziari | 114.869.905 | 175.839.485 | (60.969.580) |
| Risultato prima delle imposte | 27.577.234 | 73.468.518 | (45.891.284) |
| Imposte sul reddito | 13.381.785 | 153.204.353 | (139.822.568) |
| Risultato del periodo delle attività continuative | 40.959.019 | 226.672.871 | (185.713.852) |
| Risultato netto d'esercizio | 40.959.019 | 226.672.871 | (185.713.852) |

Fonte: FS s.p.a

Nel rinviarsi a quanto già osservato nel commento riguardante al Conto economico riclassificato, con riferimento al conto economico si precisa quanto segue.

Ricavi

I ricavi delle vendite e prestazioni (euro 188,5 mln nel 2020; euro 173,6 mln nel 2020) evidenziano un incremento di 14,89 mln rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente all'effetto combinato:

- della vendita, nel corso dell'esercizio, di immobili e terreni *trading* per un importo complessivo di 11,5 mln e della realizzazione di una plusvalenza netta di 3,28 mln (-6,37 mln rispetto all'anno precedente). I ricavi da vendite immobiliari evidenziano, inoltre, un decremento di 2,73 mln, dovuto alla situazione di emergenza in corso nell'esercizio in esame;

- del decremento dei canoni per utilizzo del brevetto (14,88 mln), imputabile alla stipula del nuovo contratto con le società del Gruppo che prevede un comodato d'uso gratuito, con la conseguenza che non sono previste *royalties* per l'utilizzo dello stesso;
- dell'incremento dei ricavi da servizi diversi (27,3 mln), da ricondurre principalmente alla prosecuzione delle attività operative relative alla commessa Metro *Riyadh* (25,19 mln). Tali ricavi risentono, comunque, dello slittamento del *Trial Run* di un anno e dei maggiori costi sostenuti anche per cause di forza maggiore;
- delle minori vendite diverse, per 501 mila euro, che riguardano le pubblicazioni e gli spazi pubblicitari a cura della Direzione Relazioni Esterne (rivista La Freccia, Orario Ufficiale dei treni, ecc.), dovute principalmente alla stampa e vendita spazi pubblicitari *on line* avvenute per la maggior parte nei primi mesi dell'anno;
- dei maggiori ricavi relativi agli addebiti che FS s.p.a. ha effettuato nei confronti delle società del Gruppo, per 17,27 mln, ascrivibili principalmente ai Servizi connessi con le Risorse Umane (27,2 mln), servizi connessi alle relazioni esterne (9,73 mln), servizi di contabilità e attività tributaria (4 mln), servizi relativi all'area Affari Istituzionali (3,4 mln) e Affari Societari (2,54 mln);
- dei ricavi da gestione immobiliare, che comprendono principalmente canoni di locazione, riaddebito oneri condominiali e ricavi da sfruttamento commerciale delle stazioni di proprietà, evidenziano un decremento di 11,5 mln, dovuto principalmente agli effetti della pandemia da Covid-19 e al conseguente *lockdown*, che hanno determinato una riduzione del canone di retrocessione riveniente da Grandi Stazioni *Retail* s.p.a. per 4 mln, una contestuale riduzione dei ricavi provenienti dalla vendita degli spazi pubblicitari nelle quattro principali grandi stazioni (Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova) per 2 mln, ed un decremento dei ricavi da riaddebito per attività di *Facility Management* per Grandi Stazioni *Retail* s.p.a. pari a 2 mln. Si evidenzia, inoltre, una riduzione nei canoni di locazione di 2,86 mln su altri immobili di proprietà per effetto perimetro, nonché una riduzione dei ricavi da riaddebito oneri condominiali per complessivi 690 mila euro, principalmente connessa ai minori consumi negli uffici per effetto del *lockdown*.

Gli altri proventi (euro 8,3 mln nel 2020 rispetto agli euro 8,6 mln) registrano un decremento di euro 354 mila principalmente per l'effetto combinato:

- della riduzione delle commissioni attive su fidejussioni alle società del Gruppo, principalmente verso Rfi s.p.a. (144 mila euro);
- dell'incremento dei compensi spettanti per cariche sociali di dirigenti nominati in società del Gruppo e in altre Associazioni (90 mila euro);
- del decremento dei proventi diversi (335 mila euro) relativi, per la maggior parte, ai servizi di assistenza alla formazione finanziata alle società del Gruppo FS.

Costi

I costi operativi ammontano a 256 mln (259 mln nel 2019), con un decremento di 2,74 mln, dovuto principalmente all'effetto combinato:

- del decremento del costo totale del personale (che ammonta ad euro 61,84 mln nel 2020 rispetto ai 63,05 mln del 2019) di euro 1,2 mln, dovuto alla diminuzione per 831 mila euro dei costi per il personale a ruolo a seguito della riduzione della voce salari, stipendi ed oneri sociali per complessivi 925 mila euro per l'adeguamento del fondo ferie (880 mila euro), ai maggiori oneri per incentivazione all'esodo riconosciuti nell'anno pari a 4,8 mln (2,7 mln rispetto al 2019) e al mancato accantonamento per il personale dirigente coinvolto nel processo di *change management* (1,9 mln rispetto al 2019); al decremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per 51 mila euro dovuto a una riduzione degli incarichi di collaborazione; al decremento degli altri costi del personale per 331 mila euro, prevalentemente dovuto ai minori costi per la formazione (375 mila euro);
- del decremento dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (6,5 mln), attribuibile sostanzialmente all'assenza nel 2020 di svalutazioni relative al patrimonio immobiliare *trading* (10 mln nell'anno precedente), solo in parte compensate da un incremento registrato nel costo del venduto per 3,64 mln;
- della crescita dei costi per servizi (30,32 mln) principalmente dovuta ai maggiori servizi informatici (per 20,08 mln) forniti per la maggior parte dalla società *FSTechnology* s.p.a. (in relazione a tali costi va fatto riferimento a quanto in precedenza notato nella parte dedicata alla Società), agli altri costi per servizi rappresentati per lo più dai costi rivenienti dalla Commessa Metro *Riyadh* (24,56 mln), che trovano una loro correlazione con i ricavi da contratto, ed ai maggiori oneri assicurativi (1,27 mln). Agli incrementi

citati si contrappongono minori incarichi di consulenza (per complessivi 13,12 mln), minori oneri per *facility management* (per 2,65 mln), per la maggior parte verso Grandi Stazioni *Rail* s.p.a., ribaltati completamente a Grandi Stazioni *Retail* s.p.a. per la manutenzione ed il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare delle principali stazioni nazionali, ai minori oneri sostenuti verso Ferservizi s.p.a. per la gestione del patrimonio immobiliare, manutenzioni, pulizie e utenze (per complessivi 2,19 mln), minori viaggi e trasferte (1,07 mln);

- del decremento degli altri costi operativi, pari a 26,32 mln, essenzialmente riconducibile all'accantonamento effettuato lo scorso anno per l'adeguamento al probabile rischio di soccombenza relativo ad un contenzioso civile verso terzi (5,6 mln) ed alla riduzione della voce "Altri oneri diversi" dovuta principalmente alla risoluzione favorevole del contenzioso tributario promosso da FS s.p.a. e Terna s.p.a (13,37 mln), ai minori indennizzi e spese legali non coperti da assicurazione (4,40 mln) ed ai maggiori ricavi dovuti ai rimborsi (3,83 mln) per la remunerazione delle attività accentrate in FS s.p.a. verso le società del Gruppo, riclassificati dalla voce "Altri Proventi".

Nel corso dell'esercizio ha registrato un aumento di 3,74 mln la voce svalutazioni e perdite per effetto delle maggiori svalutazioni effettuate principalmente sui crediti, registrate in base a stime analitiche di presunto realizzo, e per l'adeguamento del fondo svalutazione crediti, quale risultato dell'applicazione dell'Ifrs 9 (665 mila euro), cui si contrappongono le minori svalutazioni effettuate sugli immobili, impianti e macchinari.

8.1.3. Rendiconto finanziario di FS s.p.a.

La tabella che segue mostra i dati del rendiconto finanziario di FS, posto a raffronto con quelli del precedente esercizio finanziario.

Tabella 32 - Rendiconto finanziario FS

| | 2020 | 2019 |
|---|----------------------|----------------------|
| Utile/(perdita) di esercizio | 40.959.019 | 226.672.870 |
| Imposte sul reddito | (13.381.785) | (153.204.353) |
| Proventi/oneri finanziari | (114.869.905) | (175.839.485) |
| Ammortamenti | 22.976.676 | 24.515.949 |
| Accantonamenti e svalutazioni | 21.972 | 8.462.816 |
| Svalutazioni | (527.519) | 679.502 |
| Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti | 5.986 | 73.786 |
| Variazione delle rimanenze | 7.167.940 | 13.089.952 |
| Variazione dei crediti commerciali | (42.258.403) | (30.548.032) |
| Variazione dei debiti commerciali | (29.445.229) | 49.795.662 |
| Variazione delle altre attività | 66.733.687 | 98.477.251 |
| Variazione delle altre passività | (60.359.035) | (240.650.116) |
| Utilizzi fondi rischi e oneri | (1.884.389) | (11.499.987) |
| Pagamento benefici ai dipendenti | (384.813) | (1.107.393) |
| Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati | 58.401.219 | 152.358.224 |
| Variazione dei crediti/debiti per imposte | 47.195.887 | 44.544.593 |
| Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa (A) | (19.648.692) | 5.821.239 |
| Investimenti in immobili, impianti e macchinari | (1.770.581) | (6.284.686) |
| Investimenti immobiliari | (7.307.979) | (6.706.991) |
| Investimenti in attività immateriali | (23.776.328) | (40.253.917) |
| Investimenti in partecipazioni | (74.175.495) | (80.966.545) |
| Investimenti al lordo dei contributi | (107.030.383) | (134.212.139) |
| Contributi-partecipazioni | 63.459.429 | 79.757.976 |
| Contributi | 63.459.429 | 79.757.976 |
| Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari | 18.612 | 6.736 |
| Disinvestimenti in attività immateriali | 2.465 | |
| Disinvestimenti in partecipazioni | 31.656 | 35.257.500 |
| Disinvestimenti | 52.733 | 35.264.236 |
| Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento (B) | (43.518.221) | (19.189.927) |
| Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine | 227.172.062 | 406.594.989 |
| Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine | 302.575.701 | 697.623.852 |
| Variazioni delle passività del <i>leasing</i> | (103.602) | (106.699) |
| Variazione delle attività finanziarie | (633.082.475) | (1.143.424.850) |
| Variazione delle passività finanziarie | (3.183.225) | (116.892) |
| Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria (C) | (106.621.539) | (39.429.599) |
| Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio (A+B+C) | (169.788.452) | (52.798.287) |
| Disponibilità liquide a inizio periodo | 155.022.769 | 207.821.056 |
| Disponibilità liquide a fine periodo | (14.765.683) | 155.022.769 |
| di cui saldo del c/c intersocietario | (298.480.531) | (185.634.979) |

Dati: FS s.p.a.

L'impatto del flusso di cassa netto assorbito dall'attività finanziaria è decisamente più rilevante in termini negativi rispetto a quello da attività di investimento.

Le disponibilità liquide assumono carattere negativo per 14,76 mln e rispetto a quelle iniziali (e di fine periodo 2019) mostrano uno scarto di circa 170 mln.

8.2. Notazioni generali sul bilancio consolidato

Il bilancio consolidato include, oltre alla Capogruppo FS 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.

Il bilancio consolidato 2020 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards - Ias* e *International Financial Reporting Standards - Ifrs*), emanati dall'*International Accounting Standards Board (Iasb)*, e alle interpretazioni emesse dall'*Ifrs Interpretations Committee (Ifric)* e dallo *Standing Interpretations Committee (Sic)*, riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio.

Di seguito vengono descritte le variazioni più significative intervenute nel corso del 2020 nell'area di consolidamento:

- il 20 dicembre 2019 è stato deliberato dall'Assemblea della società l'aumento di capitale di Tunnel Ferroviario del Brennero s.p.a., in una o più *tranche* ed in via scindibile, per un importo complessivo di 986 mln di euro, di cui 160 mln da eseguirsi entro il 31 dicembre 2020. Rfi s.p.a. ha effettuato nel corso del 2020 versamenti in conto capitale per complessivi 150 mln di euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS, tramite la sua 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'89,74 per cento rispetto all'88,99 per cento detenuto al 31 dicembre 2019.

- in data 27 febbraio 2020 Trenitalia s.p.a. ha perfezionato l'acquisizione del 45 per cento di *Intermodalidad de Levante S.A. (ILSA SA)* – società di diritto spagnolo – da *Operador Ferroviario de Levante SA* per un corrispettivo pari a 12,5 mln di euro.
- la società, con sede legale a Valencia, ha per oggetto sociale il trasporto ferroviario. La società al momento non è operativa e pertanto è stata valutata al costo nella presente situazione annuale consolidata.
- il 3 marzo 2020 si sono verificate le condizioni sospensive per la cessione a terzi del 51 per cento delle quote della *Netinera Werke GmbH*. A seguito della cessione, la *Netinera Werke GmbH* non è più una società controllata, bensì una collegata e ha mutato la sua denominazione sociale in *Ostmeklenburgische Bahnwerk GmbH*.
- il 27 marzo 2020 l'Assemblea della società *Infrarail Firenze s.r.l.* ha deliberato l'aumento del capitale sociale della società, per un importo complessivo di 2,3 mln di euro, sottoscritto e versato dal socio unico Rfi s.p.a. in data 24 aprile 2020; a seguito della citata operazione, il capitale sociale della società, sottoscritto e versato, risulta essere pari a 5,5 mln di euro.
- in data 25 giugno 2020 è stato approvato dall'Assemblea di *Busitalia Veneto s.p.a.* l'aumento di capitale della società, per un importo complessivo di 15 mln di euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS, tramite la sua controllata *Busitalia Sita Nord Srl*, risulta titolare, per effetto di differenti dinamiche di sottoscrizione da parte degli altri soci, di una quota di capitale sociale pari al 79 per cento rispetto al 55 per cento detenuto al 31 dicembre 2019.
- a decorrere dal 27 luglio 2020 *Mercitalia Maintenance s.r.l.* è diventata una società controllata dal Gruppo a seguito dell'acquisizione del 100 per cento del capitale sociale da parte di *Mercitalia Rail s.r.l.* (che, quindi, è passata dal 50 per cento al 100 per cento del capitale sociale).
- in data 30 settembre 2020 è stato deliberato dall'Assemblea l'aumento di capitale sociale di *FS International s.p.a.*, per un importo complessivo di 5,83 mln di euro da sottoscrivere entro il 30 settembre 2021. In pari data il socio unico FS s.p.a. ha sottoscritto e versato una prima *tranche* di 2,3 mln di euro e successivamente, in data 1° dicembre 2020, ha sottoscritto e versato una seconda *tranche* di 2,36 mln di euro. A seguito delle suddette operazioni, il capitale sociale di *FS International s.p.a.* risulta pari

a 5,66 mln di euro, suddiviso in 5,66 mln di azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro.

- quale effetto della complessa vicenda giudiziaria originata dall'impugnazione, da parte dei soci privati, delle delibere con le quali il comune di Torino, per il tramite di *FCT Holding s.p.a.*, e la città metropolitana di Torino avevano disposto, nel 17 dicembre 2004, la dismissione delle loro quote di partecipazione in *Sitaf s.p.a.*, società concessionaria per l'Autostrada A32 e per il Traforo del Frejus, pari rispettivamente al 8,694 per cento e al 10,653 per cento, e la loro vendita ad *Anas s.p.a.*, in data 27 ottobre 2020, la stessa *Anas* ha ritrasferito indietro alle parti le relative quote delle azioni della società, a fronte della restituzione in suo favore del prezzo a suo tempo corrisposto, pari a 75 mln di euro (41,3 mln di euro a *FCT Holding* e 33,7 mln di euro alla Città Metropolitana di Torino).
- il 27 novembre, l'Assemblea ordinaria degli azionisti della società *Autostrada del Molise s.p.a.* in liquidazione ha approvato il bilancio finale di liquidazione chiuso al 31 luglio 2020, nonché il relativo piano di riparto finale. In data 8 gennaio 2021 la società è stata cancellata dal registro delle imprese.
- In data 2 dicembre 2020, il socio *Trenitalia s.p.a.* ha acquisito, dal fondo di investimento *Cube*, il 49 per cento della società *Netinera Deutschland GmbH* per un corrispettivo di 117,8 mln di euro. Per effetto di tale operazione, il Gruppo *Netinera* risulta essere interamente controllato da *Trenitalia s.p.a.*
- in data 18 dicembre 2020 il socio unico *FS s.p.a.* ha versato a *FS Italian Railways USA Inc* l'importo di 3,57 mln di dollari US (2,98 mln) a titolo di "*capital contribution*" quale istituto che, ai sensi della legge del *Delaware* cui è sottoposta la società, non implicherà l'emissione di nuove azioni, né la modifica del valore nominale delle azioni già emesse, lasciando quindi invariato il capitale sociale.
- il 21 dicembre 2020 *FS s.p.a.* ha sottoscritto n. 966.183 nuove azioni dell'Istituto della *Enciclopedia Italiana* fondata da *Giovanni Treccani s.p.a.* per un valore complessivo di 1 milione di euro, pari al 1,28 per cento del capitale sociale dell'Istituto.
- con *written resolution* del 23 dicembre 2020, confermata in data 29 dicembre 2020 con autentica di firma notarile, il socio unico *FS s.p.a.* ha approvato un aumento di capitale della società *Ferrovie dello Stato Italiane Saudi Arabia for Land Transport LLC* da 0,5 mln

di SAR a 10,03 mln di SAR (equivalenti a 2 mln di euro).

8.2.1. Il bilancio consolidato

Gli andamenti patrimoniale e finanziario, di seguito commentati, come quello economico e gestionale del periodo, più avanti descritto, inglobano al loro interno gli effetti Covid-19. Nelle tabelle del conto economico che seguono sono esposti i dati di incidenza di tali effetti, come calcolati da FS.

Stato patrimoniale consolidato riclassificato

La tabella che segue mostra i dati relativi allo stato patrimoniale riclassificato del 2020, posto a paragone con quelli relativi al 2019.

Tabella 33 - Stato patrimoniale consolidato riclassificato

(valori in mln)

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

Fonte: FS s.p.a

Il capitale investito netto di Gruppo, pari a 50.316 mln di euro (49.977 mln di euro nel 2019) ha registrato nel corso dell'esercizio un incremento di 339 mln di euro grazie alla crescita del capitale immobilizzato netto (566 mln di euro) e alla diminuzione degli altri fondi (309 mln di euro), cui si è contrapposta la riduzione del capitale circolante (54 mln di euro) e delle attività nette possedute per la vendita (482 mln di euro).

In particolare, il capitale circolante netto gestionale, che si attesta a un valore positivo di 107 mln di euro (-262 mln di euro nel 2019), presenta una variazione in aumento di 369 mln di euro

rispetto all'esercizio precedente ed è il risultato di variazioni contrapposte principalmente riferite:

- ai maggiori crediti legati ai *partner* commerciali (clienti e fornitori), per 220 mln di euro, dovuti:
 - all'incremento degli acconti a fornitori (320 mln di euro), prevalentemente per gli anticipi a fornitori garanti, per effetto dell'art. 207, comma 2, d.l. 19 maggio 2020, n. 34, recante *Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali commesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19*, convertito, con modificazioni, dalla l. 17 luglio 2020, n. 77, parzialmente compensati dalla regolarizzazione degli anticipi a fornitori del servizio elettrico;
 - ad un decremento dei crediti per il trasporto su ferro (45 mln di euro), in particolare per le Ferrovie in concessione ed estere;
 - ad un decremento dei crediti relativi all'infrastruttura ferroviaria e stradale (52 mln di euro), dovuto sia alla contrazione del pedaggio ferroviario che alla riduzione della circolazione autostradale a seguito della pandemia da Covid-19;
- ai minori debiti commerciali (212 mln di euro) riferibili principalmente:
 - ai minori debiti verso fornitori (542 mln di euro) connessi in particolare ai pagamenti effettuati nel corso dell'anno principalmente per gli investimenti effettuati sulla rete ferroviaria;
 - ai maggiori stanziamenti per lavori effettuati sulla rete autostradale (196 mln di euro);
 - agli investimenti realizzati nel corso dell'esercizio per l'acquisto di nuovo materiale rotabile (77 mln di euro) in particolare per la società spagnola ILSA;
 - all'incremento dei volumi di attività realizzati nel corso dell'esercizio (21 mln di euro);
- alle maggiori rimanenze e attività da contratto per lavori in corso su ordinazione (47 mln di euro), principalmente riferibili:
 - all'incremento delle attività da contratto per lavori in corso su ordinazione (30 mln di euro) prevalentemente dovuto ai lavori sostenuti nell'esercizio su strade non in concessione;
 - alle maggiori rimanenze (25 mln di euro) quale risultato di minori consumi di materie prime dovuti principalmente al lungo periodo di *down* causato dall'emergenza

sanitaria compensati da maggiori accantonamenti al fondo svalutazione a fronte dell'analisi effettuata sui materiali a scarsa utilizzazione e/o obsoleti;

- al decremento degli immobili e terreni *trading* (8 mln di euro) attribuibile essenzialmente alle vendite effettuate nell'esercizio;
- ai minori crediti relativi al contratto di servizio verso le Regioni (133 mln di euro), parzialmente compensati da maggiori crediti relativi al contratto di servizio verso il Mef (28 mln di euro). Tale variazione è dovuta sostanzialmente alla regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'anno con le Regioni e a corrispettivi maturati nell'esercizio e non ancora incassati verso il Mef.

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

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

Il capitale immobilizzato netto, che si attesta a un valore di 51.698 mln di euro (da euro 51.132 nel 2019) presenta, come anticipato, un incremento di 566 mln di euro, la cui movimentazione è sostanzialmente legata:

- all'incremento degli investimenti di periodo, pari a 6.693 mln di euro, compensato dai contributi in conto impianti rilevati per competenza pari a 4.352 mln di euro, dagli ammortamenti del periodo per 1.604 mln di euro e dalle alienazioni 238 mln di euro e perdite di valore per 114 mln di euro relative in particolare ai fabbricati civili e industriali;

- alla variazione dell'area di consolidamento, dovuta alle acquisizioni dell'esercizio ed alle operazioni straordinarie, con un effetto in diminuzione sul capitale immobilizzato pari a 24 mln di euro, riferita essenzialmente al conferimento del ramo d'azienda a favore della società consortile Trenitalia Tper Scarl.

Una questione che si è posta sin dall'analisi dell'esercizio 2019, sulla scorta anche dell'esperienza internazionale della Corte e quindi e dell'attività di revisione sulle grandi Organizzazioni internazionali è quella delle c.d. *contingent liabilities*, ossia di quelle obbligazioni che intervengono nel lasso temporale che va dalla chiusura dell'esercizio al momento in cui si approva il bilancio pertinente e che, a seconda dei casi, vanno ricondotte a tale esercizio. Nel perdurare dell'emergenza Covid, ovviamente, vi sono stati degli effetti di rimbalzo sui bilanci degli esercizi successivi, a cominciare dal 2020. Nelle analisi precedenti già hanno trovato evidenza quelle variazioni delle poste di bilancio, soprattutto dello stato patrimoniale, legati al rapporto crediti-debiti che ha subito sensibili effetti dallo stato di emergenza.

Oltre a tale aspetto, va considerata l'esigenza di realizzare i c.d. *test di impairment*, che sono legati alla variazione degli *assets* e più precisamente la svalutazione dei medesimi a causa dell'emergenza.

FS s.p.a. ha effettuato tali *test* e quindi si apprezza l'osservanza ad un principio contabile specifico, lo Ias 36, che attiene proprio all' "*impairment of assets*" e va contestualizzato ai c.d. *triggering events*, nel caso, l'emergenza Covid.

La svalutazione è avvenuta per gli *assets* di una serie di Società controllate, e questo ha comportato una diminuzione dell'avviamento per 21 mln di euro.

Di contro, va considerato l'incremento del valore delle partecipazioni pari a 191 mln di euro cui contribuiscono in parte l'iscrizione della partecipazione di minoranza nella ex controllata Sitaf (+161 mln di euro), nonché quella della partecipazione in Trenitalia Tper Scarl (+8 mln di euro).

Gli Altri fondi (3.994 mln di euro nel 2020, a fronte di euro 4.303 mln nel 2020) registrano una variazione in diminuzione pari a 309 mln di euro, ascrivibile alla movimentazione del fondo Tfr e altri benefici ai dipendenti (148 mln di euro), principalmente dovuto alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio e alle anticipazioni corrisposte, parzialmente compensate dalla rideterminazione dei benefici ai dipendenti di C2C legata alla

modifica dei termini contrattuali con il Dft inglese, nonché alla variazione positiva del fondo imposte (45 mln di euro) e degli altri fondi rischi (117 mln di euro).

Complessivamente i fondi rischi sono stati adeguati nel corso dell'esercizio per un importo pari a 584 mln di euro e sono stati utilizzati, a seguito della risoluzione di diverse cause, per 252 mln di euro. FS s.p.a rileva infine il rilascio dei fondi rischi per 474 mln di euro prevalentemente per contenziosi verso lo Stato della società Anas s.p.a con impatto solo patrimoniale a diminuzione dei crediti relativi.

Le "Attività nette possedute per la vendita" registravano, al 31 dicembre 2019, un importo pari a 482 mln di euro ed accoglievano i valori del Gruppo Sitaf qui riclassificati a seguito delle sentenze del 28 ottobre 2019 n. 7392 e n. 7393 del Consiglio di Stato, che aveva dichiarato l'inefficacia del contratto di cessione azionaria stipulato a suo tempo tra comune di Torino, provincia di Torino e Anas s.p.a. Il 27 ottobre 2020, Anas s.p.a. ha poi trasferito a FCT Holding s.p.a. ed alla città metropolitana di Torino le relative quote delle azioni della società Sitaf s.p.a., a fronte della restituzione in suo favore del prezzo a suo tempo corrisposto per l'acquisto.

La "Posizione finanziaria netta" rappresenta un indebitamento netto di 8.893 mln di euro e registra un incremento di 1.234 mln di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (esercizio in cui presentava un importo di 7.659 mln di euro).

I "Mezzi propri" passano da 42.318 mln di euro a 41.423 mln, con una variazione negativa per 895 mln.

Conto economico consolidato riclassificato

La tabella che segue mostra i principali dati relativi al conto economico consolidato riclassificato per l'esercizio finanziario 2020, posti a raffronto con quelli del precedente esercizio.

Tabella 34 - Conto economico consolidato riclassificato

(valori in mln)

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

Fonte: FS s.p.a.

L'anno 2020 chiude con un risultato netto di esercizio in perdita pari a 562 mln, a fronte dell'utile di 584 mln registrato nell'esercizio precedente; depurando il dato dagli effetti Covid-19 si avrebbe, peraltro, un risultato netto positivo per 424 mln.

Il dato più evidente al riguardo è rappresentato dai ricavi operativi, che diminuiscono sensibilmente, da 12.423 mln di euro nel 2019 a 10.837 mln di euro, per 1.586 mln di euro pari al -12,8 per cento, sostanzialmente dovuti agli effetti legati alla pandemia da Covid-19, che sono indicati nella misura di 1.695 mln di euro. Anche nel caso dei ricavi da servizi di trasporto si verifica tale fenomeno ed anzi l'impatto del Covid è ancora superiore in quanto stimato a 2.349 mln di euro.

Ove non si tenesse conto di tale impatto, il decremento dei servizi di trasporto sarebbe più limitato, attestandosi a 178 mln di euro grazie alla compensazione di trasporto merci e trasporto su gomma che limita il risultato negativo del trasporto su passeggeri. Il differenziale tra 2020 e 2019 è comunque molto rilevante, arrivando quindi a 2.520 mln di euro.

D'altro canto, i vari provvedimenti governativi che si sono succeduti, in particolare per i c.d. decreti "ristori", hanno già determinato effetti nel 2020, come viene descritto nella specifica parte della relazione.

Il margine operativo lordo (*Ebitda*), pari a 1.633 mln di euro, diminuisce di 976 mln di euro, pari a -37 per cento, laddove con un valore stimato al netto degli effetti Covid-19 si attesterebbe intorno ai 2.676 mln di euro, con una sia pur minima variazione percentuale in aumento del 2,6 per cento.

Il risultato operativo (*Ebit*) ammonta a euro - 278 mln, rispetto ai + 829 mln di euro al 31 dicembre 2019, in diminuzione per un importo pari a 1.107 mln di euro (-133,5 per cento). Se si tiene conto che la variazione complessiva riconducibile agli effetti legati alla pandemia da Covid-19 è di euro 999 mln, al netto di questa la diminuzione sarebbe limitata a - 108 mln di euro e quindi al - 13 per cento rispetto al 2019.

I minori ammortamenti operati nel periodo, al netto di quanto legato alle misure di *lockdown*, sono dovuti alla normale dinamica di gestione degli *assets*.

La voce svalutazioni e perdite di valore si incrementa per un importo pari a euro 90 mln, di cui 76 mln di euro legati alla gestione industriale, accogliendo maggiori svalutazioni su immobili, impianti e macchinari dell'infrastruttura ferroviaria e il materiale rotabile a seguito della prosecuzione del processo di dismissione di rotabili obsoleti, nonché le maggiori svalutazioni su attività finanziarie compresi i diritti finanziari concessori, compensati dalla minore svalutazione operata sull'avviamento di C2C rispetto allo scorso anno (-33 mln di euro).

La voce accantonamenti, pari a 127 mln di euro, rispetto ai 22 mln di euro di segno inverso rilevati lo scorso anno, si incrementa essenzialmente per l'adeguamento del Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, a fronte delle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni.

Il saldo della gestione finanziaria, che mostra un onere netto di 283 mln di euro, peggiora di 107 mln di euro (60,8 per cento), ridotti a 92 mln di euro escludendo gli impatti Covid-19, rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente. I proventi finanziari diminuiscono di 7 mln di euro, mentre l'aumento degli oneri finanziari accoglie l'effetto netto tra l'incremento generato dall'adeguamento del fondo svalutazione crediti verso la società "Strada dei Parchi" (167 mln di euro), determinato per un importo pari alle perdite attese lungo tutta la vita del

credito, e il decremento connesso all'attualizzazione del credito sempre verso la società Strada dei Parchi registrato nello scorso esercizio a seguito dell'emendamento che ha stabilito il differimento temporale del rimborso delle rate 2017 e 2018 al 2030 (35 mln di euro). La quota di utili da partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto rimane sostanzialmente allineata allo scorso esercizio (23 mln di euro verso i 22 mln di euro del 2019).

Le Imposte sul reddito passano dagli euro 60 mln dello scorso esercizio ad 1 mln di euro nell'esercizio corrente per effetto, prevalentemente, del minor imponibile fiscale registrato nel 2020, nonché delle norme contenute nel d.l. n. 34 del 2020 sopra citato, che ha previsto, per le imprese con ricavi fino a 250 mln, l'esonero del versamento del saldo Irap relativo all'esercizio fiscale 2019, nonché del primo acconto 2020, quest'ultimo considerato un effetto Covid-19.

8.2.2. Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo FS

Il prospetto che segue mostra i dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2020, a raffronto con quelli dell'esercizio 2019.

Tabella 35 – Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

(valori in mln)

| | 31.12.2020 | 31.12.2019 | Variab. Assoluta |
|---|-------------------|-------------------|-------------------------|
| Attività | | | |
| Immobili, impianti e macchinari | 46.460 | 46.058 | 402 |
| Investimenti immobiliari | 1.393 | 1.385 | 8 |
| Attività immateriali | 2.668 | 2.713 | (45) |
| Attività per imposte anticipate | 408 | 405 | 3 |
| Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto) | 765 | 574 | 191 |
| Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione | 1.891 | 1.696 | 195 |
| Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati) | 1.054 | 1.628 | (574) |
| Crediti commerciali non correnti | 6 | 6 | 0 |
| Altre attività non correnti | 4.770 | 5.319 | (549) |
| Totale attività non correnti | 59.415 | 59.784 | (369) |
| Rimanenze | 2.307 | 2.290 | 17 |
| Crediti commerciali correnti | 2.493 | 2.671 | (178) |
| Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati) | 637 | 705 | (68) |
| Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione | 1.412 | 1.549 | (137) |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti | 1.270 | 1.534 | (264) |
| Crediti tributari | 104 | 128 | (24) |
| Altre attività correnti | 3.450 | 3.462 | (12) |
| Totale attività correnti | 11.673 | 12.339 | (666) |
| Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione | - | 1.691 | (1.691) |
| Totale attività | 71.088 | 73.814 | (2.726) |
| Patrimonio Netto e passività | | | |
| Capitale sociale | 39.204 | 39.204 | 0 |
| Riserve | 70 | 53 | 17 |
| Riserve di valutazione | (413) | (400) | (13) |
| Utili/(Perdite) portati a nuovo | 2.956 | 2.412 | 544 |
| Utile/(Perdita) d'esercizio | (570) | 573 | (1.143) |
| Patrimonio Netto del Gruppo | 41.247 | 41.842 | (595) |
| Utile/(Perdita) di Terzi | 8 | 11 | (3) |
| Capitale e Riserve di Terzi | 154 | 437 | (283) |
| Totale Patrimonio Netto di Terzi | 162 | 448 | (286) |
| Patrimonio Netto | 41.409 | 42.290 | (881) |
| Passività | | | |
| Finanziamenti a medio/lungo termine | 7.733 | 7.211 | 522 |
| TFR e altri benefici ai dipendenti | 1.073 | 1.221 | (148) |
| Fondi rischi e oneri | 2.437 | 2.547 | (110) |
| Passività per imposte differite | 466 | 502 | (36) |
| Acconti per opere da realizzare non correnti | 1.214 | 1.142 | 72 |
| Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati) | 1.381 | 1.577 | (196) |
| Debiti commerciali non correnti | 26 | 27 | (1) |
| Altre passività non correnti | 140 | 162 | (22) |
| Totale passività non correnti | 14.470 | 14.389 | 81 |

| | | | |
|---|---------------|---------------|----------------|
| Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine | 3.832 | 4.095 | (263) |
| Quota a breve dei Fondi rischi e oneri | 18 | 34 | (16) |
| Debiti commerciali correnti | 5.586 | 5.797 | (211) |
| Debiti per imposte sul reddito | 4 | 13 | (9) |
| Acconti per opere da realizzare correnti | 431 | 197 | 234 |
| Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati) | 169 | 176 | (7) |
| Altre passività correnti | 5.169 | 5.614 | (445) |
| Totale passività correnti | 15.209 | 15.926 | (717) |
| Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione | - | 1.209 | (1.209) |
| Totale passività | 29.679 | 31.524 | (1.845) |
| Totale Patrimonio Netto e passività | 71.088 | 73.814 | (2.726) |

Fonte: FS. s.p.a.

Attività e passività possedute per la vendita

Le voci “attività possedute per la vendita” e “passività possedute per la vendita” accoglievano al 31 dicembre 2019 il valore delle attività e passività del gruppo Sitaf, per un valore netto di 482 mln di euro.

A seguito delle sfavorevoli sentenze del Consiglio di Stato intervenute a fine 2019, come detto in precedenza, in data 27 ottobre 2020 Anas ha trasferito a FCT Holding s.p.a. ed alla città metropolitana di Torino le relative quote delle azioni della società Sitaf s.p.a., a fronte della restituzione in suo favore del prezzo a suo tempo corrisposto per l’acquisto, pari a 75 mln di euro (41,3 mln di euro a FCT Holding e 33,7 mln di euro alla Città Metropolitana di Torino).

La cessione della quota di controllo, in accordo con lo Ias 27R, ha comportato il deconsolidamento delle attività nette del gruppo Sitaf alla data di cessione e la conseguente iscrizione nel bilancio consolidato della partecipazione di minoranza mantenuta nella ex controllata al suo *fair value*, stimato essere pari al medesimo valore iscritto nella controllata Anas; tale operazione ha determinato la rilevazione di una plusvalenza a livello consolidato pari a 12,5 mln di euro, iscritta nella voce “altri proventi”.

Attività

Nel 2020 il totale delle attività, al netto di quelle destinate alla vendita, evidenzia rispetto al precedente esercizio un decremento di 1.035 mln passando da 72.123 mln di euro a 71.088 mln di euro.

Tra le attività, la voce “immobili, impianti e macchinari” presenta una variazione positiva di circa 402 mln, dovuta principalmente all’effetto netto degli investimenti realizzati nell’esercizio per 6.431 mln, relativi prevalentemente alla progettazione e realizzazione di opere in corso, sia per la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità che per la rete tradizionale (4.627 mln di euro) ed all’acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile (1.215 mln di euro), dell’iscrizione di “Contributi conto impianti”, ricevuti dal Mef, dalla UE e dagli altri enti pubblici per 4.352 mln di euro, degli ammortamenti per 1.317 mln, dalle perdite di valore per 90 mln e dalle operazioni straordinarie effettuate nell’esercizio per 24 mln (conferimento del ramo d’azienda a favore della società Trenitalia Tper).

Le attività immateriali hanno subito un decremento complessivo di 45 mln passando da 2.713 mln di euro a 2.668 mln. La variazione è imputabile essenzialmente all’effetto netto degli investimenti realizzati nell’esercizio per 257 mln relativi principalmente agli investimenti effettuati per lo sviluppo e la realizzazione dei software, per interventi finalizzati al miglioramento dell’efficienza dei processi produttivi e all’aumento dell’efficienza e razionalizzazione dei canali di vendita relativi ai *business* del Gruppo, degli ammortamenti per 249 mln di euro e delle perdite di valore per 24 mln. Le attività immateriali comprendono, per 1.192 mln, i diritti concessori relativi alla concessione di Anas, di cui si è già riferito.

La voce “partecipazioni” registra un incremento di 191 mln, riconducibile sostanzialmente all’iscrizione della partecipazione di minoranza nella ex controllata Sitaf (161 mln), a seguito della cessione della quota di maggioranza avvenuta nel corso dell’esercizio 2020, come commentato in precedenza.

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 3.303 mln (quota corrente pari a 1.412 mln). 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.

Di particolare interesse è la voce “altre attività non correnti e correnti”, sulla quale impattano gli effetti, in termini di crediti, dei “ristori” in parte già incassati nel 2020. La voce ammonta

complessivamente a 8.220 mln, con una variazione negativa di 561 mln rispetto all'esercizio precedente, da ricondursi, principalmente al decremento dei crediti verso Stato per contenziosi⁶⁵ (201 mln), all'aumento dei crediti verso altre amministrazioni dello Stato (65 mln), all'incremento dei crediti diversi (370 mln), e, come si è detto, al decremento dei crediti verso il Mef e verso il Mims (855 mln), che è infatti imputabile all'effetto netto degli incassi dei contributi avvenuti nell'esercizio 2020, pari a 6.531 mln ed all'iscrizione, per 5.676 mln di:

- crediti Mef pari 1.016 mln, in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di Bilancio 2020";
- crediti Mims relativi al contributo Merci per il 2020 per 100 mln e alle risorse stanziare per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina" per 6 mln;
- ulteriori crediti Mef (151 mln) e Mims (786 mln) relativi ai contributi stanziati per il 2020 in favore delle società del Gruppo per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19;
- 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 per 3.597 mln;
- contributi stanziati dal Mims in conto impianti per 20 mln e relativi alla linea AV/AC Milano-Genova - Terzo valico dei Giovi.

I "crediti commerciali correnti e non correnti" risultano in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (178 mln) sostanzialmente per la rilevazione di note di credito da emettere verso le società concessionarie del servizio autostradale a causa della riduzione della circolazione autostradale (integrazione canone ai sensi dell'art. 19, c. 9-bis, della l. 3 agosto 2009, n. 102) conseguente alle misure di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 (25 mln di euro); per la riduzione dei crediti per fatture emesse relative al pedaggio dovuta alla pandemia da Covid-19 (50 mln), per il decremento dei crediti da contratto di servizio nei confronti delle Regioni connessa alla regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'anno (133 mln) e parzialmente compensata da un aumento dei crediti per il contratto di servizio nei confronti del Mef dovuto ai corrispettivi maturati nell'esercizio e non ancora incassati (28 mln).

⁶⁵ 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.

Le disponibilità liquide ammontano a 1.270 mln, con una riduzione rispetto all'esercizio precedente di 264 mln di euro per effetto dei minori versamenti effettuati dal Mef relativi al Contratto di programma e dalla Commissione Europea.

Passività

Nel 2020 il totale delle passività, al netto di quelle destinate alla vendita, evidenzia rispetto al precedente esercizio un decremento di 636 mln passando da 30.315 mln a 29.679 mln.

Di particolare rilievo è la voce "debiti commerciali non correnti e correnti", che diminuisce di 212 mln di euro, principalmente per effetto dei pagamenti effettuati nell'anno relativi a lavori d'investimento (542 mln), in parte compensati da maggiori stanziamenti per i lavori sulla rete stradale e autostradale effettuati nel 2020 (196 mln), nonché dallo slittamento di regolazioni finanziarie di debiti verso fornitori ordinari, dall'incremento dei debiti nei confronti dei fornitori di servizi informatici dovuti ai maggiori volumi di attività effettuate nel corso dell'esercizio (21 mln) e dall'ingresso nell'area di consolidamento delle società Infrarail Firenze Srl a far data da maggio 2020 (3 mln).

Le "altre passività non correnti e correnti" ammontano complessivamente a 5.309 mln e comprendono gli acconti iscritti principalmente dal gestore dell'infrastruttura a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (Mef e Mims), 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 "debiti per imposte", pari a 4 mln, riguarda, per 2 mln, le somme dovute dalle società del Gruppo rientranti nel perimetro del consolidato fiscale, per Irap, e dalle altre non rientranti, per Ires ed Irap, e per 2 mln le imposte sul reddito delle società estere.

Tabella 36 - Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

| Patrimonio netto | | | | | | | | | | | |
|--|------------------|----------------|---|---|---|----------------|---------------------------------|-----------------------------|----------------------------|---------------------------|-------------------------|
| | Riserve | | | | | | | | | | |
| | Riserve | | | Riserve di valutazione | | | | | | | |
| | Capitale sociale | Riserva legale | 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 | Totale Riserve | Utili/(perdite) portati a nuovo | Utile/(perdita) d'esercizio | Patrimonio Netto di Gruppo | Patrimonio Netto di Terzi | Totale Patrimonio Netto |
| Saldo al 1° gennaio 2019 | 39.204 | 50 | | (86) | (322) | (358) | 1.868 | 540 | 41.254 | 443 | 41.697 |
| Aumento di capitale (riduzione di capitale) | | | | | | | | | | 8 | 8 |
| Distribuzione dividendi | | | | | | | (2) | | (2) | (6) | (8) |
| Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente | | 3 | | | | 3 | 537 | (540) | | | |
| Variazione area di consolidamento | | | | | | | | | | (1) | (1) |
| Altri movimenti | | | | | | | 9 | | 9 | (9) | |
| Utile/(Perdita) complessivo rilevato | | | | 17 | (9) | 8 | | 573 | 581 | 13 | 594 |
| di cui: | | | | | | | | | | | |
| Utile/(Perdita) d'esercizio | | | | | | | | 573 | 573 | 11 | 584 |
| Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto | | | | 17 | (9) | 8 | | | 8 | 2 | 10 |
| Saldo al 31 dicembre 2019 | 39.204 | 53 | | (69) | (331) | (347) | 2.412 | 573 | 41.842 | 448 | 42.290 |
| Saldo al 1° gennaio 2020 | 39.204 | 53 | | (69) | (331) | (347) | 2.412 | 573 | 41.842 | 448 | 42.290 |
| Aumento di capitale (riduzione di capitale) | | | | | | | | | | 13 | 13 |
| Distribuzione dividendi | | | | | | | | | | | |
| Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente | | 12 | | | | 12 | 561 | (573) | | | |
| Variazione area di consolidamento | | | | 14 | | 14 | (9) | | 5 | (315) | (310) |
| Altri movimenti | | | 5 | | | 5 | (8) | | (3) | 8 | 5 |
| Utile/(Perdita) complessivo rilevato | | | | 16 | (43) | (27) | | (570) | (597) | 8 | (589) |
| di cui: | | | | | | | | | | | |
| Utile/(Perdita) d'esercizio | | | | | | | | (570) | (570) | 8 | (562) |
| Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto | | | | 16 | (43) | (27) | | | (27) | | (27) |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | 39.204 | 65 | 5 | (39) | (374) | (343) | 2.956 | (570) | 41.247 | 162 | 41.409 |

Il capitale sociale del Gruppo FS al 31 dicembre 2020, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Mef, risulta costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 39.204 mln.

La riserva legale, pari a 65 mln, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce.

La riserva di conversione, in aumento di 5 mln rispetto all'esercizio precedente, in cui risultava azzerata, riflette le variazioni intervenute ai tassi di cambio nel periodo.

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relativi a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti. Al 31 dicembre 2020 il saldo è negativo per 39 mln (-69 mln al 31 dicembre 2019), essenzialmente in virtù degli effetti legati alla valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura alla data (con variazione positiva pari a 5 mln), al rilascio della quota dell'anno legato alla chiusura anticipata dei contratti derivati in riferimento all'opzione di *early termination* precedentemente menzionata (con variazione positiva pari a 11 mln) e al rilascio di tali riserve connesso alla perdita del controllo del gruppo Sitaf (14 mln).

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del trattamento di fine rapporto e della Carta di libera circolazione.

Al 31 dicembre 2020 il saldo della riserva è negativo per 374 mln di euro (-331 mln al 31 dicembre 2019). La voce accoglie anche la rideterminazione dei benefici ai dipendenti di Trenitalia c2c legata alla modifica dei termini contrattuali con il Dipartimento dei Trasporti inglese (-20 mln).

Gli utili (perdite) portati a nuovo, positivi per 2.956 mln, si riferiscono sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate, agli effetti connessi all'acquisizione del controllo totalitario della società *Netinera Deutschland GmbH* (-9 mln).

8.2.3. Conto economico consolidato

La tabella che segue illustra i dati del conto economico consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2020, ponendoli a raffronto con i dati dell'esercizio 2019.

Tabella 37 - Conto economico consolidato

(valori in mln di euro)

| | 2020 | 2019 | Variaz. Assoluta |
|--|----------------|----------------|------------------|
| Ricavi e proventi | | | |
| Ricavi delle vendite e delle prestazioni | 10.482 | 12.011 | (1.529) |
| Altri proventi | 355 | 412 | (57) |
| Totale ricavi e proventi | 10.837 | 12.423 | (1.586) |
| Costi operativi | | | |
| Costo del personale | (4.432) | (4.945) | 513 |
| Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | (1.278) | (1.491) | 213 |
| Costi per servizi | (4.800) | (4.734) | (66) |
| Costi per godimento beni di terzi | (116) | (140) | 24 |
| Altri costi operativi | (175) | (215) | 40 |
| Costi per lavori interni capitalizzati | 1.597 | 1.711 | 114 |
| Totale costi operativi | (9.204) | (9.814) | 610 |
| Ammortamenti | (1.604) | (1.712) | 108 |
| Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore | (180) | (90) | (90) |
| Accantonamenti | (127) | 22 | (149) |
| Risultato operativo | (278) | 829 | (1.107) |
| Proventi e oneri finanziari | | | |
| Proventi finanziari | 81 | 88 | (7) |
| Oneri finanziari | (387) | (286) | (101) |
| Totale proventi e oneri finanziari | (306) | (198) | (108) |
| Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto | 23 | 22 | 1 |
| Risultato prima delle imposte | (561) | 653 | (1.214) |
| Imposte sul reddito | (1) | (60) | 59 |
| Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali | - | (9) | 9 |
| Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi) | (562) | 584 | (1.146) |
| <i>Risultato netto di Gruppo</i> | (570) | 573 | (1.143) |
| <i>Risultato netto di Terzi</i> | 8 | 11 | (3) |

Fonte: FS s.p.a

Rinviandosi a quanto già illustrato nel commento relativo al conto economico consolidato riclassificato, si osserva quanto segue.

I ricavi totali, pari a 10.837 mln, al netto degli effetti legati alla pandemia da Covid-19 più avanti commentati (1.695 mln), vedono l'incremento dei ricavi derivanti dalle vendite e dalle prestazioni (139 mln) parzialmente compensato dalla riduzione degli altri proventi (30 mln), per un incremento totale di 109 mln.

I ricavi da servizi di trasporto (viaggiatori e merci), ricompresi tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni (pari complessivamente a 10.482 mln), registrano un decremento di 85 mln di euro (*infra*, specificamente, un approfondimento sui ricavi del servizio di trasporto passeggeri su ferro). La decrescita è generata dalla riduzione dei ricavi del traffico viaggiatori pari a 106 mln

di euro imputabile sostanzialmente al trasporto regionale (108 mln di euro) al quale si contrappone la lieve crescita del settore della media e lunga percorrenza (2 mln di euro).

Il *business* merci contribuisce positivamente alla *performance* di Gruppo facendo registrare una crescita di 21 mln di euro sia sul mercato domestico, per i nuovi traffici merci avviati ed i maggiori servizi resi ai clienti nel corso del 2020, che sul mercato internazionale.

La variazione in diminuzione dei ricavi da contratti di servizio (90 mln di euro) è riconducibile principalmente al conferimento di ramo d'azienda "Emilia-Romagna" (95 mln di euro), a minori penali dei corrispettivi da contratto relativi alla divisione *Long Haul* Servizio Universale (3 mln di euro), ai minori corrispettivi registrati dalla Divisione passeggeri, trasporto regionale (24 mln di euro) come conseguenza delle prestazioni rese e del pieno dispiegarsi degli effetti economici legati ai nuovi contratti di servizio sottoscritti tra il 2019 e 2020, nonché al riconoscimento del rapporto tra Bus impiegati e Km percorsi come da programmi di esercizio indipendentemente dalla rendicontazione effettiva chilometrica (3 mln). La crescita del mercato estero è stata, invece, trainata dal mercato tedesco per i nuovi contratti sottoscritti nel dicembre del 2019 relativi al trasporto ferroviario regionale e, in parte, anche nel trasporto di persone con handicap (19 mln).

Concentrando l'analisi sul dettaglio della dinamica dei ricavi del servizio di trasporto passeggeri su ferro ed a quella dei ricavi da servizi di infrastruttura, si evidenzia quanto segue.

- I ricavi derivanti dal servizio di trasporto passeggeri su ferro *Long Haul* aumentano complessivamente di 5 mln di euro. Il segmento *Long Haul* - mercato rileva una diminuzione totale pari a 1 mln di euro, laddove alle consistenti perdite di fatturato connesse con l'incidente ferroviario di Livraga (Lodi) del febbraio scorso (12 mln di euro) si contrappongono maggiori ricavi in ambito estero, per lo più legati all'assenza, nel 2020, di eventi esterni che avevano pesantemente inciso sull'esercizio precedente (scioperi ed interruzioni di linea come accaduto, fra gli altri, per la frana di Modane e per le manifestazioni dei Gilet Gialli). I ricavi *Long Haul* - Servizio Universale rilevano un incremento pari a 6 mln di euro;
- i ricavi da servizio di trasporto passeggeri su ferro registrano complessivamente una riduzione di fatturato pari a 211 mln di euro. In questo caso rileva la perdita di ben 233 mln di euro in ambito nazionale, per effetto anche del conferimento del ramo d'azienda "Emilia-Romagna" a favore della società collegata Trenitalia Tper con

efficacia 1° gennaio 2020, mentre, sul mercato internazionale, si registra un incremento di 22 mln di euro prevalentemente per la sottoscrizione di nuovi contratti di servizio sul mercato tedesco (26 mln di euro), in parte compensati dalla decrescita sul mercato inglese (4 mln di euro);

- i ricavi per servizi di trasporto merci e logistica migliorano per un importo pari a circa 21 mln di euro sia sul mercato nazionale ad opera dei nuovi traffici merci avviati nel corso del 2020 (15 mln di euro), sia sul mercato internazionale (6 mln di euro);
- in aumento, infine, i ricavi derivanti dal servizio di trasporto su gomma per un importo pari a 7 mln di euro.

A fronte della dinamica descritta, diversa è quella dei Ricavi da servizi di infrastruttura, i quali, depurati dell'impatto negativo legato alla pandemia (357 mln di euro), mostrano un incremento pari a 272 mln di euro riconducibile principalmente ai maggiori lavori effettuati nell'esercizio sulla rete stradale e autostradale in concessione (262 mln di euro), ai maggiori ricavi per servizi in concessione relativi alla fatturazione verso la Regione Umbria a seguito dell'operazione di fusione della società UMFERRO (7 mln di euro), e ad un aumento degli altri ricavi per servizi stradali e autostradali (5 mln di euro).

I costi operativi, al netto degli effetti legati alla pandemia da Covid-19 più avanti commentati (652 mln di euro), evidenziano un incremento di 42 mln di euro. Si indicano, al riguardo, tenendo conto di quanto precisato nell'ambito delle notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato, le voci di maggior rilievo:

- a) minori costi del personale (345 mln di euro);
- b) incremento complessivo degli altri costi per 387 mln di euro.

Gli "Ammortamenti e svalutazioni" registrano un peggioramento, al netto degli effetti legati alla pandemia da Covid-19 più avanti commentati, di 26 mln per effetto congiunto della normale dinamica degli ammortamenti legata agli investimenti di periodo (50 mln) e delle maggiori svalutazioni legate principalmente all'infrastruttura ferroviaria e al materiale rotabile (76 mln).

Il "Saldo della gestione finanziaria" evidenzia un peggioramento, al netto degli effetti legati alla pandemia da Covid-19 più avanti commentati, di 93 mln riferibile all'adeguamento del fondo svalutazione crediti verso Strada dei Parchi (167 mln), parzialmente compensato

dall'attualizzazione del credito verso la stessa società concessionaria registrata nel 2019 a seguito dell'emendamento che ha stabilito il differimento temporale del rimborso delle rate 2017 e 2018 al 2030 (35 mln).

Emergenza Covid-19

Si sono già presi in considerazione, nel corso della relazione, gli impatti della pandemia, soprattutto nell'ottica di individuare quale sarebbe stato il risultato atteso se non vi fossero stati gli effetti della pandemia.

Di seguito si espone un *focus* orientato sul conto economico consolidato dell'esercizio 2020, sulla base delle analisi effettuate dalla Società.

Tabella 38 - Effetti Covid sul conto economico consolidato

(valori in mln)

| | Effetti Covid |
|---|----------------------|
| RICAVI OPERATIVI | (1.695) |
| Ricavi delle vendite e delle prestazioni | (1.668) |
| Ricavi da contratti con i clienti | (2.747) |
| Altri ricavi vendite e prestazioni | 1.079 |
| Altri proventi | (27) |
| COSTI OPERATIVI | (652) |
| Costo del personale | (168) |
| Altri costi netti | (484) |
| MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA) | (1.043) |
| Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni | 44 |
| RISULTATO OPERATIVO (EBIT) | (999) |
| Saldo della gestione finanziaria | (15) |
| RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE | (1.014) |
| Imposte sul reddito | 28 |
| RISULTATO DI PERIODO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE | (986) |
| Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali | |
| RISULTATO NETTO DI PERIODO | (986) |

Fonte: FS s.p.a

Il risultato netto di periodo del Gruppo, nell'esercizio realizzato dalla Società, ha risentito negativamente della pandemia per 986 mln, per effetto della forte riduzione dei ricavi (1.695 mln, che includono gli effetti in positivo dei contributi di sostegno derivanti dalle norme nel frattempo intervenute, come più avanti meglio indicato), solo parzialmente compensata da una diminuzione dei costi (652 mln), dalla riduzione degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni (44 mln), dalle minori imposte (28 mln), pur in presenza di un peggioramento del saldo della gestione finanziaria (15 mln).

I ricavi operativi del Gruppo, per effetto della pandemia, si sono ridotti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente complessivamente di 1.695 mln di euro quale effetto congiunto della diminuzione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (1.668 mln) e degli altri proventi (27 mln). Nello specifico, i ricavi dai contratti con i clienti hanno evidenziato un impatto negativo molto rilevante, pari a 2.747 mln, dovuto alle seguenti variazioni: i ricavi del servizio di trasporto passeggeri su ferro si sono contratti di 2.149 mln, i ricavi del servizio passeggeri su gomma di 108 mln di euro, i ricavi relativi al business merci di 96 mln, i ricavi relativi ai servizi di infrastruttura sono diminuiti di 357 mln di euro mentre i ricavi relativi ad altri servizi hanno subito un decremento di 37 mln.

Analizzando il servizio di trasporto passeggeri su ferro, il settore che risulta maggiormente colpito dalle misure di *lockdown* è quello relativo al *Long Haul* che, a causa della perdita di volumi di domanda e della riduzione dei posti km vendibili, subisce un calo pari a 1.372 mln di euro, maggiormente evidente nella sua componente mercato (1.227 mln di euro) rispetto alla sua componente universale (145 mln di euro). Il settore *Short Haul* presenta, sempre a causa delle restrizioni alla mobilità, una riduzione di 777 mln di euro legata sia al mercato domestico (511 mln di euro) sia a quello estero (266 mln di euro).

Tali settori, in accordo alla normativa, hanno beneficiato, come precedentemente accennato, di contributi di sostegno per complessivi 619 mln di euro di cui 323 mln di euro a favore del settore *Long Haul* dal Mims e 296 mln dal a favore dello *Short Haul*, di cui 193 mln dal Mims e la restante parte da autorità governative estere (Germania e Grecia).

Per quanto concerne i ricavi derivanti dal servizio di trasporto su gomma, che si ricorda essere pressoché totalmente legati a servizi in ambito TPL, la diminuzione comprensiva dei contributi, pari a 65 mln, è pari a 108 mln ed è imputabile alla minore domanda e alla riduzione dei posti vendibili sia sul mercato nazionale (68 mln) che su quello internazionale (40 mln).

Con riferimento al settore Merci, nel corso del 2020 è stata registrata una contrazione complessiva di 96 mln, generata essenzialmente dall'effetto della riduzione del volume di merci trasportate.

La riduzione dei ricavi del settore infrastruttura è stata generata dai minori volumi di traffico durante i mesi di *lockdown*, da minori lavori per manutenzione straordinaria e nuove opere, a seguito della riduzione dei lavori effettuati dopo il periodo di *lockdown*, nonché dal minore canone annuo (art. 1, comma 1020, l. 296 del 2006) ed integrazione canone annuo a seguito della riduzione del traffico (357 mln di euro), in parte compensata dall'iscrizione dei contributi a ristoro ricevuti dal Mims e dal Mef dei gestori dell'infrastruttura stradale e autostradale (151 mln di euro) e di quella ferroviaria (270 mln di euro).

I costi operativi subiscono una riduzione correlata all'emergenza sanitaria di soli 652 mln complessivi, principalmente grazie alle azioni di cost saving tempestivamente messe in atto durante il periodo di *lockdown* ed i mesi successivi, imputabile sostanzialmente alle seguenti macro-voci:

- riduzione dei costi del personale (168 mln) per effetto principalmente delle minori prestazioni aggiuntive del personale a seguito della riduzione dell'attività nel periodo

di *lockdown* (117 mln), del ricorso al fondo relativo alle prestazioni ordinarie di sostegno al reddito presso l'Inps (36 mln);

- riduzione dei costi per materie prime sussidiarie e di consumo (214 mln) essenzialmente per effetto di minori utilizzi ed impieghi di materiali in conseguenza della drastica riduzione dell'attività all'interno delle officine (50 mln), minori consumi di materiali sia in conto investimenti (112 mln) che in conto esercizio (6 mln), minore richiesta di energia a seguito della diminuzione del traffico ferroviario (27 mln), minori ricavi per lavori in economia per la mancata produzione durante la chiusura degli impianti di Bari, Pontassieve e Bologna (9 mln di euro), minori costi per illuminazione e forza motrice dovuti al decremento del costo dell'energia elettrica che ha toccato i valori più bassi dall'inizio delle quotazioni del mercato elettrico e a causa dell'emergenza sanitaria (13 mln);
- riduzione dei costi per servizi (431 mln) per minori costi di pulizia, manutenzione, ristorazione e provvigioni alle agenzie di vendita collegati alla riduzione del traffico ferroviario (129 mln di euro), per minori costi connessi ai minori volumi di merci trasportate (44 mln di euro) ed ai servizi di *facility management* e servizi immobiliari (15 mln di euro), minori costi di *franchising* dovuti all'accordo stipulato con il Dipartimento dei trasporti inglese a seguito del periodo di emergenza (157 mln), e alla riduzione delle manutenzioni sulla rete autostradale a seguito della riduzione dei lavori effettuati dopo il *lockdown* (70 mln);
- riduzione dei costi per lavori interni capitalizzati (176 mln) imputabile prevalentemente ad un minor prelievo di materiali legato al contenimento delle attività (122 mln), nonché al minor utilizzo di personale presso le officine nel periodo di *lockdown* (34 mln di euro).

I costi derivanti dalla pandemia sono stati contabilizzati per competenza nell'anno in coerenza con il momento del loro manifestarsi e, considerata l'impossibilità di predeterminarne gli impatti, legati ad elementi di difficile previsione (ampiezza e durata delle possibili restrizioni alla mobilità, dei costi di sanificazione e dei possibili contributi a ristoro), non hanno conseguentemente comportato l'iscrizione di accantonamenti per fondi rischi, né l'indicazione di passività potenziali nelle note al bilancio.

8.2.4. Rendiconto finanziario consolidato

La tabella che segue mostra i dati relativi al rendiconto finanziario consolidato dell'esercizio finanziario 2020, posti in raffronto con quelli del precedente esercizio.

Tabella 39 - Rendiconto finanziario consolidato
(valori in mln)

| | 2020 | 2019 |
|---|----------------|----------------|
| Utile/(perdita) di esercizio | (562) | 584 |
| Imposte sul reddito | 1 | 60 |
| Proventi/Oneri finanziari | 307 | 198 |
| Ammortamenti | 1.603 | 1.712 |
| Utile/perd.delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN | (23) | (22) |
| Accantonamenti e svalutazioni | 734 | 427 |
| (Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione | (81) | (111) |
| Variazione delle rimanenze | (14) | (91) |
| Variazione dei crediti commerciali | 176 | (285) |
| Variazione dei debiti commerciali | (211) | 421 |
| Variazione delle altre passività | (497) | (740) |
| Variazione delle altre attività | 659 | (7) |
| Utilizzi fondi rischi e oneri | (694) | |
| Pagamento benefici ai dipendenti | (209) | (273) |
| Variazione cassa attività/passività destinate alla vendita | 29 | (28) |
| Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati | (178) | (199) |
| Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti d'imposta rimborsati | (14) | (61) |
| Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione | 248 | 26 |
| Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa (A) | 1.274 | 1.273 |
| Investimenti in Immobili, impianti e macchinari | (6.229) | (6.542) |
| Investimenti immobiliari | (5) | (2) |
| Investimenti in Attività immateriali | (257) | (339) |
| Investimenti in partecipazioni | (178) | (120) |
| Investimenti al lordo dei contributi | (6.668) | (7.003) |
| Contributi-Immobili, impianti e macchinari | 4.352 | 4.116 |
| Contributi-Investimenti immobiliari | | |
| Contributi-Attività immateriali | | |
| Contributi-Partecipazioni | 150 | 112 |
| Contributi | 4.502 | 4.229 |
| Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari | 111 | 141 |
| Disinvestimenti in Investimenti immobiliari | 3 | 1 |
| Disinvestimenti in Attività immateriali | 1 | 2 |
| Disinvestimenti in partecipazioni ed utili | 7 | 9 |
| Disinvestimenti | 122 | 153 |
| Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento (B) | (2.044) | (2.622) |
| Canoni per <i>leasing</i> finanziario | (188) | (180) |
| Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio\lungo termine | (125) | 131 |
| Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine | 420 | 486 |
| Contributi c/impianti su finanziamenti | 611 | 608 |
| Variazione delle attività finanziarie | (60) | 49 |
| Variazione delle passività finanziarie | (56) | |
| Dividendi | | (8) |
| Variazioni patrimonio netto e cassa acquisita da op. straord | (108) | 1 |
| Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria (C) | 494 | 1.087 |
| Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo (A+B+C) | (276) | (254) |
| Disponibilità liquide a inizio periodo | 1.534 | 1.796 |
| Disponibilità liquide a fine periodo | 1.258 | 1.534 |
| di cui saldo del c/c intersocietario | 12 | |

Fonte: FS s.p.a

Il flusso di cassa netto generato dall'attività operative per l'esercizio 2020 è pressoché sovrapponibile con il dato del 2019.

Diminuisce il livello negativo di quello da attività di investimento per circa 578 mln, mentre si riscontra un decremento per circa 593 mln di quello generato da attività finanziaria che peraltro rimane positivo.

L'aumento dei contributi è marginale, pari a circa 270 mln.

Le disponibilità liquide di inizio periodo ammontano a 1.258 mln, rispetto ai 1.534 mln di inizio periodo, con una variazione di euro 276 mln.

9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La Società per azioni FS (il cui capitale sociale è interamente detenuto dal Mef che esercita i poteri dell'azionista di concerto con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) ha la tipica struttura di una *holding*, alla quale fanno capo, al 31 gennaio 2022, le seguenti Società: Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. (Rfi s.p.a.), Anas s.p.a., Italferr s.p.a., Trenitalia s.p.a., Mercitalia *Logistic* s.p.a., Busitalia Sita Nord s.r.l., Ferrovie del Sud Est s.r.l., FS Sistemi Urbani s.r.l., Grandi Stazioni Immobiliare, *FSTechnology*, *FS International*, Italcertifer, Fercredit, Ferservizi, FSI Saudi Arabia *for Land Transport*.

Secondo le previsioni dello statuto e in particolare dell'art. 4, ad esito delle modifiche adottate a decorrere dal 1° giugno 2022, FS ha per oggetto l'assunzione e la gestione di partecipazioni e altre interessenze in imprese italiane o estere operanti:

- a) nei settori della progettazione, realizzazione e gestione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale, in ambito nazionale e internazionale;
- b) nel settore del trasporto, anche aereo, di persone, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti delle persone;
- c) nel settore della logistica e del trasporto, anche aereo, di merci, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo della logistica, della mobilità e dei trasporti delle merci;
- d) nel settore della rigenerazione urbana e delle soluzioni di intermodalità e di logistica nelle aree urbane per la prima e per l'ultima fase della catena di approvvigionamento.

Le disposizioni statutarie prevedono, inoltre, che la Società possa operare, mediante la costituzione o assunzione di partecipazioni o conclusione di accordi commerciali con operatori specializzati, in altri settori complementari.

La Società Ferrovie dello Stato italiane ha vissuto certamente un periodo estremamente complesso dovuto all'impatto della pandemia Covid-19, che ha determinato sostanziali modificazioni nell'attività sia della Capogruppo sia, a maggior ragione, delle Società operative. La situazione che si è andata sviluppando, se da un lato ha mostrato un evidente calo del trasporto passeggeri e dei proventi che da esso derivano, dall'altro ha registrato la sostenibilità del trasporto merci che ha rappresentato una leva importante per l'economia nazionale.

In considerazione dell'emergenza la Società ha effettuato quegli *impairment test*, che sono necessari, ai sensi dei principi contabili internazionali, per verificare le eventuali perdite di valore.

I provvedimenti governativi, peraltro, hanno alleviato gli oneri economici derivanti dalla pandemia. Sotto questo aspetto ancor più il bilancio 2021 rappresenta gli effetti indotti da diversi elementi che vanno a combinarsi tra loro, come il calo dei proventi per il traffico passeggeri (che, comunque, vede nel 2021 una ripresa), la rinuncia a taluni investimenti relativi all'acquisizione di materiale rotabile, risparmi per le trasferte del personale e per i consumi energetici e le compensazioni dovute ai ristori.

Il Gruppo FS ha un rilevante peso nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, con un impegno, allo stato, di circa 25 miliardi, sul quale, in termini più generali, si è già riferito al Parlamento nell'ambito della relazione semestrale della Corte dei conti approvata il 29 marzo 2022 dalle Sezioni Riunite in sede di controllo ai sensi dell'art. 7, comma 7, d.l. 77/2021, conv. dalla legge 108/2021. Al fine della verifica dei risultati degli interventi previsti nel Pnrr, presso la Società è stata costituita un'apposita Cabina di regia, che ha effettuato la ricognizione dei progetti per l'Alta velocità interessati dal Piano (la cui Società attuatrice è Rfi e che si ascrivono tutti alla Missione 3, Componente 1, del Pnrr).

È stata delineata la struttura del *progress* - che peraltro è ancora limitato - e la *time-line* sino al 2026, seguendo una logica di avanzamento fisico dell'opera e tenendo conto dei benefici attesi che costituiscono del resto elementi già esistenti al momento della presentazione dei progetti. Tale struttura potrà consentire di realizzare l'effettiva verifica dei risultati.

Con riferimento alle recenti modifiche statutarie, si segnala l'importante distribuzione delle Società operative in quattro Poli: quello delle infrastrutture, quello dei passeggeri, quello della logistica ed il Polo urbano. Si tratta di una importante scelta organizzativa, la cui dinamica sarà adeguatamente osservata.

Circa la situazione di Anas, recentemente oggetto di specifica relazione approvata con deliberazione 9/2022, si rilevano profili critici, legati all'integrazione della Società nel Gruppo ed alle sinergie attese che nel quadro del nuovo Piano industriale assumono rilevanza fondamentale.

La questione della prorogabilità della concessione è ancora sul tappeto ed al momento la creazione di una nuova Società a capitale Mef e soggetta a controllo analogo del Mims per

l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione, dopo il d.l. 10 settembre 2021, n. 121, conv. dalla legge del 9 novembre 2021, n. 156, che l'ha istituita, non ha avuto ulteriori sviluppi.

Nella passata relazione alcune notazioni avevano riguardato *FSTechnology*. Si è ritenuto di dedicare alla società un'attenzione particolare, anche per la riscontrata esigenza di ridisegnare le filiere operative e di razionalizzare il sistema delle gare, che aveva presentato criticità ed un consistente ritardo nel rinnovo di importanti contratti, con la conseguenza del protrarsi di soluzioni tecnologiche non più all'avanguardia. Le linee strategiche di *FSTechnology* vengono ora riportate all'interno di FS, caratterizzando la prima in termini più tipicamente operativi. Si è ovviamente in attesa di poter verificare se la scelta di riunire i rami di azienda per la IT delle Società operative in un unico soggetto possa determinare in un tempo ragionevole i risparmi attesi.

La compagine societaria è stata recentemente rinnovata, sia per gli amministratori (nominati il 26 maggio 2021 e, con riferimento ad un ultimo componente, il 6 agosto 2021), sia, più recentemente, per il Collegio sindacale, nominato nella citata Assemblea del 3 maggio u.s.

Il numero dei dipendenti di FS s.p.a., pari a 642 unità, è rimasto costante, mentre quello del Gruppo è passato dalle 83.764 unità del 2019 alle 81.409 unità del 2020, con riduzione di 2.355 unità, di cui 1.577 unità per variazioni di perimetro societario.

Il costo del personale della Capogruppo ammonta a 61,84 mln di euro (63,05 mln nel 2019), in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 1,21 mln. Con riferimento al Gruppo, si evidenzia un decremento del costo del personale di 513 mln, riconducibile, per un importo di euro 168 mln, agli effetti legati alla pandemia da Covid-19, e per euro 345 mln, ad effetti di carattere industriale.

Quanto al contenzioso del lavoro, al 31 dicembre 2020 risultavano pendenti n. 2.926 giudizi, a fronte di n. 1.865 nuovi ricorsi notificati nel corso del medesimo anno.

Al di là del contenzioso del lavoro e delle vertenze legate alle revoche degli amministratori, sia quelle che risultano ancora aperte e che sono risalenti a passate consiliazioni, sia quelle più recenti, si osserva che le fattispecie contenziose sono le più diverse e sono di particolare rilievo quelle afferenti ad incidenti ferroviari.

Il Piano industriale 2023-2031 è stato presentato il 16 maggio u.s. e tiene conto delle coeve modifiche statutarie. La presentazione del nuovo Piano industriale avviene in un momento

cruciale anche per gli impegni che il Gruppo ha, soprattutto con Rfi ed Anas come soggetti attuatori di progetti del Pnrr ed indica un approccio dinamico ed integrato nelle diverse componenti che fanno capo ad FS. Il motivo conduttore del piano è in sintesi quello di realizzare sinergie non solo infra-gruppo ma anche con le strutture urbane nell'ottica dell'integrazione della mobilità ferroviaria e stradale ed anche con il sistema aeroportuale, con attenzione alla semplificazione delle procedure (è il caso della biglietteria integrata) ed il recupero delle scelte strategiche alla Capogruppo.

Quanto all'attività negoziale, il processo degli acquisti è demandato a Ferservizi s.p.a. (la committente per l'intero Gruppo). In particolare, nel 2020 sono stati stipulati una serie di Accordi-quadro, riguardanti anche la somministrazione di personale a tempo determinato.

I più rilevanti risultati del bilancio di FS, significativamente impattato dagli effetti della pandemia da Covid-19, sono i seguenti.

Il Patrimonio netto ammonta a 39.899,82 mln (euro 39.859,05 mln nel 2019), con una variazione incrementativa di 40,78 mln rispetto al 31 dicembre 2019 dovuto essenzialmente all'utile netto d'esercizio.

La posizione finanziaria netta è di 880 mln, peggiorando rispetto a quella dell'esercizio precedente che era pari a 948 mln, principalmente a causa del maggior indebitamento per esigenze di liquidità del Gruppo FS a breve termine per 71 mln.

Il capitale investito netto raggiunge i 39.014 mln di euro, in aumento di 101 mln rispetto al 2019. I mezzi propri, comprensivi della posizione finanziaria netta a breve e medio-lungo periodo, raggiungono i 39.894 mln di euro, in lieve incremento, di 33 mln di euro, rispetto al 2019.

Il risultato netto di esercizio si attesta ad un valore positivo di 41 mln di euro (227 mln di euro nel 2019), con un decremento rispetto all'esercizio precedente di euro 186 mln, attribuibile principalmente alla componente finanziaria (- 61 mln) e alla componente fiscale (- 140 mln), in parte compensate dall'andamento della componente operativa (+15 mln).

Il risultato operativo lordo continua ad essere negativo, attestandosi a - 59 mln di euro, migliorando comunque il dato del 2019 (- 76 mln). Tale tendenza è pressoché corrispondente, come variazione assoluta per quanto riguarda il risultato operativo netto (*l'Ebit*), che si conferma negativo (-87 mln), ma con un miglioramento di 15 mln rispetto al 2019 (-102 mln).

Le disponibilità liquide assumono carattere negativo per 14,76 mln e rispetto a quelle iniziali (e di fine periodo 2019) mostrano uno scarto di circa 170,00 mln.

Per quanto attiene ai risultati del bilancio consolidato, il patrimonio netto registra un importo di euro 41.409 mln, rispetto ai 42.290 mln del precedente esercizio finanziario, con un decremento di 881 mln.

Il capitale investito netto è in aumento da 49.977 mln a 50.316 mln, mentre il capitale circolante diminuisce di 54 mln (da 2.666 mln a 2.612 mln). I mezzi propri diminuiscono a 41.423 mln dai 42.318 del 2019.

Il risultato netto di esercizio che è rappresentato nel conto economico registra una passività pari a 562 mln rispetto al risultato positivo del 2019 (584 mln). Al riguardo la Società ha effettuato una valutazione degli effetti Covid, che avrebbero inciso negativamente sul risultato per 986 mln.

Il margine operativo lordo (*Ebitda*) presenta una sensibile diminuzione rispetto al 2019 per 37 per cento (passando da 2.609 mln a 1.633 mln).

L'impatto degli effetti Covid-19 sono calcolati in 1.043 mln di euro. Il risultato operativo netto (*l'Ebit*) si presenta negativo (-278 mln) rispetto agli 829 mln del 2019, con un notevole peggioramento del 133 per cento, in gran parte attribuito agli effetti del Covid-19, calcolati in 999 mln.

Le disponibilità liquide di inizio periodo ammontano a 1.258 mln, rispetto ai 1.534 mln di inizio periodo, con una variazione di euro 276 mln.

Infine, come si è in precedenza accennato, oltre alle quote di attribuzione dei risultati negativi dovuti all'impatto della pandemia, indicate più innanzi, è già identificata l'entità dei ristori afferenti al 2020, che in termini di incassi ammontano a 6.531 mln di euro ed in termini di crediti a 5.676 mln.

Può dirsi, in conclusione, che la società FS, così come le società del Gruppo, ha mostrato un importante livello di resilienza, che ha consentito di offrire un servizio utile per la collettività, anche quanto alla stretta risposta, da parte della Società, all'emergenza sanitaria per l'apprestamento di presidi e spazi attrezzati, mantenendo livelli di operatività per la circolazione delle merci.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

