

.italo

Nuovo Trasporto Viaggiatori



2019

Relazione Finanziaria Annuale

SOMMARIO

INTRODUZIONE	4
ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	5
COMPAGINE AZIONARIA	6
LA SOCIETA'	7
La Mission	7
Il Network	7
La Flotta Italo	8
ITALO E LA SOSTENIBILITA'	9
Italo Green	9
Finanziamenti verdi per investimenti verdi	10
RELAZIONE SULLA GESTIONE	11
GLOSSARIO	12
PRINCIPALI DATI DELL'ESERCIZIO 2019	14
L'esercizio 2019 in sintesi	15
Highlights finanziari	16
Eventi non ricorrenti	16
ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO	17
Principali dati economici	17
Principali dati patrimoniali	18
Principali dati sull'Indebitamento Finanziario Netto	19
Principali flussi finanziari	20
INVESTIMENTI DI COMPETENZA	21
FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO	22
Attività Operativa	22
Attività Finanziaria	23
Eventi Societari	23
Iniziative sociali e culturali	23
Iniziative commerciali	24
IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	25
Il contesto macroeconomico	25
Il mercato di riferimento	26
IL QUADRO NORMATIVO	28
La normativa comunitaria e nazionale rilevante	28
Il ruolo del Gestore dell'Infrastruttura	28
Le funzioni dell'Organismo di Regolazione	29
Condizioni per l'esercizio dell'attività ferroviaria	29
FATTORI DI RISCHIO	31
Rischi operativi	31
Rischi connessi al settore in cui l'azienda opera	32
Rischi connessi al mancato pagamento dei biglietti	34
Rischi strategici	34
Rischi connessi al cambiamento climatico	35
Rischi per contenziosi legali	36
RISCHI DI NATURA FINANZIARIA	37
Rischi connessi all'indebitamento finanziario	37
Rischio di Liquidità	37
Rischio di Tasso	38

Rischio di Cambio	38
Rischio di Credito	38
EVENTI SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	39
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	39
ALTRE INFORMAZIONI	40
Attività di ricerca e sviluppo	40
Rapporti con parti correlate	40
Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti	40
Informativa attinente all'ambiente e al personale	40
Certificazioni	41
Il programma di efficienza energetica: Certificati Bianchi	42
Comitato ESG	43
Controllo Interno	43
Modello Organizzativo ex Decreto Legislativo 231/2001	43
Codice Etico	43
INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	45
PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DESTINAZIONE DEL RISULTATO	49
BILANCIO 2019	50
CONTO ECONOMICO	51
CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	52
SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA	53
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO	54
RENDICONTO FINANZIARIO	55
NOTE ILLUSTRATIVE	56
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO	57
1. Informazioni generali	57
2. Principi di Redazione	57
3. Operazioni societarie	58
4. Criteri di Valutazione	60
5. Utilizzo di stime	76
6. Gestione dei Rischi Finanziari	78
7. Informativa di settore	81
8. Ricavi da servizi di trasporto	81
9. Altri ricavi operativi	81
10. Costi per pedaggio e trazione	82
11. Costi per gestione treni	82
12. Costi del personale	82
13. Altri costi operativi	83
14. Ammortamenti e svalutazioni	84
15. Plusvalenze (Minusvalenze) da realizzo di attività non correnti	84
16. Proventi e oneri finanziari	84
17. Imposte	85
18. Avviamento	86
19. Attività immateriali	87
20. Attività materiali	87
21. Diritto d'Uso	88
22. Attività per imposte anticipate	89
23. Rimanenze	90
24. Crediti commerciali	90
25. Altre attività correnti	90
26. Attività finanziarie correnti	91
27. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	91

28. Patrimonio Netto	91
29. Finanziamenti correnti e non correnti	93
30. Indebitamento finanziario netto	96
31. Passività finanziarie per lease correnti e non correnti	96
32. Benefici ai dipendenti	96
33. Fondo imposte differite	98
34. Fondi non correnti	98
35. Debiti commerciali	100
36. Riscconti passivi servizi di trasporto	100
37. Debiti per imposte correnti	101
38. Altre passività correnti e non correnti	101
39. Altre informazioni	102
40. Informativa ai sensi della legge n.124 del 4 agosto 2017	106
41. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	107
42. Destinazione del risultato dell'esercizio	107

Introduzione

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE - in carica sino all'approvazione del Bilancio 2020

Presidente	Luca Cordero di Montezemolo
-------------------	-----------------------------

Vice Presidente Esecutivo	Flavio Cattaneo
----------------------------------	-----------------

Amministratore Delegato e Direttore Generale	Gianbattista La Rocca
---	-----------------------

Consiglieri	Lucy Chadwick Ines Gandini Philip Marc Iley Christoph Holzer Michael McGee Scott Allen Stanley
--------------------	---

COMITATO ESECUTIVO - in carica sino all'approvazione del Bilancio 2020

Presidente	Flavio Cattaneo
-------------------	-----------------

Membri	Philip Marc Iley Gianbattista La Rocca Michael McGee Scott Allen Stanley
---------------	---

COLLEGIO SINDACALE - in carica sino all'approvazione del Bilancio 2020

Presidente	Giovanni Fiori
-------------------	----------------

Membri effettivi	Gianfranco Orlando Fiorica Benedetta Navarra
-------------------------	---

Membri supplenti	Fabrizio Bonacci Franco Piero Pozzi
-------------------------	--

SOCIETA' DI REVISIONE - in carica per la revisione legale dei bilanci del triennio 2017-2019

Deloitte & Touche SpA

ENVIRONMENTAL SOCIAL GOVERNANCE (ESG) STEERING COMMITTEE

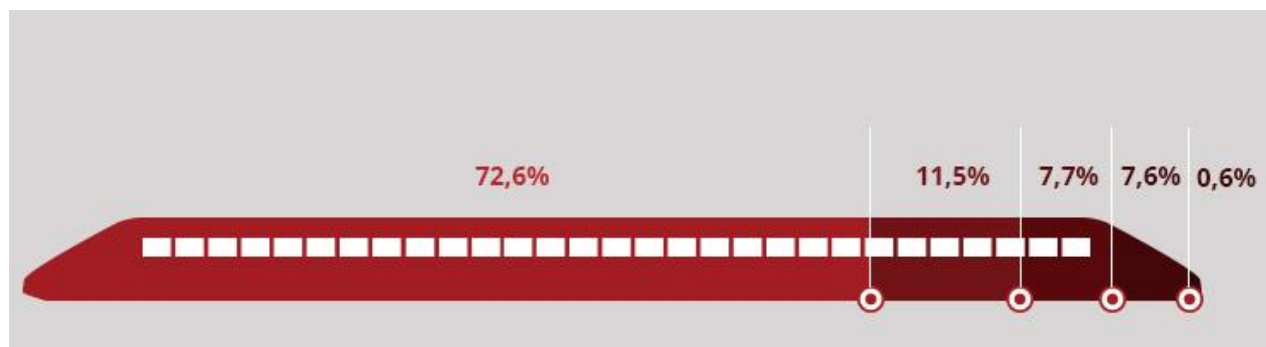
Presidente	Gianbattista La Rocca
-------------------	-----------------------

Deputy	Roberto Vitto
---------------	---------------

Membri	Paolo Belforte Fabrizio Bona Federico Meda Nicoletta Montella Fabio Sgroi Alberto Valenza
---------------	--

COMPAGINE AZIONARIA

La struttura societaria di Italo è il frutto dell'operazione di acquisizione del pacchetto di maggioranza da parte del Fondo GIP - Global Infrastructure Partners, nell'ambito della quale alcuni dei precedenti azionisti hanno reinvestito in Italo (cd. Reinvesting Shareholders).



72,6%

**GIP III GLOBAL
INVESTMENT Sàrl**

11,5%

ALLIANZ Spa
di cui 10% tramite Allianz
Infrastructure Luxembourg II Sàrl

7,7%

REINVESTING SHAREHOLDERS:

Luca Cordero di Montezemolo
tramite MCG HOLDINGS Srl

Flavio Cattaneo
tramite PARTIND TRE Srl

Giovanni Punzo
tramite MDP TRE Srl

Isabella Seragnoli
tramite MAIS Spa

Alberto Bombassei
tramite NEXT INVESTMENT Srl

Peninsula Capital
tramite PII1 Srl

7,6%

IP INFRA INVESTORS LP

0,6%

MOLAGERS

Informazioni Societarie

Viale del Policlinico n. 149/b, 00161 Roma (RM)

Capitale sociale Euro 60.017.725,00 interamente versato

Registro Imprese di Roma n. 09247981005

R.E.A. di Roma n. 1150652

Codice Fiscale E Partita Iva 09247981005

LA SOCIETA'

Italo è il primo e unico operatore privato italiano sulla rete ferroviaria ad alta velocità ed il primo operatore al mondo ad utilizzare il treno Alstom AGV.

La flotta dei treni Italo è composta da 25 treni AGV 575 e 19 Pendolino EVO.

Con la sua flotta Italo offre viaggi ricchi di esperienze di intrattenimento e servizi personalizzati, nel massimo comfort, pensati per le diverse esigenze di ogni tipo di viaggiatore.

Quattro gli ambienti di viaggio: la Smart offre grande qualità a prezzi competitivi; la Comfort è il mix perfetto tra la convenienza della Smart e la comodità della Prima; la Prima è dedicata a chi, in viaggio, cerca comodità e un servizio curato e attento. E poi c'è la Club Executive: un ambiente di viaggio esclusivo per i viaggiatori più esigenti.

A bordo treno, con la connessione a internet gratuita in tutti gli ambienti, in modalità Wi-Fi si può accedere al portale di bordo Italolive, dal quale è possibile fruire dei diversi contenuti di intrattenimento quali film gratuiti, quotidiani, musica, libri digitali e tanto altro ancora. L'intrattenimento continua nella carrozza Cinema, che ogni mese offre un palinsesto tematico diverso con una selezione dei migliori film.

La Mission

La Mission di Italo è offrire servizi di trasporto ferroviario passeggeri sulle linee Alta Velocità che siano sicuri, affidabili e tecnologicamente all'avanguardia. La domanda di mobilità nel nostro Paese è in crescita e Italo, con i suoi servizi di alta qualità, è intenzionato a soddisfarla.

Muoversi per lavoro, studio, affari o svago è un diritto irrinunciabile della persona, e Italo lo assicura a un rapporto qualità/prezzo vantaggioso.

Italo garantisce un viaggio confortevole e riposante, che permette al viaggiatore di evitare lo stress dovuto agli spostamenti in auto, specie sulle medie e lunghe distanze e nelle aree fortemente trafficate.

Con il nostro personale che opera nelle stazioni e a bordo treno, abbiamo introdotto nel trasporto ferroviario un nuovo stile nell'accoglienza dei viaggiatori. In ogni momento, dalla decisione di partire con Italo, all'arrivo in stazione e a bordo treno il viaggiatore può contattarci, esporre le proprie esigenze e ottenere la soluzione adeguata.

La mission di Italo non è un parametro statico, ma prevede un continuo miglioramento del servizio per andare sempre incontro ai desideri dei nostri viaggiatori.

Il Network

Italo collega 31 stazioni di 26 comuni: Salerno, Napoli Centrale, Napoli Afragola, Roma Termini, Roma Tiburtina, Firenze SMN, Bologna, Verona, Rovereto, Trento, Bolzano, Brescia, Desenzano, Peschiera, Vicenza, Ferrara, Rovigo, Padova, Venezia Mestre, Venezia Santa Lucia, Treviso, Conegliano, Pordenone, Udine, Reggio Emilia AV, Milano Rogoredo, Milano Centrale, Rho Fiera, Bergamo, Torino Porta Susa e Torino Porta Nuova.



Italo integra il suo network ferroviario dell'Alta Velocità con il trasporto su gomma di Italobus, mediante autobus brandizzati Italo forniti da operatori privati attivi in diverse regioni di Italia.

Italo infatti non è solo treno e crede fortemente nel trasporto intermodale rotaia - gomma. Proprio per questo, alla fine del 2015 ha inaugurato un servizio in grado di collegare l'alta velocità alle città che ne sono sprovviste.

Italobus collega alle stazioni dell'Alta Velocità le località di: Mantova, Parma, Cremona, Modena, Longarone, Tai di Cadore, Valle di Cadore, Venas, Peaio, Vodo, Borca di Cadore, San Vito di Cadore, Cortina, Picerno, Potenza, Ferrandina, Matera, Sala Consilina, Lauria, Frascineto (Castrovillari), Cosenza, Caserta, Benevento, Pompei, Ercolano e Sorrento.

La Flotta Italo

Italo utilizza treni Alstom di tipo AGV (Automotrice Grande Vitesse) dotati dello stesso sistema di trazione del treno che il 3 aprile 2007 ha stabilito il record mondiale di velocità su rotaia a 574,8 km/h.

Per la costruzione della flotta sono stati utilizzati gli stabilimenti di Savigliano (Cuneo) e La Rochelle. L'esordio sui binari della rete ferroviaria nazionale è avvenuto invece nell'aprile del 2012.

La capacità è di 462 posti, distribuiti su 11 carrozze (lunghezza treno 200 metri).

La flotta di Italo è attualmente composta da 25 di questi treni, ai quali si sono aggiunti 19 treni EVO, sempre prodotti da Alstom e acquistati a partire dal 2015, per una flotta complessiva di 44 treni.



Gli EVO sono composti di 7 carrozze, per un totale di 187 metri, per ospitare 472 passeggeri e sono una nuova evoluzione della famiglia dei "Pendolino", un treno che conta più di 500 esemplari circolanti in tutto il mondo, esempio di comprovata affidabilità ed elevate performance. Questa "evoluzione" è volta a migliorare il comfort per il viaggiatore. Inoltre questo treno recepisce integralmente le più recenti specifiche europee per l'interoperabilità (TSI-2014) oltre a rispettare tutte le normative europee e nazionali in materia di sicurezza ed ambiente.

ITALO E LA SOSTENIBILITA'

Italo è fortemente impegnato nel rispetto e nella tutela dell'ambiente. Questa caratteristica, insita nel suo DNA ha reso possibile sin dalla sua nascita un forte interesse per tutte le tematiche ambientali: dall'utilizzo di treni "green", elettrici e costruiti con materiali riciclabili, alla politica di rispetto dell'ambiente perseguita con l'adesione ad iniziative volte ad aumentare anche la conoscenza delle corrette pratiche di risparmio energetico.

L'attenzione per l'ambiente, infatti, è per Italo oltre che un valore aggiunto anche una condizione necessaria per garantire un futuro sostenibile ed un equo sviluppo.

Italo Green

Italo è un treno green che, dal punto di vista dei consumi, viaggia da sempre in "Classe A". Elettrico e costruito utilizzando per il 98% materiali riciclabili, Italo è dotato di una tecnologia all'avanguardia che permette di risparmiare energia rispetto ad altri treni e consente una forte riduzione delle emissioni di CO₂ nell'atmosfera rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Basti pensare che il tragitto Roma – Milano comporta un'emissione di CO₂ pari a 14 kg se effettuato in treno, valore che aumenta fino a 66 kg e 94 kg se vengono utilizzati come mezzi di trasporto rispettivamente l'auto e l'aereo.

I nostri treni non solo portano ad una generale riduzione dei consumi e hanno una migliore efficienza: riducono enormemente l'impatto sull'ambiente delle emissioni nocive dei combustibili fossili. I loro consumi sono ridotti grazie alle caratteristiche tecniche che consentono di trasportare un gran numero di passeggeri in modo aerodinamico, a velocità costante, e con una dissipazione di energia ridotta al minimo indispensabile.

Anche le Italo Lounge, spazi pensati per prendersi cura dei propri viaggiatori in transito, rispettano le più recenti direttive sui consumi energetici e la raccolta differenziata.

Considerando la tutela e la salvaguardia dell'ambiente come un obiettivo imprescindibile da raggiungere e migliorare costantemente, Italo ha preso l'impegno di:

- ridurre i consumi di acqua ed elettricità nella sede centrale e in tutti gli altri siti aziendali;
- informare dettagliatamente i clienti e gli altri stakeholders sugli effetti ambientali del viaggio.

Una politica per il rispetto dell'ambiente che Italo persegue sempre anche a livello istituzionale, aderendo ad importanti iniziative volte ad aumentare la conoscenza di dipendenti e viaggiatori delle corrette pratiche di risparmio energetico.

Tra le principali iniziative a cui ha aderito Italo ricordiamo "Italia in Classe A", la prima Campagna Nazionale di informazione e formazione sull'efficienza energetica, promossa dal Ministero dello Sviluppo Economico e realizzata dall'ENEA (Agenzia nazionale per le nuove tecnologie l'energia e lo sviluppo economico sostenibile). Obiettivo principale del progetto è far conoscere l'importanza del risparmio e dell'efficienza energetica, promuovendo un uso più consapevole dell'energia nei diversi settori della vita quotidiana.

Italo partecipa alle varie iniziative promosse dalla Campagna con delle attività informative e promozionali create ad hoc per coinvolgere i suoi viaggiatori nel progetto e sensibilizzarli ad un consumo energetico consapevole.

Divenendo una realtà sempre più radicata nel territorio, Italo è pronta ad affrontare, nei prossimi anni, le nuove sfide proposte da un'attenzione sempre più particolare nei confronti della sostenibilità ambientale.

Italo crede anche fortemente nell'integrazione fra le logiche economico-finanziarie e quelle socio-ambientali. Per questo motivo, pur non essendo soggetta ad obblighi normativi in tal senso, ha scelto di redigere nel 2018 il suo primo report di sostenibilità, non solo per misurare e valorizzare le iniziative promosse e i risultati di gestione ma anche per condividere i valori che da sempre motivano l'azienda ad

affrontare nuove sfide e a raggiungere ulteriori traguardi.

Anche nel 2019 Italo ha redatto in forma volontaria il suo rapporto, evidenziando l'impegno costantemente profuso in termini di sostenibilità e di volontà di perseguire gli obiettivi fissati in particolare per cinque dei Sustainable Development Goals dell'ONU per il 2030; nello specifico quelli improntati su clima, uguaglianza di genere, città sostenibili e comunità, crescita economica e lavoro, innovazione e infrastrutture.

Italo, nel documento, ha illustrato quanto già fatto fornendo un'ampia panoramica anche sulla strada da percorrere in futuro.

Diversi obiettivi che Italo si era posta sono già stati raggiunti e ora la Società ne ha posti dei nuovi in linea con la mission sostenibile della compagnia: solo alcuni esempi sono il processo verso un'azienda plastic free, l'implementazione della raccolta differenziata nei locali aziendali, l'adozione di innovativi metodi di work life balance (pensati per le diverse esigenze delle persone in ogni fase del proprio percorso professionale e non) e l'introduzione di nuovi strumenti di formazione dedicati ai dipendenti (sia in aula che online) per arricchire le proprie competenze e accrescere la consapevolezza del proprio ruolo.

Finanziamenti verdi per investimenti verdi

Nel mese di ottobre 2019, Italo ha sviluppato l'“Italo Green Finance Framework” (di seguito “Framework”) sulla base del quale ha sottoscritto nel mese di novembre 2019 un contratto di finanziamento verde (cd. Green Loan) di importo pari a 1.100 milioni di Euro, allo scopo di rifinanziare progetti esistenti e futuri che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra per l'Italia e al passaggio verso una mobilità sostenibile.

Italo ha incaricato Sustainalytics di fornire una Second-Party Opinion (cd. SPO) sul Framework verificandone l'allineamento ai “Green Loan Principles” 2018 (GLP). Sustainalytics ha emesso, nel mese di ottobre 2019, una SPO positiva, confermando per Italo la qualifica di “pure-player”, ovvero di società i cui ricavi sono generati totalmente o prevalentemente da attività che comportano basse emissioni di carbonio e pertanto in grado di contrastare il cambiamento climatico. Sustainalytics ritiene, infatti, che l'acquisto e il rinnovo della flotta Italo per il trasporto pubblico contribuisce alla riduzione delle emissioni e al passaggio verso una mobilità sostenibile.

Relazione sulla gestione

GLOSSARIO

Di seguito il glossario dei termini e delle sigle che potrebbero comparire in maniera più ricorrente nell'ambito del presente documento. Le seguenti spiegazioni non vanno intese come definizioni tecniche, ma un supporto per il lettore per comprendere alcuni termini utilizzati nel presente documento.

Accordo Quadro: accordo sottoscritto in data 17 gennaio 2008 tra Italo e RFI, successivamente modificato, avente ad oggetto i termini e le condizioni relativi all'accesso e all'utilizzo, in termini di tracce e servizi, dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

AGCM: Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

AGV: il treno Alta Velocità Alstom 575.

Alstom: Alstom Ferroviaria SpA.

ANSF: Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

ART: Autorità di Regolazione dei Trasporti.

AV/AC: i servizi o i mercati relativi al trasporto ferroviario ad alta velocità/alta capacità per destinazioni a medio-lungo raggio in Italia.

CB (Certificati Bianchi) o TEE: Titoli di Efficienza Energetica, istituiti dai Decreti del Ministro delle Attività Produttive, di concerto con il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, del 20 luglio 2004 (D.M. 20/7/04 elettricità, D.M. 20/7/04 gas) come successivamente modificati ed integrati.

Certificato di sicurezza: certificato rilasciato dall'ANSF che attesta il rispetto da parte dell'Impresa Ferroviaria delle norme in materia di requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e di requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa.

Contratto di utilizzo dell'infrastruttura: il contratto di durata annuale stipulato tra la Società e il Gestore dell'Infrastruttura mediante il quale si definiscono le tracce affidate alla Società per il successivo anno ferroviario a fronte del pagamento dei canoni di cui all'art. 17 del D. 112/2015.

Covenant: nell'ambito di un contratto di finanziamento, l'impegno assunto da una parte, generalmente il debitore, a compiere una determinata prestazione (covenant positivo) ovvero ad astenersi dal compiere determinate azioni (covenant negativo), ovvero ancora a rispettare parametri finanziari predeterminati (covenant finanziario).

Flotta AGV: la flotta, di proprietà di Italo, composta da treni AGV.

Flotta EVO: la flotta, di proprietà di Italo, composta da Pendolino EVO (cd. EVO).

Flotta Italo: la flotta di treni di proprietà di Italo composta dalla Flotta AGV e dalla Flotta EVO.

GME: Gestore dei Mercati Energetici.

GSE: Gestore per i Servizi Energetici.

Italobus: il servizio di trasporto su strada intermodale offerto da Italo.

Leverage: rapporto fra Indebitamento Finanziario Netto e EBITDA (come definito nel paragrafo “Indicatori Alternativi di Performance”).

Load Factor: indicatore tipico del trasporto aereo/ferroviario. È il coefficiente di riempimento del treno calcolato come rapporto tra il numero dei km percorsi dai passeggeri trasportati e il numero di posti offerti (Pax.km / Posti.km). Consente di analizzare il grado di assorbimento della capacità produttiva di un aereo/treno.

Lounge: spazi di accoglienza, assistenza e ristoro con accesso dedicato a particolari tipologie di clienti della Società e ubicati nelle principali stazioni servite dalla Società.

MISE: Ministero dello Sviluppo Economico.

Pacchetto Minimo di Accesso o PMdA: i servizi che il Gestore dell’Infrastruttura, a fronte della corresponsione del canone di accesso e utilizzo, deve fornire alle Imprese Ferroviarie, che comprendono: (a) il trattamento delle richieste di capacità di Infrastruttura ai fini della conclusione dei Contratti di Utilizzo dell’Infrastruttura; (b) il diritto di utilizzo della capacità assegnata; (c) l’uso dell’Infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi; (d) il controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento ed instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione; (e) l’uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile; (f) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.

Pax.km: indicatore del trasporto ferroviario, corrispondente alla somma dei chilometri percorsi dal totale dei passeggeri trasportati in un dato arco temporale.

Pendolino EVO: il treno Alta Velocità Alstom ETR 675 “EVO”.

Posti.km: indicatore del trasporto ferroviario, corrispondente alla somma dei chilometri percorsi dalla flotta per il totale dei posti offerti in un dato arco temporale.

RFI o Gestore dell’Infrastruttura: Rete Ferroviaria Italiana SpA, la società del Gruppo Ferrovie dello Stato cui è attribuito il ruolo pubblico di Gestore dell’Infrastruttura e quindi responsabile delle linee, delle stazioni e degli impianti.

Servizio intermodale: il servizio effettuato utilizzando diversi mezzi di trasporto.

TEP (Tonnellate Equivalenti Petrolio): rappresenta la quantità di energia rilasciata dalla combustione di una tonnellata di petrolio grezzo e, convenzionalmente, vale circa 42 GJ (Gigajoule).

Treni.Km: indicatore del trasporto ferroviario, corrispondente al totale dei chilometri percorsi dai treni in un dato arco temporale, utilizzato per misurare l’offerta dell’impresa.

PRINCIPALI DATI DELL'ESERCIZIO 2019

Di seguito i principali dati economici, patrimoniali, finanziari e operativi degli esercizi 2019 e 2018.

(in MEuro, in rapporti e %)	2019	2018	Var	Var %
Dati Economici				
Totale Ricavi Operativi	715,3	571,6	143,7	25,1%
Ricavi da Servizi di Trasporto	680,6	536,5	144,1	26,9%
Ricavi netti da Certificati Bianchi	29,8	30,4	(0,5)	(1,8%)
Altri Ricavi	4,9	4,7	0,2	4,4%
Costi non ricorrenti	-	(13,2)	13,2	(100,0%)
EBITDA	292,2	198,8	93,4	47,0%
<i>EBITDA Margin</i>	<i>40,8%</i>	<i>34,8%</i>	<i>6,1pp</i>	<i>n.a.</i>
Adjusted EBITDA	292,2	212,0	80,2	37,8%
<i>Adjusted EBITDA Margin</i>	<i>40,8%</i>	<i>37,1%</i>	<i>3,8pp</i>	<i>n.a.</i>
Organic EBITDA	262,4	181,7	80,7	44,4%
<i>Organic EBITDA Margin</i>	<i>38,3%</i>	<i>33,6%</i>	<i>4,7pp</i>	<i>n.a.</i>
EBIT	235,7	162,7	72,9	44,8%
<i>EBIT Margin</i>	<i>32,9%</i>	<i>28,5%</i>	<i>4,5pp</i>	<i>n.a.</i>
EBT	199,7	131,1	68,6	52,3%
<i>EBT Margin</i>	<i>27,9%</i>	<i>22,9%</i>	<i>5,0pp</i>	<i>n.a.</i>
Risultato Netto	151,4	92,9	58,5	63,0%
<i>Risultato Netto Margin</i>	<i>21,2%</i>	<i>16,3%</i>	<i>4,9pp</i>	<i>n.a.</i>
Dati Patrimoniali				
Capitale Circolante Netto (CCN)	(222,1)	(194,2)	(27,9)	14,4%
Capitale Immobilizzato	2.817,8	899,4	1.918,3	213,3%
Capitale Immobilizzato Netto	2.766,6	876,5	1.890,0	215,6%
Capitale Investito Netto (CIN)	2.544,4	682,3	1.862,1	272,9%
Liquidità disponibile	93,2	289,0	(195,8)	(67,8%)
Attività finanziarie correnti	80,2	-	80,2	n.a.
Finanziamenti correnti e non correnti	900,2	722,7	177,5	24,6%
Indebitamento Finanziario Lordo	954,2	722,7	231,5	32,0%
Indebitamento Finanziario Netto (PFN)	780,8	433,7	347,1	80,0%
Investimenti	144,7	147,0	(2,3)	(1,6%)
Totale Attivo	3.041,5	1.236,8	1.804,7	145,9%
Patrimonio Netto	1.763,6	248,6	1.515,0	609,3%
Indicatori Economico Finanziari				
Indebitamento Finanziario Netto (PFN) / Patrimonio Netto	0.4x	1.7x	(1.3x)	n.a.
Indebitamento Finanziario Netto (PFN) / EBITDA	2.7x	2.2x	0.5x	n.a.
Indicatori Operativi				
Passeggeri (Mln)	20,1	17,5	2,5	14,5%
Offerta commerciale (treni.km Mln)	22,4	19,6	2,8	14,2%
Flotta AGV (consistenza a fine esercizio)	25	25	-	0,0%
Flotta EVO (consistenza a fine esercizio)	19	12	7	58,3%
Flotta Totale AGV + EVO (consistenza a fine esercizio)	44	37	7	18,9%
Dipendenti a fine esercizio (numero)	1.420	1.250	170	13,6%

Alcuni dei valori esposti in tabella costituiscono Indicatori Alternativi di Performance per la cui definizione si rimanda a quanto riportato nel paragrafo "Indicatori Alternativi di Performance".

Si segnala, inoltre, che gli importi relativi ai dati finanziari riportati nel presente documento sono presentati in milioni di Euro, e sono stati oggetto di arrotondamento rispetto ai corrispondenti dati riportati nel Bilancio d'esercizio 2019 espressi in unità di Euro. Di conseguenza, i totali di alcuni dati possono variare leggermente dai totali aritmetici effettivi e/o dai corrispondenti ammontari in unità di Euro inclusi nel Bilancio d'esercizio 2019.

L'esercizio 2019 in sintesi

Il 2019 è stato un anno di risultati positivi su tutte le dimensioni strategiche: in termini di passeggeri, risultati economici, riconoscibilità del marchio e soddisfazione della clientela.

Si è assistito ad un significativo miglioramento della redditività guidato da una forte crescita dei ricavi, conseguita attraverso l'estensione dell'offerta, una efficace strategia commerciale, e un focus continuo sulla disciplina dei costi.

L'attività svolta dalla Società durante il 2019 ha consentito il miglioramento della già solida performance registrata nel precedente esercizio e un andamento complessivo decisamente soddisfacente.

292

**milioni di
euro
EBITDA**

199 milioni di
euro nel
2018

151

**milioni di
euro
Utile Netto**

93 milioni di
euro nel
2018

715

**milioni di
euro
Fatturato**

572 milioni
di euro nel
2018

145

**milioni di
euro
Investimenti**

147 milioni
di euro nel
2018

2.7x

**il
rapporto
PFN/EBITDA**

2.2 x il
rapporto nel
2018

Sotto il profilo operativo si è assistito ad un ulteriore consolidamento e rafforzamento di Italo sul territorio, aumentando le frequenze grazie al graduale ingresso in flotta degli Italo EVO, arrivati ormai a 19 operativi. Gli ultimi 3 saranno pronti a viaggiare nei primi mesi del 2020 e permetteranno così alla Società di raggiungere ben 116 servizi giornalieri.

Nel corso del 2019 sono stati infatti consegnati 7 nuovi treni EVO, portando i treni nella flotta a 44. L'ingresso dei nuovi treni e l'ottimizzazione dell'utilizzo della flotta nel 2019 hanno permesso di aumentare il numero di servizi giornalieri da 90 a 102 (+ 13% rispetto al 2018). Inoltre, la rete è stata estesa a Bergamo (marzo 2019) e Udine (settembre 2019).

Il continuo processo di crescita è stato contraddistinto sempre dalla qualità dei servizi offerti da Italo, concepiti per rendere più agevole il viaggio dei passeggeri, e ha visto anche l'ampliamento dell'organico. E' da febbraio 2019 che la Società ha infatti avviato un piano triennale di assunzioni per un totale di più di 500 nuovi ingressi, volti a rinforzare il team di Italo e dando grandi possibilità di crescita interna a tutti i dipendenti.

Sotto il profilo economico, nell'esercizio 2019 si è registrato un ulteriore incremento della profittabilità, sostenuto dalla forte crescita dei ricavi combinata con un ulteriore miglioramento in termini di efficienza operativa. L'EBITDA Margin del 2019 si attesta ad un valore pari al 40,8%, in miglioramento di 6,1 punti percentuali rispetto all'esercizio 2018.

Sostenuta dalle brillanti performance conseguite nell'esercizio la Società ha onorato i propri impegni per le attività di finanziamento e di investimento, nonché proceduto alla distribuzione di dividendi a favore degli Azionisti.

Anche sotto il profilo finanziario il 2019 è stato un anno importante. Sulla scorta dei risultati operativi raggiunti e per supportare gli ingenti investimenti pianificati, la Società ha firmato un prestito bancario "green" per 1.100 milioni di Euro. L'operazione, che rafforza l'impegno di Italo per la sostenibilità ambientale, è una pietra miliare nel Green Financing, rappresentando il più grande prestito "green" mai erogato in Italia, e, per il settore trasporti, a livello mondiale.

Il 2019 ha visto inoltre l'esecuzione dell'operazione di fusione inversa per incorporazione della Società con la controllante GIP III Neptune SpA, che ha completato il processo finalizzato al cambio di governance che era stato avviato nel 2018.

Highlights finanziari

Sotto il profilo economico - finanziario, per l'esercizio 2019 si evidenzia quanto segue:

- Il **Fatturato** si attesta a 715,3 milioni di Euro, in miglioramento del 25,1% rispetto all'esercizio 2018 (+26,9% il fatturato del servizio di trasporto).
- L'**EBITDA** ammonta ad Euro 292,2 milioni, con un incremento del 47,0% rispetto al precedente esercizio ed una marginalità del 40,8%. In termini organici, l'EBITDA risulta pari a 262,4 milioni di Euro, incrementato del 44,4% rispetto al precedente esercizio, con un'incidenza sui ricavi (al netto dei Certificati Bianchi) del 38,3%, in aumento di 4,7 punti percentuali sull'esercizio 2018.
- L'**EBIT** si attesta a 235,7 milioni di Euro, con una variazione positiva del 44,8% (+72,9 milioni di Euro) rispetto all'esercizio 2018.
- L'**Utile dell'esercizio** è pari a 151,4 milioni di Euro, con un incremento del 63,0% (+58,5 milioni di Euro) rispetto al precedente esercizio.
- Gli **Investimenti** di competenza dell'esercizio 2019 sono pari a Euro 144,7 milioni (147,0 milioni nell'esercizio 2018) e riflettono il processo di espansione avviato dalla Società a partire dai precedenti esercizi.
- L'**Indebitamento Finanziario Netto** ammonta a 780,8 milioni di Euro, incrementato rispetto al precedente esercizio di 347,1 milioni di Euro per finanziarie il percorso di crescita intrapreso dalla Società, e anche in ragione dei debiti per leasing iscritti per effetto della prima applicazione del principio contabile IFRS 16.

Eventi non ricorrenti

In data 21 febbraio 2019 la GIP III Neptune SpA e la sua controllata Italo hanno dato esecuzione all'**operazione di fusione inversa per incorporazione** con efficacia fiscale e contabile retroattiva al 1 gennaio 2019.

Di seguito si espongono i principali impatti al 1 gennaio 2019 derivanti dalla fusione e riflessi nel bilancio d'esercizio della Società:

- rilevazione di **Intangible assets** per Euro 114,4 milioni, relativi all'iscrizione della Customer Relationship (Euro 88,7 milioni) e del valore del Marchio Italo (Euro 25,7 milioni), al lordo delle Imposte differite passive per Euro 33,0 milioni;
- rilevazione di un **Avviamento** per Euro 1.683,8 milioni;
- rilevazione di una **Riserva da Fusione** per Euro 1.766,2 milioni, pari al valore del Patrimonio Netto consolidato al 31 dicembre 2018 del Gruppo GIP III Neptune, al netto del Patrimonio Netto di Italo alla stessa data e delle operazioni intercorse sino alla data di fusione.

ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

Principali dati economici

Di seguito sono esposti i principali dati economici relativi all'esercizio 2019, confrontati con l'esercizio precedente.

DATI ECONOMICI (MEuro)	2019	2018	Var	Var %
Ricavi Operativi	715,3	571,6	143,7	25,1%
<i>di cui Certificati Bianchi</i>	29,8	30,4	(0,5)	(1,8%)
Costi Operativi	(423,1)	(372,8)	(50,3)	13,5%
<i>di cui non ricorrenti</i>	-	(13,2)	13,2	(100,0%)
EBITDA	292,2	198,8	93,4	47,0%
Ammortamenti, svalutazioni e plus(minus)valenze di attività non correnti	(56,5)	(36,1)	(20,5)	56,7%
EBIT	235,7	162,7	72,9	44,8%
Gestione Finanziaria	(36,0)	(31,6)	(4,3)	13,7%
EBT	199,7	131,1	68,6	52,3%
Imposte	(48,3)	(38,2)	(10,1)	26,4%
Risultato Netto	151,4	92,9	58,5	63,0%

L'esercizio 2019 si è chiuso facendo registrare un risultato positivo di Euro 151,4 milioni.

I **Ricavi operativi** ammontano ad Euro 715,3 milioni, con un incremento di Euro 143,7 milioni (+25,1%) rispetto al 31 dicembre 2018.

L'incremento è guidato dai **Ricavi del servizio di trasporto** (+26,9%) cresciuti per effetto della maggiore offerta. L'esercizio 2019 è stato infatti caratterizzato dal progressivo ingresso in esercizio di ulteriori 7 EVO che hanno portato la flotta a 44 treni. La maggiore offerta, inoltre, ha trovato una favorevole risposta del mercato che si è tradotta in performance positive su tutti i servizi offerti.

Stabili i **Ricavi da Certificati Bianchi** (-0,5 milioni di Euro). Per effetto degli interventi regolatori operati dalle autorità competenti nel 2018, tesi a ridurre il prezzo di borsa dei titoli di efficienza energetica, si è assistito, nel 2019, ad una sostanziale stabilizzazione del prezzo. La leggera riduzione dei ricavi rispetto al precedente esercizio trova quindi prevalente spiegazione nei minori prezzi di vendita mediamente consuntivati.

Infine, nel 2019 risultano iscritti in Bilancio anche i ricavi dei titoli assegnati in relazione ai risparmi conseguiti dalla flotta EVO (2,2 milioni di Euro per i risparmi energetici del biennio 2018-2019), che hanno parzialmente compensato i minori ricavi della flotta AGV.

I **Costi operativi** sono pari a 423,1 milioni di Euro e registrano un incremento di 50,3 milioni di Euro (+13,5%) rispetto al precedente esercizio, coerente con la crescita aziendale.

I maggiori ricavi conseguiti, unitamente ad una crescita meno che proporzionale dei costi, riverberano positivamente sull'**EBITDA**, che risulta incrementato del 47,0%, facendo registrare un valore di Euro 292,2 milioni, rispetto al valore di 198,8 milioni di Euro consuntivato al termine dell'esercizio 2018, e un apprezzabile incremento della marginalità rispetto all'esercizio precedente (+6,1 punti percentuali).

L'**EBIT** registra un incremento di Euro 72,9 milioni (+44,8%) rispetto all'esercizio 2018 e si attesta a Euro 235,7 milioni, dopo aver scontato ammortamenti e svalutazioni per Euro 56,5 milioni. L'incremento dell'**EBIT** nell'esercizio 2019 è sostanzialmente correlato al miglioramento dell'**EBITDA**, per Euro 93,4 milioni, parzialmente compensato dall'incremento complessivo della voce "Ammortamenti e svalutazioni" (+20,5 milioni di Euro), effetto fisiologico delle maggiori attività iscritte in bilancio.

L'EBT si attesta a Euro 199,7 milioni, con un incremento di Euro 68,6 milioni rispetto ai 131,1 milioni dell'esercizio 2018, che si traduce in una crescita percentuale del 52,3%. In termini di incidenza sui ricavi, si registra un incremento di 5,0 punti percentuali, passando da una marginalità del 22,9% nel precedente esercizio, ad una del 27,9% nel 2019.

Il saldo della **Gestione Finanziaria** è negativo per Euro 36,0 milioni, con un incremento di 4,3 milioni di Euro rispetto al precedente esercizio (+13,7%).

Le **Imposte sul reddito** ammontano a Euro 48,3 milioni e risultano incrementate di 10,1 milioni di Euro (+26,4%) rispetto all'esercizio 2018 in ragione dei migliori risultati conseguiti.

Il **Risultato dell'Esercizio** è positivo per 151,4 milioni di Euro, con un miglioramento di 58,5 milioni di Euro (+63,0%) rispetto all'esercizio 2018. In termini di marginalità l'esercizio 2019 si attesta a 21,2%, con una crescita di 4,9 punti percentuali rispetto all'esercizio precedente.

Principali dati patrimoniali

Di seguito sono esposti i principali dati patrimoniali relativi all'esercizio 2019, confrontati con i dati di chiusura del precedente esercizio.

DATI PATRIMONIALI (MEuro)	2019	2018	Var
Avviamento	1.683,8	-	1.683,8
Attività immateriali	115,4	9,0	106,4
Attività materiali	946,4	844,6	101,8
Diritto d'uso	52,5	-	52,5
Attività per imposte anticipate	19,5	45,8	(26,2)
A. Capitale Immobilizzato	2.817,8	899,4	1.918,3
Rimanenze	10,1	7,4	2,7
Crediti commerciali	8,3	7,2	1,1
Altre attività correnti	31,9	33,7	(1,7)
Debiti commerciali	(188,8)	(177,9)	(10,9)
Debiti per imposte correnti	(14,2)	(4,4)	(9,8)
Risconti passivi da servizi di trasporto	(44,6)	(31,9)	(12,7)
Altre passività correnti	(24,8)	(28,3)	3,5
B. Capitale Circolante Netto	(222,1)	(194,2)	(27,9)
Benefici ai dipendenti	(16,9)	(18,3)	1,4
Fondo imposte differite	(30,3)	-	(30,3)
Fondi non correnti	(4,1)	(3,3)	(0,8)
Altre passività non correnti	-	(1,3)	1,3
C. Altre attività (passività)	(51,2)	(22,9)	(28,3)
D. Capitale Investito Netto (A+B+C)	2.544,4	682,3	1.862,1
E. Indebitamento finanziario netto (PFN)	780,8	433,7	347,1
F. Capitale Proprio	1.763,6	248,6	1.515,0
G. Totale Fonti di Finanziamento (E+F)	2.544,4	682,3	1.862,1

Il **Capitale Immobilizzato** ammonta a 2.817,8 milioni di Euro e risulta significativamente incrementato (+ 1.918,3 milioni di Euro) in ragione della fusione inversa per incorporazione della GIP III Netptune SpA in Italo SpA, per effetto della quale l'attivo immobilizzato di Italo ha acquisito il valore dell'Avviamento (1.683,8 milioni di Euro), e di altri intangible assets (Euro 105,0 milioni composti dalla Customer Relationship per Euro 82,1 milioni e dal Marchio Italo per Euro 22,9 milioni, al lordo delle Imposte differite

passive per Euro 30,3 milioni alla data di bilancio).

Un ruolo significativo nel Capitale Immobilizzato della Società è poi rivestito dal materiale rotabile di proprietà, il cui costo storico ammonta a 1.126,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2019 e che nel corso dell'esercizio ha subito un incremento di 130,8 milioni di Euro per via dell'ampliamento della flotta EVO.

Si riducono di Euro 26,2 milioni le attività per imposte anticipate, principalmente per effetto dei positivi risultati conseguiti dalla Società che hanno determinato il parziale riassorbimento della fiscalità differita attiva generatasi in esercizi precedenti.

Il **Capitale Circolante Netto (CCN)** è negativo per Euro 222,1 milioni, con un incremento di 27,9 milioni di Euro rispetto al precedente esercizio.

La natura retail del business determina una condizione strutturale di capitale circolante negativo, dovuta al fatto che la maggior parte dei clienti paga anticipatamente il servizio richiesto rispetto alla fruizione dello stesso. Ciò determina un valore contenuto dei crediti commerciali rispetto al volume delle vendite. Per contro, l'ammontare delle passività correnti, ed in particolare dei debiti commerciali, è determinato da termini di pagamento dei fornitori che normalmente prevedono una dilazione rispetto alla prestazione. Conseguentemente l'ammontare delle passività correnti, ed in particolare dei debiti commerciali, tende ad eccedere stabilmente quello delle attività correnti.

Le variazioni delle voci che compongono il CCN non risultano significative, ma riflettono piuttosto l'ampliamento dell'attività e la conseguente crescita dei volumi. Gli scostamenti più rilevanti si registrano infatti nelle voci dei debiti commerciali e dei risconti passivi per servizi di trasporto venduti e non ancora erogati, nonché nelle passività per imposte correnti, incrementate sia per effetto delle performance conseguite che per il quasi integrale riassorbimento della fiscalità anticipata.

Nelle **Altre Attività e Passività** si registra un incremento delle passività di 28,3 milioni di Euro, ascrivibile in via prevalente alla fiscalità differita stanziata sulle poste iscritte a seguito della fusione intercorsa nell'anno.

Il **Capitale Investito Netto (CIN)**, pari a 2.544,4 milioni di Euro e coperto da capitale proprio per 1.763,6 milioni di Euro e da una posizione finanziaria netta di 780,8 milioni di Euro, registra un incremento di 1.862,1 milioni di Euro rispetto alla data di chiusura dell'esercizio precedente, dovuto in via prevalente all'aumento del capitale proprio indotto dagli effetti della fusione inversa con la controllante GIP III Neptune SpA, e in via residuale all'incremento dell'Indebitamento Finanziario Netto.

Principali dati sull'Indebitamento Finanziario Netto

Di seguito sono esposti i principali dati sull'Indebitamento Finanziario Netto al 31 dicembre 2019, confrontati con i dati di chiusura del precedente esercizio.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (MEuro)	2019	2018	Var
A. Disponibilità liquide	(93,2)	(289,0)	195,8
B. Attività finanziarie correnti	(80,2)	-	(80,2)
Parte corrente dell'indebitamento non corrente	2,4	4,5	(2,1)
Passività finanziarie per locazioni scadenti entro l'esercizio successivo	5,8	-	5,8
Altri debiti finanziari correnti	-	-	-
C. Indebitamento finanziario corrente	8,2	4,5	3,7
D. Indebitamento finanziario corrente netto (D = A + B + C)	(165,1)	(284,5)	119,4
Debiti bancari non correnti	897,8	718,2	179,6
Obbligazioni emesse	-	-	-
Altri debiti finanziari non correnti	-	-	-
Passività finanziarie per locazioni scadenti oltre l'esercizio successivo	48,2	-	48,2
E. Indebitamento finanziario non corrente	946,0	718,2	227,8
F. Indebitamento finanziario netto (F = D + E)	780,8	433,7	347,1

L'**Indebitamento Finanziario Netto (PFN)** si attesta a 780,8 milioni di Euro, con un incremento di 347,1

milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2018. Tale incremento è stato indotto dai seguenti fattori.

- Nel corso del 2019 sono stati utilizzati 150 milioni di Euro disponibili in forza del contratto di finanziamento sottoscritto nel 2018, portando l'esposizione complessiva a 880 milioni di Euro (al lordo dei costi di transazione). Successivamente la Società ha contratto, nel novembre 2019, un "Green Loan" del valore di 1.100 milioni di Euro, utilizzato per 900 milioni di Euro, per finanziare gli investimenti green che ha già sostenuto e che sosterrà nel prossimo futuro. Nell'ambito di tale operazione la size del prestito è stata incrementata di 20 milioni di Euro rispetto all'importo utilizzato.
- Nel corso dell'esercizio, inoltre, la Società ha distribuito ai propri Azionisti 401,9 milioni di Euro di dividendi. Tale distribuzione, unitamente all'attività di investimento, ha riverberato sulle disponibilità liquide e sulle attività finanziarie correnti alla fine dell'esercizio, complessivamente ridottesi rispetto all'anno precedente di 115,6 milioni di Euro.
- Da ultimo, l'Indebitamento Finanziario Netto risente della prima applicazione del principio contabile IFRS 16 che ha comportato l'iscrizione di un debito leasing pari a 54,0 milioni di Euro, in assenza del quale il valore della PFN si sarebbe attestato a 726,8 milioni di Euro, con una variazione in aumento di 293,1 milioni di Euro rispetto al 2018.

Quanto sopra trova riflesso nella variazione dell'indice finanziario **"Indebitamento Finanziario Netto/EBITDA"** che si incrementa di 0.5x, attestandosi a 2.7x (2.2x nell'esercizio 2018).

Migliorato in maniera considerevole l'indicatore **"Indebitamento Finanziario Netto/Patrimonio Netto"**, che passa dal valore di 1.7x nel 2018 al valore di 0.4x nel 2019 (-1.3x).

Principali flussi finanziari

Nella seguente tabella sono rappresentati i dati di sintesi del rendiconto finanziario per gli esercizi chiusi il 31 dicembre 2019 e 2018.

FLUSSI DI CASSA (MEuro)	2019	2018	Var
Flusso di cassa netto da attività operativa	283,6	206,3	77,3
Flusso di cassa netto da attività di investimento	(235,8)	(152,5)	(83,3)
Flusso di cassa netto da attività finanziaria	(243,6)	(31,9)	(211,7)
Totale variazione flusso di cassa	(195,8)	21,9	(217,7)

Il **flusso di cassa netto** dell'esercizio 2019 è negativo per 195,8 milioni di Euro.

Il flusso netto dell'attività operativa è incrementato di 77,3 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente ed è stato più che assorbito dall'attività di investimento e da quella finanziaria.

L'attività operativa ha infatti generato un flusso di cassa positivo di 283,6 milioni quasi interamente assorbito dal flusso di cassa negativo dell'attività di investimento di 235,8 milioni di Euro. La spesa per investimenti, in continuità con il precedente esercizio, è in via prevalente ascrivibile agli asset che la Società ha acquistato in coerenza con il piano di sviluppo (155,8 milioni di Euro). In via residuale, sono stati investiti 80,0 milioni di Euro in una operazione di asset capital management a breve termine.

Potendo contare sulla liquidità disponibile generata dal business, la Società ha avuto la possibilità di distribuire ai propri Azionisti dividendi straordinari che, in aggiunta al dividendo sugli utili dell'esercizio 2018, ammontano a complessivi 401,9 milioni di Euro.

Al termine dell'esercizio la cassa disponibile ammonta a 93,2 milioni di Euro, che diventano 173,4 se si considerano anche gli investimenti in attività finanziarie a breve in portafoglio, e continua ad evidenziare la capacità della Società di generare flussi finanziari positivi per onorare le passività correnti derivanti da impegni futuri per investimenti, oneri finanziari, distribuzione di dividendi ed eventuali esigenze di copertura del capitale circolante.

INVESTIMENTI DI COMPETENZA

Gli **investimenti di competenza** dell'esercizio 2019 sono pari a 144,7 milioni di Euro, con una riduzione di 2,3 milioni di Euro rispetto al precedente esercizio.

Di seguito si espone il dettaglio degli investimenti in attività materiali e immateriali di competenza dell'esercizio 2019 (per maggiori dettagli si rimanda alle Note del Bilancio).

INVESTIMENTI (MEuro)	2019	2018	Var
Attività Materiali			
Flotta Italo	101,8	62,6	39,2
Telematica a bordo treno	0,1	0,2	(0,1)
Investimenti materiali in corso	34,7	74,0	(39,3)
Investimenti presso stazioni ferroviarie	0,3	1,2	(0,9)
Altre attività materiali	1,3	2,7	(1,4)
Totale Investimenti Materiali	138,2	140,7	(2,5)
Attività Immateriali			
Software	2,3	3,9	(1,6)
Investimenti immateriali in corso	4,2	2,3	1,9
Totale Investimenti Immateriali	6,5	6,2	0,3
Totale Investimenti	144,7	147,0	(2,3)

Gli investimenti in nuovi treni rappresentano la componente principale degli investimenti effettuati dalla Società, in continuità con gli esercizi precedenti.

Nel corso dell'esercizio 2019 gli investimenti relativi alla Flotta EVO ammontano ad Euro 130,8 milioni, che includono le milestone residue riferite ai treni entrati in esercizio nel corso dell'anno e gli acconti relativi agli ulteriori treni in corso di costruzione (iscritti fra gli investimenti materiali in corso).

A seguito dell'operazione di fusione inversa avvenuta nel corso del 2019, che ha avuto efficacia contabile e fiscale retrodatata al 1 gennaio 2019 ai sensi di quanto previsto dall'articolo 2504-bis, secondo comma, del codice civile, sono state inoltre rilevate le seguenti attività.

Attività immateriali derivanti da fusione (MEuro)	2019	2018	Var
Avviamento	1.683,8	-	1.683,8
Customer Relationship	93,1	-	93,1
Marchio	27,5	-	27,5
Totale Attività derivanti da fusione	1.804,4	-	1.804,4

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO

Attività Operativa

Il **20 febbraio 2019** è stato firmato l'accordo sindacale "CCL ITALO", il nuovo contratto collettivo di lavoro applicabile a tutti i dipendenti per un periodo di validità di 3 anni.

Il **4 marzo 2019** è stata inaugurata la nuova sezione "Giochi" disponibile sul portale di bordo Italo Live, l'intrattenimento di viaggio che Italo offre gratuitamente a tutti i suoi passeggeri, che tramite collegamento wi-fi possono accedere ai tanti contenuti a disposizione.

Il **10 marzo 2019** è stato inaugurato il servizio verso la città di Bergamo con 2 servizi giornalieri. In questo modo i tanti viaggiatori bergamaschi hanno avuto modo di essere collegati al network dell'alta velocità, potendo andare e tornare in giornata a Roma o recarsi in una delle altre città collegate da Italo.

Il **22 maggio 2019** è stato sottoscritto un atto integrativo dell'Accordo Quadro con RFI, con cui è stata fra l'altro estesa la durata sino a dicembre 2033. Il nuovo accordo prevede inoltre un aumento della capacità, l'ottimizzazione degli intervalli di tempo e il miglioramento della puntualità, dando la possibilità di pianificare servizi aggiuntivi, nonché di far circolare sulla dorsale sia i treni della flotta AGV sia della flotta EVO.

Il **3 giugno 2019** Italo ha partecipato alla conferenza su "Trasporti e sostenibilità" organizzata dall'Università Milano Bicocca nell'ambito del Festival dello Sviluppo Sostenibile 2019 promosso da ASVIS. Il convegno ha riunito sia i player istituzionali che quelli del mondo delle imprese con l'obiettivo di sviluppare un'agenda coerente e concreta verso un trasporto sostenibile. In particolare, la presenza di grandi aziende come Italo, Snam 4 Mobility e Go flash, coinvolte attivamente nello sviluppo di modalità di trasporto sostenibili, ha permesso di avere una discussione pratica sul tema. Con la propria partecipazione Italo ha inteso sottolineare ancora una volta il suo impegno per il rispetto e la tutela dell'ambiente raccontando quanto fatto fino ad ora e quanto ha intenzione di fare.

Nel mese di **giugno 2019** è entrato in vigore il nuovo orario ferroviario con una crescita in termini di collegamenti giornalieri e di network. Inoltre, grazie al trasporto integrato rotaia-gomma ItaloBus, sono stati attivati i collegamenti stagionali con la Costiera Amalfitana, servendo Vietri, Cetara, Maiori, Minori, Atrani e Amalfi, e con la costa veneta, collegata con 10 servizi quotidiani da Mestre, toccando località turistiche come Caorle, Bibione, Punta Sabbioni e Jesolo. Il network ItaloBus, in forte espansione, ha quindi visto così 10 nuovi ingressi per la stagione estiva, fino al 15 settembre.

Il **24 giugno 2019** Italo ha introdotto Amazon Pay, una nuova modalità di pagamento per tutti coloro che acquistano biglietti online.

Il **29 luglio 2019**, grazie all'accordo siglato con Alipay, la piattaforma di pagamento mobile del gruppo Alibaba, è stata abilitata la nuova modalità di pagamento nelle stazioni di Milano, Venezia, Verona, Firenze e Roma. La collaborazione è volta a migliorare l'esperienza di viaggio e di acquisto dei turisti cinesi nelle principali città del nostro Paese.

In data **1 settembre 2019** sono stati inaugurati i collegamenti con la città di Udine.

Il **23 settembre 2019** è stata rilasciata la nuova app Italo Impresa, dedicata alla clientela business delle piccole-medie imprese e delle partite IVA.

Nel mese di **dicembre 2019** è stato sottoscritto il Contratto di Accesso per gli orari di servizio 2019/2020. Tale contratto viene sottoscritto annualmente dalla Società con il gestore dell'infrastruttura RFI, ed è volto a disciplinare l'assegnazione degli slot per l'utilizzazione annuale delle linee ferroviarie e dei relativi

servizi.

Attività Finanziaria

Nel mese di **novembre 2019** la Società ha sottoscritto con un consorzio di banche un prestito bancario “green” per un ammontare pari a 1.100 milioni di Euro. Tale operazione rappresenta una pietra miliare della categoria dei cd. Green Financing; per ammontare è infatti il maggior finanziamento green concesso in Italia e il maggiore a livello mondiale nel settore dei trasporti.

Il Green Loan include inoltre la possibilità di attivare una clausola di “opzione legata alla sostenibilità” in base alla quale Italo, rispettando alcuni KPIs di sostenibilità Environmental Sustainability Governance (ESG), potrà conseguire una riduzione dello spread.

La società specializzata nella verifica dei requisiti di sostenibilità ha emesso una SPO (Second Party Opinion) positiva riguardo al Green Finance Framework di Italo in linea con i Green Loan Principles confermando la qualifica di “pure-player”, dal momento che il suo modello di business sostiene un futuro a bassa emissione di carbonio avendo ricavi generati totalmente o prevalentemente da attività verdi.

Le somme ottenute sono state utilizzate: quanto a Euro 900 milioni per estinguere l’esposizione della Società connessa all’indebitamento precedente e coprire i costi accessori, inclusa la chiusura anticipata di operazioni di hedging, mentre una linea aggiuntiva di Euro 200 milioni è disponibile al fine di sostenere possibili ulteriori attività (general corporate purpose).

I nuovi termini e condizioni contrattuali comportano per la Società condizioni più favorevoli e un’estensione della durata del prestito di 1 anno (con scadenza finale nel 2024).

Sempre nel mese di **novembre 2019**, la Società ha inoltre sottoscritto tre contratti IRS - Interest Rate Swap, due dei quali classificabili come “ESG Linked Swap” che includono meccanismi di incentivazione allineati con gli indicatori di performance sostenibili delineati nel contratto di finanziamento.

Eventi Societari

A **febbraio 2019** è stata data esecuzione all’operazione di fusione inversa per incorporazione della GIP III Neptune SpA nella sua controllata Italo SpA, con efficacia fiscale e contabile retrodatata al 1 gennaio 2019.

A **dicembre 2019**, a seguito delle dimissioni rassegnate dal dott. Andrew Harvey Gillespie-Smith dalla carica di membro del Consiglio di Amministrazione è stata nominata per cooptazione la dott.ssa Lucy Chadwick.

Iniziative sociali e culturali

Nel mese di febbraio 2019 Italo ha sostenuto il progetto **Ospedali Dipinti**, supportando l’associazione “**Donare è vita**” per il progetto “**Acquario**” da realizzare nell’ospedale Monaldi di Napoli. Ospedali Dipinti, a disposizione di onlus, fondazioni, aziende e privati, ha permesso di dipingere sale e reparti in numerose strutture ospedaliere sul territorio nazionale. Italo, che crede molto in queste iniziative sociali che sorgono spontanee sul territorio, ha deciso di supportare l’iniziativa e di partecipare subito al progetto “Acquario” per rendere concreto il rifacimento dell’ “Unità operativa di assistenza meccanica al circolo e dei trapianti in pazienti adolescenti” dell’Ospedale Monaldi di Napoli. Tutti i dipendenti di Italo hanno potuto donare per realizzare il sogno dei piccoli pazienti, mentre l’azienda ha raddoppiato il valore delle donazioni dei dipendenti versando il corrispettivo dell’importo totale raccolto.

Nella giornata dell’8 marzo, donando le piantine di Ortensia e Gardenia alle proprie viaggiatrici nella Lounge Italo Club di Roma Termini, Italo ha sostenuto **AIMS, Associazione Italiana Sclerosi Multipla**, e l’iniziativa “**Bentornata Gardensia**”, campagna dedicata alle donne con sclerosi multipla.

Sempre nel mese di marzo è stata avviata la **collaborazione con il Museo Egizio**, fondato a Torino nel 1824 e considerato, a livello mondiale, il più antico museo interamente dedicato alla civiltà nilotica, secondo soltanto al Museo del Cairo. Italo, che da sempre attribuisce un ruolo fondamentale alla cultura, quale indiscutibile volano per una crescita sostenibile e realizza da sempre interessanti iniziative in collaborazione con le istituzioni culturali del territorio in cui opera, ha dato l'opportunità ai suoi viaggiatori di accedere al museo a condizioni agevolate.

Ad aprile 2019 Italo ha collaborato all'evento **Lezioni di Storia Festival** tenutosi a Napoli dal 25 al 28 aprile.

Il 7 maggio 2019 è partita la sfida di Italo in collaborazione con l'organizzazione umanitaria **HUMANA People to People Italia** per l'utilizzo delle Ecobox, contenitori per la raccolta di indumenti, nella sede centrale di Italo e negli staff corner di Napoli, Roma e Milano, con l'obiettivo di sensibilizzare tutti sui temi del recupero dell'abbigliamento usato e sull'economia circolare. Per ogni chilogrammo raccolto Italo ha previsto un contributo economico per sostenere ulteriormente tutte le attività di HUMANA.

Nel mese di giugno 2019, grazie al servizio intermodale rotaia – gomma Italobus, Italo ha servito Mantova con 4 collegamenti quotidiani, dando modo ai suoi viaggiatori di raggiungere comodamente il **festival Without Frontiers – Lunetta a Colori**, festival di arte contemporanea, riqualificazione urbana e valorizzazione culturale tenutosi nel capoluogo lombardo che ha come obiettivo dichiarato quello di abbattere ogni frontiera, unendo il centro alle periferie tramite l'arte e la cultura.

Italo ha sostenuto le celebrazioni per il **decennale dell'inserimento delle Dolomiti nella lista del Patrimonio Mondiale UNESCO** che dal 26 giugno 2019 ha preso il via a Cortina d'Ampezzo. Grazie al servizio intermodale rotaia – gomma Italobus, Italo ha servito Cortina con 4 collegamenti quotidiani dando modo ai propri viaggiatori di raggiungere i tantissimi eventi in programma.

Ad agosto 2019 Italo ha partecipato ad un'altra grande iniziativa culturale che si è svolta in Campania: la **rassegna di musica lirica e sinfonica "Un'Estate da Re"**, che ha visto protagonisti artisti e musicisti di caratura internazionale.

Dal 10 ottobre 2019 Italo ha accompagnato i suoi viaggiatori alla **mostra "Botero"**, esposizione aperta al pubblico dal 12 ottobre al 26 gennaio 2020, che si è tenuta a Palazzo Pallavicini a Bologna.

Nel mese di novembre 2019 Italo ha sostenuto il Telefono Rosa, **Associazione Nazionale Volontarie del Telefono Rosa Onlus**, da anni al fianco delle vittime di violenza e dei loro bambini aiutando a proteggerli e a ridare dignità e speranza alle loro vite, al fine di diffondere il messaggio di uguaglianza e supporto reciproco, nonché la prevenzione della violenza. Per una settimana dal 25 novembre, giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne, Italo ha sostenuto l'associazione con una campagna nelle Lounge di Napoli Centrale, Roma Termini e Milano Centrale.

Iniziativa commerciali

Il 4 febbraio 2019 è stata lanciata **"2 poltrone per 1"**, l'iniziativa dedicata a tutti gli iscritti Italo Più che consente di andare al cinema in 2 acquistando 1 solo biglietto e godersi le nuove proposte cinematografiche delle più importanti produzioni nazionali e internazionali. Ulteriori partnership cinematografiche sono state replicate nel periodo estivo, in occasione dell'uscita cinematografica di "Spider-Man™: Far From Home" e nel mese di dicembre in occasione dell'uscita del film "Jumanji: The Next Level".

Il 19 giugno 2019 è stata avviata la **collaborazione con una società di ticketing** leader mondiale nella vendita diretta di biglietti per eventi live. Grazie all'iniziativa tutti i viaggiatori Italo hanno avuto la possibilità di acquistare biglietti per una selezione di grandi eventi live italiani a condizioni agevolate.

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Il contesto macroeconomico¹

Secondo i dati pubblicati dalla Banca d'Italia nel Bollettino Economico n. 1/2020 **i rischi per l'economia globale sono ancora al ribasso**; il commercio mondiale ha ripreso a espandersi e vi sono stati segnali di attenuazione delle dispute tariffarie fra Stati Uniti e Cina, ma le prospettive restano incerte e sono in aumento le tensioni geopolitiche. Aspettative meno pessimistiche sulla crescita, favorite dall'orientamento accomodante delle banche centrali, hanno tuttavia sospinto i corsi azionari e agevolato un moderato recupero dei rendimenti a lungo termine. Su questo scenario il Governatore della Banca d'Italia ha però dichiarato nel mese di febbraio 2020 che gravano rilevanti rischi al ribasso.

Nell'area dell'euro l'attività economica è frenata dalla debolezza della manifattura, particolarmente accentuata in Germania nonostante un andamento superiore alle attese a novembre 2019; permane il rischio che ne risenta anche la crescita dei servizi, rimasta finora più solida. L'andamento dell'economia incide sull'inflazione, che nelle proiezioni dell'Eurosistema è sostenuta dallo stimolo monetario ma viene prevista ancora inferiore al 2% nel prossimo triennio. Il Consiglio direttivo della BCE ha riconfermato la necessità di mantenere l'attuale orientamento accomodante.

Le ultime informazioni disponibili suggeriscono che **in Italia l'attività economica, lievemente cresciuta nel terzo trimestre del 2019, sarebbe rimasta pressoché stazionaria nel quarto**, continuando a risentire soprattutto della debolezza del settore manifatturiero. Nelle indagini dell'Istat e della Banca d'Italia le imprese esprimono valutazioni appena più favorevoli sugli ordini e sulla domanda estera, ma continuano a considerare l'incertezza e le tensioni commerciali come fattori che ostacolano la propria attività. Per il 2020 le aziende programmano un'espansione degli investimenti, anche se più contenuta dell'anno precedente.

Negli ultimi mesi del 2019 **gli acquisti di titoli pubblici italiani da parte di investitori esteri sono stati ingenti** (90 miliardi tra gennaio e novembre 2019). Il saldo debitorio della Banca d'Italia sul sistema dei pagamenti europeo TARGET2 è significativamente migliorato. Nel corso del 2019 il surplus di conto corrente è rimasto ampio; la posizione estera netta dell'Italia è prossima all'equilibrio.

Nel terzo trimestre 2019 il **numero di occupati è lievemente aumentato**, soprattutto nel settore dei servizi; i dati disponibili segnalano un'espansione anche negli ultimi mesi dell'anno. La crescita delle retribuzioni è positiva (0,7% sull'anno precedente) seppure in diminuzione, rispecchiando il permanere di rilevanti settori dell'economia in attesa di rinnovo contrattuale.

L'inflazione è contenuta (0,5% in dicembre 2019). Alla dinamica dei prezzi contribuiscono soprattutto i servizi, mentre è ancora modesta la crescita dei prezzi dei beni industriali. L'inflazione di fondo si è appena rafforzata nei mesi autunnali, allo 0,7%. Nei sondaggi più recenti le aspettative di inflazione delle imprese sono leggermente diminuite.

Dalla metà di ottobre 2019 **sono saliti i rendimenti dei titoli di Stato e i corsi azionari italiani**, riflettendo una tendenza comune ad altri paesi dell'area dell'euro, nonché la pubblicazione di alcuni dati economici per l'area più favorevoli delle attese. Non sono aumentati i rendimenti delle obbligazioni emesse dalle banche e dalle società non finanziarie italiane, inferiori di oltre 70 punti base alla media del primo semestre del 2019.

¹ Fonte: dati pubblicati dalla Banca d'Italia nel Bollettino Economico n. 1 – 2020 (gennaio 2020).

Il costo del credito è sceso, in modo significativo per le famiglie. Per queste ultime la crescita dei prestiti resta solida, mentre è negativa per le imprese, rispecchiando - sulla base dei sondaggi - soprattutto la debolezza della domanda di finanziamenti. Secondo le banche le misure adottate a settembre 2019 dal Consiglio direttivo della BCE concorreranno a favorire un miglioramento delle condizioni creditizie.

Le informazioni preliminari disponibili per il 2019 segnalano una **lieve flessione dell'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche in rapporto al PIL e un aumento del rapporto tra il debito e il prodotto**. La manovra di bilancio per il triennio 2020-2022, approvata a dicembre 2019 dal Parlamento, accresce il disavanzo di 0,7 punti percentuali del PIL in media all'anno rispetto ai valori tendenziali. Nei programmi del Governo l'incidenza sul prodotto dell'indebitamento netto e del debito, dopo una stabilizzazione nel 2020, si ridurrebbe nel biennio successivo.

Le proiezioni macroeconomiche per l'economia italiana nel triennio 2020-2022 parlano di una graduale ripresa globale e condizioni monetarie accomodanti che favorirebbero il ritorno a una crescita moderata pur permanendo rilevanti i rischi.

Il mercato di riferimento

Secondo le analisi della Corte dei Conti Europea i **trasporti rappresentano un settore strategico dell'economia dell'UE** che incide direttamente sulla vita quotidiana di tutti i cittadini dell'Unione e genera circa 11 milioni di posti di lavoro. Di conseguenza, validi sistemi di trasporto rappresentano una delle basi dell'integrazione europea, giacché la piena interconnessione e la sostenibilità delle reti di trasporto sono una condizione necessaria per il completamento e il corretto funzionamento del mercato unico europeo. Negli ultimi decenni, i volumi dei trasporti di merci e passeggeri nell'UE hanno fatto registrare una crescita prevedibilmente destinata a continuare, anche se a ritmo più lento. Dal punto di vista dei volumi, il trasporto su strada rappresenta la gran maggioranza degli spostamenti di merci e passeggeri; attualmente il mercato non offre agli utenti incentivi sufficienti per passare ad altri modi di trasporto, che in genere rimangono meno competitivi.

Stante la sua rilevanza il settore rientra negli obiettivi strategici dell'UE; il trattato sul funzionamento dell'Unione (TFUE) ha infatti gettato le basi della **rete transeuropea di trasporto (TEN-T)**, una rete multimodale integrata che consente la circolazione rapida e agevole delle persone e delle merci in tutto il territorio dell'UE.

Per ottenere un mercato unico funzionante, la Commissione Europea ha attivamente sostenuto **l'apertura e la liberalizzazione del mercato interno dei trasporti**. Per quanto riguarda le ferrovie, il trasporto merci è aperto alla concorrenza dal 2007, mentre il trasporto internazionale è stato liberalizzato nel 2010. La liberalizzazione del mercato ferroviario non è stata però realizzata in maniera uniforme negli Stati membri. Solo pochi di essi hanno liberalizzato il mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri. I soggetti che si affacciano al mercato subiscono ancora discriminazioni per quanto riguarda l'accesso alle infrastrutture ferroviarie e alle strutture dei servizi essenziali, la cui proprietà e gestione sono spesso in mano agli operatori storici.

Nel 2016 l'UE ha adottato il **quarto pacchetto ferroviario** che innova profondamente il quadro regolamentare del settore e propone proprio un approccio integrato volto a rivitalizzare il trasporto ferroviario dell'UE per favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo. In Italia il percorso di implementazione del quarto pacchetto ferroviario si è completato nel mese di giugno 2019, con il recepimento delle ultime due direttive del cd. "pilastro tecnico" del quarto pacchetto ferroviario, relative all'interoperabilità del sistema ferroviario nell'Unione Europea e alla sicurezza delle ferrovie.

E' sicuramente attiva a **livello europeo una politica a sostegno dello sviluppo del mercato del trasporto ferroviario**, da realizzarsi anche attraverso il sostegno agli investimenti in infrastrutture, la cui responsabilità per lo sviluppo, il finanziamento e la costruzione, tuttavia, spetta principalmente agli Stati

membri.

Non può quindi non rivestire un **ruolo fondamentale anche il tasso di sviluppo delle infrastrutture** che nell'ambito dell'Unione Europea non è uniforme, e la loro quantità e disponibilità è ancora insufficiente, soprattutto nelle regioni orientali. In alcuni Stati membri le reti centrali TEN-T sono già complete o quasi, mentre in altri il lavoro da fare è ancora molto.

A livello nazionale la liberalizzazione del mercato ferroviario AV, per quanto abbia avuto un percorso lento, può dirsi oggi compiuta. Nel comparto del trasporto passeggeri l'apertura del mercato interno ha indotto un indubbio miglioramento della qualità del servizio offerto e distratto traffico al trasporto aereo e stradale. In particolare il mercato del trasporto ferroviario ad alta velocità ha registrato dal 2012, anno di ingresso sul mercato di Italo, una crescita pari a circa l'8% annuo. Si stima che la crescita del 2019 rispetto al 2018 si attesti ad un valore del 6% circa, con una percentuale significativa di traffico rinveniente da altri mezzi di trasporto. Per i prossimi anni, si stima invece una sostanziale stabilizzazione del mercato, con una crescita più moderata, nell'ordine dell'1-2% annuo per i prossimi 5 anni.

Sotto il profilo infrastrutturale, nel corso della XVII legislatura, **i finanziamenti per le infrastrutture ferroviarie in Italia** sono stati effettuati sulla base del programma definito "cura del ferro" volto a favorire un rafforzamento del trasporto ferroviario per garantire un miglior equilibrio sulle modalità di trasporto di persone e merci. In coerenza con la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria gli stessi sono stati concentrati su alcune opere particolarmente onerose (Terzo valico di Giovi, Alta Velocità Brescia-Verona-Padova della linea Milano-Venezia, Nuovo valico del Brennero, e altre).

Oltre a questi investimenti, interventi economicamente significativi hanno inoltre riguardato l'adeguamento funzionale delle reti, la sicurezza ferroviaria, la rimozione dei passaggi a livello, l'ammmodernamento tecnologico delle dotazioni, oltre ad investimenti su tratte ferroviarie afferenti a nodi urbani, linee regionali e nodi di interscambio modale.

Il nuovo Piano Industriale 2017-2026 del Gruppo FS Italiane prevede investimenti per 94 miliardi di Euro, di cui 73 miliardi di Euro per le infrastrutture, che riverberando positivamente sulla offerta di mobilità influiscono sulle opportunità di business delle aziende del settore.

Il settore dei trasporti, infine, si configura come una delle sfide più ardue per la realizzazione degli **obiettivi generali di decarbonizzazione** della UE, dal momento che i trasporti sono responsabili di circa un quarto di tutte le emissioni di gas a effetto serra nell'Unione Europea e giacché dal 2014 le emissioni del settore dei trasporti hanno nuovamente cominciato ad aumentare.

Nel quadro delle politiche vigenti, tenendo anche conto della prevista crescita che interesserà il trasporto di merci e quello passeggeri, entro il 2050 le emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti dovrebbero diminuire del 15% rispetto al 2005 e le imprese operanti nel settore dovranno essere in grado di cogliere le opportunità di questa sfida.

Italo, unica società di trasporto a potersi fregiare del titolo di "pure-player" attribuito da Sustainalytics, rappresenta una eccezione nel settore, avendo il 100% dei treni elettrici.

IL QUADRO NORMATIVO

L'attività della Società è soggetta alle norme che disciplinano l'esercizio dell'attività di trasporto ferroviario e, segnatamente, l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri (di tipologia AV/AC), prestati in regime di libero mercato (vale a dire non soggetti ad obblighi di servizio pubblico).

Di seguito si fornisce una descrizione del quadro normativo che regola il settore di riferimento, che si ritiene utile a fornire una rappresentazione del contesto regolatorio nel quale la Società opera.

La normativa comunitaria e nazionale rilevante

Le direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE ("**Primo Pacchetto Ferroviario**") hanno dato inizio alla liberalizzazione del mercato ferroviario, stabilendo il principio di libertà di accesso da parte delle Imprese Ferroviarie alla rete ferroviaria e alla prestazione dei servizi di trasporto a condizioni trasparenti, eque e non discriminatorie. Tali direttive sono state recepite nell'ordinamento italiano dal Decreto Legislativo dell'8 luglio 2003 n. 188 ("attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria").

Le suindicate direttive sono state oggetto di rifusione nella direttiva 2012/34/CE del 21 novembre 2012. Tale direttiva è stata recepita dal Decreto Legislativo del 15 maggio 2015 n. 112 ("attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario"), che ha abrogato e sostituito il Decreto Legislativo dell'8 luglio 2003 n. 188.

Le direttive 2004/49/CE, 2004/50/CE e 2004/51/CE ("**Secondo Pacchetto Ferroviario**") hanno introdotto misure relative alla sicurezza ferroviaria e all'interoperabilità del sistema ferroviario europeo (possibilità per i treni di ogni Stato membro di circolare su tutta la rete europea). Tali direttive sono state recepite da:

- Decreto Legislativo del 10 agosto 2007 n. 162 ("attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie"), successivamente abrogato e sostituito dal Decreto Legislativo del 14 maggio 2019 n. 50 ("Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie"), fatta eccezione per i certificati di sicurezza in corso di validità alla data di entrata in vigore di quest'ultimo decreto, validi fino alla data di scadenza degli stessi;
- Decreto Legislativo del 10 agosto 2007 n. 163 ("attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo").

Sono state poi adottate ulteriori direttive (direttive 2007/58/CE e 2007/59/CE - costituenti il "**Terzo Pacchetto Ferroviario**" - recepite dalla Legge del 23 luglio 2009 n. 99, dal Decreto Legislativo del 25 gennaio 2010 n. 15 e dal Decreto Legislativo del 30 dicembre 2010 n. 247; direttive 2016/797/UE, 2016/798/UE e 2016/2370/UE - costituenti il "**Quarto Pacchetto Ferroviario**" - recepite con il Decreto Legislativo del 14 maggio 2019 n. 57 e con il Decreto Legislativo del 14 maggio 2019 n. 50), il cui obiettivo è l'incremento di competitività dei servizi ferroviari ed il consolidamento di uno spazio ferroviario unico europeo.

Il ruolo del Gestore dell'Infrastruttura

Il Gestore dell'Infrastruttura è il soggetto incaricato della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, costituita dal complesso di linee - ivi inclusa l'Alta Velocità - ed impianti utilizzati per la circolazione ferroviaria (con esclusione delle reti regionali e locali isolate o adibite ai soli trasporti urbani ed extraurbani regionali e delle reti private).

Il Gestore dell'Infrastruttura procede all'assegnazione in favore delle imprese ferroviarie della capacità di infrastruttura - in termini di tracce orarie - e procede alla determinazione dei relativi canoni (conformemente ai criteri definiti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti) ed alla relativa riscossione.

Il ruolo di Gestore dell'Infrastruttura è svolto da RFI in forza dell'atto di concessione rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con decreto ministeriale 31 ottobre 2000 n. 138T.

Le funzioni dell'Organismo di Regolazione

L'Organismo di Regolazione vigila sui rapporti tra Gestore dell'Infrastruttura e Imprese Ferroviarie e può essere da queste adito in caso di trattamenti ingiusti, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio derivante dalle decisioni assunte dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di assegnazione di tracce orarie e sistema di imposizione dei canoni. Le decisioni dell'Organismo di Regolazione possono essere impugnate dinanzi agli organi della giustizia amministrativa.

Il ruolo di Organismo di Regolazione è attualmente svolto dall'**Autorità di Regolazione dei Trasporti**, istituita ai sensi dell'art. 37 del Decreto Legge del 6 dicembre 2011 n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla Legge del 22 dicembre 2011 n. 214) nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla Legge del 14 novembre 1995 n. 481.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha anche il compito di stabilire i criteri di determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura da parte del Gestore.

Condizioni per l'esercizio dell'attività ferroviaria

Il Decreto Legislativo del 15 maggio 2015 n. 112 - in linea con quanto precedentemente previsto dal Decreto Legislativo dell'8 luglio 2003 n. 188 - subordina l'esercizio dell'attività di trasporto ferroviario al possesso dei seguenti titoli:

- licenza ferroviaria corrispondente al servizio prestato;
- certificato di sicurezza;
- contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

La licenza ferroviaria è un'autorizzazione valida su tutto il territorio dell'Unione Europea in virtù della quale è riconosciuta ad un'impresa la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come "impresa ferroviaria" (la capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi).

La licenza ferroviaria è rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il rilascio è subordinato al possesso di determinati requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale nonché di adeguata copertura assicurativa per responsabilità civile.

Le licenze hanno validità temporale illimitata. Il Ministero ha tuttavia il potere di verificare in ogni momento il mantenimento dei requisiti suindicati, il cui venir meno può determinare la sospensione o la revoca delle licenze.

Le norme procedurali in materia di rilascio, revisione e conferma delle licenze sono contenute in apposite Linee Guida adottate dal Ministero.

Il certificato di sicurezza attesta il rispetto da parte dell'impresa ferroviaria delle norme in materia di requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e di requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa.

La normativa che disciplina allo stato attuale il certificato di sicurezza è contenuta nel Decreto Legislativo del 10 agosto 2007 n. 162.

Il certificato di sicurezza: (i) è rilasciato dall'ANSF (Autorità Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria); (ii) scade ogni cinque anni ed è rinnovato a richiesta dell'impresa ferroviaria; (iii) è aggiornato parzialmente o integralmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambino in modo sostanziale.

Le norme procedurali in materia di rilascio, rinnovo e aggiornamento del Certificato di Sicurezza sono contenute in apposite Linee Guida adottate dall'ANSF.

Nell'ambito dell'ampliamento del suo network, Italo ha presentato ad ottobre una richiesta di aggiornamento del proprio Certificato di Sicurezza in corso di validità (rilasciato a norma Decreto Legislativo del 10 agosto 2007 n. 162), adempiendo alle nuove modalità per il rilascio del Certificato di Sicurezza Unico alle imprese ferroviarie di cui alla direttiva 2016/798/UE.

Il contratto di utilizzo dell'infrastruttura è un contratto concluso tra il Gestore dell'Infrastruttura e un'impresa ferroviaria in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura in termini di tracce orarie a fronte del pagamento dei canoni per un periodo pari alla vigenza di un orario di servizio. L'orario di servizio è definito annualmente dal Gestore dell'Infrastruttura e comprende il periodo intercorrente tra la seconda domenica del mese di dicembre dell'anno x e il secondo sabato del mese di dicembre dell'anno x+1.

L'utilizzo dell'Infrastruttura comporta il diritto per le Imprese Ferroviarie di fruire dei servizi rientranti nel c.d. Pacchetto Minimo di Accesso (o PMdA) nonché dei servizi diversi dal PMdA. I servizi rientranti nel PMdA sono prestati dal Gestore dell'Infrastruttura e comprendono: trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ai fini della conclusione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura; diritto di utilizzo della capacità assegnata; uso dell'infrastruttura, compresi scambi e raccordi; controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento ed instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione; uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile; tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio di trasporto ferroviario per il quale è stata concessa la capacità.

Il contratto di utilizzo dell'infrastruttura è stipulato a valle del processo di allocazione delle tracce orarie in relazione a ciascun orario di servizio e disciplina l'utilizzo delle stesse (e degli altri servizi del PMdA) - sotto il profilo economico e giuridico - in conformità al quadro regolatorio definito dal Gestore dell'Infrastruttura e dall'ART in applicazione del Decreto Legislativo del 15 maggio 2015 n. 112.

La Società ha sottoscritto con RFI, nel 2008, l'Accordo Quadro che definisce i termini e le condizioni per l'accesso e l'utilizzo della rete ferroviaria italiana. L'Accordo Quadro, predisposto sulla base del modello allegato al PIR, è stato successivamente modificato e integrato; da ultimo nell'esercizio 2019, è stato sottoscritto un atto integrativo con cui è stata, fra l'altro, prorogata la durata sino al 2033.

FATTORI DI RISCHIO

Il primo comma dell'art. 2428 del Codice Civile richiede la descrizione dei principali rischi ed incertezze cui è esposta l'impresa, tali da impattare sulla situazione della Società nel prevedibile futuro.

Di seguito quelli che si ritengono nel complesso i fattori causali che alimentano il sistema dei rischi aziendali, unitamente alle attività messe in atto per il loro monitoraggio e mitigazione.

Rischi operativi

Rischi connessi alla dipendenza dal costruttore e manutentore della flotta Italo

L'attività della Società dipende largamente dal fornitore Alstom, dal quale ha acquistato la flotta (AGV e EVO) e i servizi di manutenzione.

Qualora il fornitore non potesse, o non intendesse più, fornire i servizi di manutenzione di treni ai livelli richiesti, la Società potrebbe incontrare difficoltà a reperire un fornitore di servizi di manutenzione con le stesse capacità tecniche a condizioni economicamente accettabili, con possibile compromissione del corretto funzionamento della flotta Italo e dei suoi livelli di sicurezza. Tali evenienze avrebbero un impatto negativo sulla capacità della Società di rendere i propri servizi.

Per tale ragione, il contratto che regola il servizio di manutenzione reso da Alstom prevede livelli di servizio definiti e un sistema di penali per il loro mancato raggiungimento che consente la mitigazione del rischio.

Si evidenzia che non si sono mai verificati casi in cui Alstom non abbia fornito i servizi di manutenzione dei treni ai livelli richiesti.

Rischi connessi agli impianti di manutenzione e all'interruzione della loro attività

La Società non è proprietaria degli impianti in cui viene effettuata la manutenzione dei treni. L'eventuale impossibilità di poter continuare ad usufruire di tali impianti potrebbe avere un impatto negativo sulla propria attività e, conseguentemente, sulle sue prospettive e sulla sua situazione economica, patrimoniale e/o finanziaria.

L'attività di manutenzione della flotta Italo è svolta nell'impianto ubicato presso Interporto Campano (Nola, NA) di proprietà di Alstom cui si affiancano quelli ubicati presso la stazione di Milano - Porta Garibaldi e quello presso la stazione di Venezia Mestre, entrambi di proprietà di RFI. La disponibilità di questi due ultimi siti è regolata da specifiche integrazioni dell'Accordo Quadro. In tutti i centri, l'attività di manutenzione è svolta da Alstom.

La possibilità di effettuare tempestivamente e con regolarità la manutenzione della flotta Italo è un fattore cruciale per lo svolgimento dell'attività della Società.

Per mitigare il rischio e garantire alla Società la disponibilità degli impianti, sono stati stipulati contratti di durata pluriennale.

Si evidenzia che non si sono verificati casi in cui non sia stato possibile effettuare tempestivamente e con regolarità la manutenzione della flotta Italo presso i centri di manutenzione.

Rischi connessi ai sistemi informativi, alle strutture di rete e alla protezione delle informazioni

Italo dipende dalla sua infrastruttura tecnologica (hardware e rete di telecomunicazioni) e dai suoi sistemi software per coordinare la programmazione e altri aspetti dei servizi forniti, nonché la vendita di biglietti per i servizi ferroviari e di autobus connessi al servizio Italobus, la contabilità e numerose altre funzioni. Eventuali malfunzionamenti di tale infrastruttura tecnologica e dei relativi sistemi, così come l'incapacità della Società di provvedere al loro mantenimento e sviluppo, potrebbero determinare un impatto negativo sull'attività e sulla sua situazione economica, patrimoniale e/o finanziaria.

I sistemi informatici rappresentano un elemento fondamentale per il regolare funzionamento dell'attività della Società e una componente chiave per garantire un adeguato livello di soddisfazione dei clienti.

Al fine di salvaguardare i processi aziendali essenziali e le operazioni informatiche, e di impedire gravi avarie, la Società ha adottato un'architettura del data center con servizi a disponibilità elevata e procedure di backup che forniscono un ambiente stabile per garantire la riservatezza dei dati. Si evidenzia che sino ad oggi non si sono verificati attacchi all'infrastruttura informatica in uso ovvero tentativi illegali di accesso al proprio sistema informatico (c.d. cyber attacks).

Rischi connessi ai rapporti con le Organizzazioni Sindacali

La Società potrebbe dover affrontare interruzioni delle prestazioni dei lavoratori che potrebbero interferire con le attività e avere un effetto negativo sulla sua attività e sulla sua situazione economica, patrimoniale e/o finanziaria.

La legge applicabile e i contratti collettivi "CCL Italo" e "CCNL Dirigenti delle Aziende Commerciali" regolano i rapporti della Società con i propri dipendenti (ivi inclusa la capacità di gestire e, in determinati casi, di cessare i rapporti con loro). Il "CCL Italo" è un contratto collettivo aziendale stipulato dalla Società con i sindacati rappresentativi dei dipendenti a seguito di lunghe trattative.

Difficoltà o tensioni con i lavoratori o con i sindacati potrebbero avere come esito, tra l'altro, scioperi, interruzioni del lavoro o altri rallentamenti da parte dei lavoratori interessati e la Società potrebbe essere costretta ad affrontare interruzioni rilevanti delle proprie attività e più elevati costi del personale.

Si evidenzia che le difficoltà e le tensioni verificatesi nel corso delle trattative con i lavoratori e con i sindacati, sino ad oggi, non hanno avuto rilevanti effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e/o finanziaria della Società.

Rischi connessi a servizi forniti da terzi

Italo dipende da alcuni fornitori che svolgono operazioni necessarie per il regolare funzionamento dei servizi e per la sicurezza e la comodità dei propri lavoratori e dei clienti.

Si tratta dei servizi la cui fornitura è resa più complessa da un punto di vista logistico a causa dell'estensione nazionale delle attività e delle sedi e della circostanza che molti di questi servizi sono forniti a bordo dei treni durante il servizio.

Inoltre, la Società si affida a società terze per la fornitura e il funzionamento degli autobus con cui offre i servizi ItaloBus.

Qualora tali società dovessero cessare la fornitura o qualora si verificassero irregolarità o inefficienze nell'esecuzione dei loro servizi, Italo sarebbe obbligata ad individuare e rivolgersi a fornitori alternativi. Tale circostanza potrebbe causare interruzioni del servizio e ciò potrebbe a sua volta incidere negativamente sulla sua reputazione commerciale, nonché sulla sua attività.

Si evidenzia che nell'esercizio 2019 e precedenti non si sono mai verificati casi in cui i fornitori strategici non hanno fornito i servizi contrattualizzati ai livelli richiesti.

Rischi connessi al settore in cui l'azienda opera

Rischi connessi all'accesso e alla gestione dell'infrastruttura

La Società svolge la propria attività su una rete di infrastrutture per il trasporto ferroviario e sulle relative strutture e servizi che non possiede né gestisce. Condivide inoltre l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e il suo utilizzo con altri operatori.

Sebbene l'accesso e l'utilizzo della rete ferroviaria e di altre infrastrutture sia specificamente regolato, l'attività della Società dipende dalle attività e dalle decisioni del gestore dell'infrastruttura, dall'azione normativa delle autorità italiane e dalle decisioni dei tribunali amministrativi italiani.

La Società è inoltre esposta al rischio che gli accordi conclusi con il gestore dell'infrastruttura e con gli altri fornitori di servizi vengano meno.

Nel caso in cui la Società non fosse in grado di negoziare le condizioni tecniche, operative ed economiche per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, potrebbe non essere in grado di formulare un'offerta commerciale che attragga i clienti, o potrebbe essere costretta a sostenere i maggiori costi

operativi che potrebbero rendere la sua attività meno redditizia o addirittura impraticabile. Inoltre, qualsiasi espansione dei servizi, su percorsi esistenti o nuovi, richiede la conseguente modifica dell'Accordo Quadro per l'ottenimento di nuovi diritti di accesso.

Si segnala che la Società ha in essere un Accordo Quadro che le garantisce l'accesso e l'utilizzo della rete ferroviaria italiana sino alla scadenza nel 2033.

Rischi connessi all'utilizzo delle stazioni

La disponibilità degli spazi utilizzati dalla Società nelle principali stazioni ferroviarie è regolata da contratti di locazione conclusi con RFI, Grandi Stazioni Rail SpA e Grandi Stazioni Retail SpA.

Questi soggetti gestiscono numerose stazioni ferroviarie in tutta Italia. La possibilità di offrire un posizionamento ottimale delle biglietterie fisiche e automatiche, sale e aree d'attesa, punti di informazione e altri servizi è fondamentale per l'attività della Società, configurando una forte situazione di dipendenza da tali soggetti terzi per l'accesso alle aree commerciali più favorevoli in ogni stazione.

Qualora non dovesse essere raggiunto un accordo tra la Società e i gestori delle stazioni ferroviarie, Italo potrebbe richiedere l'intervento dell'ART per vedere soddisfatte le proprie richieste. Si segnala, infatti, che, nel passato, la Società è dovuta ricorrere all'ART per risolvere alcune controversie con i gestori delle stazioni, conclusesi con soddisfazione delle richieste di Italo relative all'ubicazione delle biglietterie fisiche e automatiche, dei punti Casa Italo e delle sale d'attesa Lounge, e all'ottenimento della stessa visibilità concessa al concorrente.

Rischi connessi alla variazione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria e al costo della fornitura dell'energia elettrica

Nel Prospetto Informativo della Rete, RFI stabilisce il livello delle tariffe applicabili agli operatori ferroviari sulla base di linee guida normative specifiche (criteri di determinazione dei corrispettivi del PMdA e dei servizi diversi dal PMdA) emesse dall'ART. L'ART esamina e approva le tariffe affinché siano conformi alle linee guida di cui sopra prima che le stesse siano applicate agli operatori. Le linee guida dell'ART stabiliscono principi e criteri applicabili in relazione a periodi tariffari di cinque anni.

Un aumento dei costi di accesso (corrispettivi del PMdA, dei servizi diversi, ovvero del costo dell'energia elettrica) potrebbe pregiudicare la struttura dei costi della Società.

In relazione ai costi della fornitura di energia elettrica, RFI trasla sugli operatori ferroviari gli oneri per l'uso dell'elettricità che essa paga ai propri fornitori di energia. Tali costi sono determinati in applicazione dell'attuale disciplina delle tariffe elettriche, prevista dalla normativa di settore e declinata in specifiche delibere dell'Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente ("ARERA").

In relazione a quanto precede si rileva che nel corso degli ultimi anni sono cambiati i parametri di riferimento per calcolare i costi dell'energia elettrica da trazione, i quali potrebbero subire variazioni anche in futuro.

Rischi connessi alla sospensione o revoca dei titoli autorizzatori

L'esercizio del trasporto ferroviario passeggeri è fortemente regolato. Più in particolare, per lo svolgimento del servizio è necessario ottenere dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la licenza per l'espletamento dei servizi internazionali di passeggeri per ferrovia e il titolo autorizzatorio per l'espletamento dei servizi nazionali.

Il mantenimento di tali autorizzazioni, permessi e licenze è soggetto al possesso di specifici requisiti, che vengono periodicamente verificati dalle Autorità competenti.

La sospensione o revoca di uno o più di tali autorizzazioni, permessi e licenze limiterebbe o impedirebbe l'attività della Società, con conseguenze pregiudizievoli sulle sue prospettive.

Si segnala che la Società, dalla data della sua costituzione, non ha mai subito la sospensione o la revoca delle licenze.

Rischi connessi a modifiche della regolamentazione del settore di attività

La Società è esposta al rischio che i numerosi requisiti legali, amministrativi e regolamentari a cui è soggetta l'attività di trasporto ferroviario di passeggeri subiscano modifiche nel corso del tempo.

L'attività di trasporto ferroviario e, in particolare, l'attività di trasporto ferroviario ad alta velocità di passeggeri, è soggetta a numerosi e stringenti requisiti legali, amministrativi e regolamentari in continua evoluzione in materia di, tra le altre cose, idoneità degli operatori ferroviari a svolgere l'attività di trasporto ferroviario, collaudo del materiale rotabile per l'esercizio dell'attività, certificazioni di sicurezza e accesso alle infrastrutture ferroviarie.

Molti di questi requisiti devono essere continuamente soddisfatti nel corso dell'attività dell'operatore ferroviario e sono soggetti a continui controlli e vigilanza da parte dell'autorità.

Qualsiasi inadempimento della Società a leggi, regolamenti o norme applicabili, o qualsiasi modifica o interpretazione delle stesse potrebbe comportare ritardi nella presentazione di ulteriori istanze di accesso a RFI o nell'operatività generale nelle tracce assegnate, portando in alcuni casi a un aumento dei costi sostenuti per far funzionare i servizi della Società o un aumento del rischio di incorrere in sanzioni, multe, azioni legali in sede civile o altre spese impreviste.

Rischi connessi al mancato pagamento dei biglietti

La Società è soggetta al rischio di subire perdite di ricavi a causa del mancato pagamento dei biglietti o di altre frodi commesse dai clienti.

Qualora i clienti non pagassero per il servizio reso, la Società sosterebbe comunque le spese connesse al servizio senza ottenere i relativi ricavi. La perdita di ricavi è un rischio generale che riguarda tutti gli operatori del trasporto, che si verifica quando i passeggeri salgono sui treni senza biglietto e si rifiutano di pagare il biglietto a bordo oppure forniscono false informazioni sull'identità al capo-treno che richiede il pagamento o commettono frodi nell'utilizzo dei sistemi di pagamento al momento della corresponsione del prezzo dei biglietti.

L'azienda è impegnata a fronteggiare il fenomeno dell'evasione tariffaria. Sebbene tale fenomeno, oggi non assuma dimensioni rilevanti, l'azienda ha ormai da tempo intrapreso una serie di iniziative che agiscano da deterrente all'evasione, principalmente incrementando i controlli a bordo dei propri convogli per regolarizzare i passeggeri sprovvisti del titolo di viaggio e intensificando l'attività di recupero del credito, relativo alle multe elevate ai trasgressori.

Tra i principali rischi di frode identificati all'interno dell'Azienda, quello relativo a transazioni commerciali effettuate con metodi di pagamento elettronici rappresenta un fenomeno in continua evoluzione. Per limitare tale fenomeno, l'Azienda, attraverso un team di risorse dedicato, esegue una serie di attività di presidio e contrasto anche attraverso il supporto di specifici sistemi informatici antifrode ed il supporto di partners, leader di mercato, con i quali vengono messe in atto contromisure tecniche ed organizzative finalizzate alla mitigazione dei livelli di rischio.

Rischi strategici

Rischi connessi alla concorrenza

La Società è soggetta a concorrenza da parte di un unico operatore di servizi di trasporto ferroviario ad alta velocità di passeggeri in Italia, e degli operatori di altri mezzi di trasporto passeggeri.

In primo luogo, la Società compete sulla base della qualità dei servizi proposti, della composizione dell'offerta commerciale, inclusa la convenienza degli orari dei treni, e sul prezzo. Si prevede che la concorrenza continuerà a rimanere forte in considerazione della reciproca volontà di sottrarre quote di mercato al concorrente. A ciò si aggiunge che, sebbene l'attività di trasporto ferroviario ad alta velocità di passeggeri presenti significative barriere all'ingresso, l'eventuale comparsa nel mercato di nuovi operatori potrebbe ulteriormente intensificare tale concorrenza.

La Società deve altresì fare fronte alla concorrenza del trasporto aereo (in particolare per i servizi fra Roma e Milano), del trasporto privato in macchina e dei pullman passeggeri. La preferenza del

consumatore e la relativa concorrenza fra diversi mezzi di trasporto è largamente determinata dai tempi di percorrenza, nonché dalla comodità del viaggio e dalla facilità di accesso ai centri urbani alla partenza e all'arrivo, dal prezzo e dalla frequenza dei servizi.

Sebbene negli ultimi anni la preferenza dei consumatori sembri dirigersi verso il trasporto ferroviario ad alta velocità a scapito del trasporto aereo, un aumento della concorrenza dai vettori aerei, specialmente quelli low-cost, potrebbe comportare ulteriori sfide all'attività della Società.

Per disporre di soluzioni industriali adeguate a reggere il confronto competitivo la Società ha disegnato una strategia di ampliamento dei servizi intermodali - sia su ferro che su gomma - attraverso l'attivazione di nuovi servizi, l'aumento dei servizi esistenti, il miglioramento dell'efficienza operativa e l'espansione della flotta.

Inoltre, ritenendo che la qualità del servizio offerto - considerato un tratto distintivo del proprio brand - rappresenti la via per creare un vantaggio competitivo stabile e per creare valore, la Società si è dotata di una struttura aziendale dedicata al monitoraggio continuo della qualità, sia a bordo treno che in stazione.

Rischi connessi alla concentrazione dell'attività in Italia e a variazioni del quadro macroeconomico

La Società è esposta al rischio che avverse condizioni macroeconomiche e di mercato in Italia incidano sui risultati operativi, sull'attività e sulla situazione finanziaria.

La situazione macroeconomica dell'Italia, il solo Paese in cui la Società opera, incide sulla sua attività. L'economia italiana è influenzata dagli sviluppi macroeconomici nazionali, mondiali ed europei.

I clienti di Italo utilizzano i servizi offerti principalmente per scopi di lavoro e svago, ciascuno dei quali è significativamente influenzato dallo stato dell'economia. Un suo peggioramento, potrebbe incidere negativamente sulla loro propensione al viaggio.

A tale rischio l'azienda risponde mediante il costante monitoraggio del mercato e l'attuazione di adeguate politiche commerciali e promozionali.

Rischi connessi ai volumi di traffico e al cambiamento delle preferenze della clientela

La Società è soggetta al rischio di una contrazione dei volumi di traffico e di un mutamento in senso sfavorevole per la stessa della propensione a viaggiare con Italo.

In una attività caratterizzata da una significativa presenza di costi fissi (ammortamento del materiale rotabile, canone di accesso all'infrastruttura, costo del personale), la capacità della Società di generare utili dipende, sostanzialmente, dall'ammontare dei ricavi, a sua volta funzione del numero dei passeggeri trasportati e del prezzo dei biglietti.

La capacità di interpretare, e intercettare, le aspettative della clientela con un servizio di qualità in termini di avanguardia tecnologia e comfort, ma al contempo a un prezzo competitivo, su rotte dove la richiesta è elevata e ad orari appropriati, rappresenta un elemento chiave per le prospettive della Società e il suo successo.

Rischi connessi al cambiamento climatico

La Società è esposta a rischi connessi al cambiamento climatico che potrebbero riverberare in maniera negativa sul business. Si tratta di rischi relativi all'impatto di fenomeni meteorologici avversi e/o estremi, quali inondazioni, piogge, uragani, innalzamento del livello dei mari e siccità, che potrebbero causare interruzioni del servizio o danni rilevanti all'infrastruttura attraverso cui la Società opera.

Italo crede fortemente nella valenza strategica che riveste la tutela dell'ambiente e del territorio e declina tale convinzione nell'impegno per sostenere lo sviluppo di un trasporto collettivo, intermodale e a ridotto impatto ambientale. Inoltre, per contribuire alla prevenzione e minimizzazione dei rischi legati all'ambiente la Società ha iniziato a definire un percorso di sostenibilità strutturato, che mira all'integrazione della sostenibilità nella strategia e nella cultura aziendale, da realizzarsi lungo tutta la catena produttiva del valore.

Rischi per contenziosi legali

La Società è o potrebbe essere coinvolta in iniziative di contenzioso giudiziale e/o extra giudiziale da parte di varie categorie di aventi interesse/diritto (a titolo esemplificativo e non esaustivo: clienti, fornitori, dipendenti, ecc.).

Si rimanda in proposito alle Note di Bilancio, dove è data informativa dei rischi legali cui è esposta la Società.

La Società, con l'ausilio dei rispettivi legali patrocinanti, ha effettuato accantonamenti in appositi fondi per rischi ed oneri, al fine di coprire le potenziali perdite che la stessa potrebbe soffrire in situazioni di contenzioso non ancora risolte.

Lo stanziamento è stato eseguito nei casi in cui le potenziali perdite sono state identificate come probabili. Non si è proceduto all'accantonamento di oneri ritenuti remoti o solo possibili di cui è stata fornita adeguata informativa nelle Note di Bilancio.

RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

Ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile, si fornisce di seguito un'analisi dei rischi di natura finanziaria cui è esposta la Società. Per maggiori dettagli si rimanda alle Note di Bilancio.

Rischi connessi all'indebitamento finanziario

La Società ha fatto ricorso all'indebitamento finanziario bancario, rispetto al quale sostiene oneri finanziari. Inoltre, la Società è esposta al rischio che il mancato rispetto degli obblighi e degli impegni contenuti nei contratti di finanziamento possa determinare, tra l'altro, la decadenza dal beneficio del termine dei finanziamenti in essere. Le previsioni contenute in tali contratti di finanziamento impongono inoltre alcune limitazioni all'operatività della Società che potrebbero causare effetti negativi sull'attività della stessa, nonché sulla sua situazione economica, patrimoniale e/o finanziaria.

Il contratto di finanziamento in essere contiene infatti disposizioni che legittimano le controparti a chiedere al debitore, al verificarsi di determinati eventi, l'immediato rimborso delle somme prestate. Il verificarsi di tali eventi prevede alcune soglie di materialità concordate, eccezioni (carve out) e periodi di garanzia (grace period).

Il finanziamento bancario in essere contempla alcuni eventi di default che sono standard per questo tipo di finanziamento, quali:

- mancato pagamento di qualsiasi somma prevista dal contratto se non rimediato entro le tempistiche richieste contrattualmente;
- non ottemperanza dei Financial Covenants;
- mancato rispetto degli obblighi informativi previsti dal contratto di finanziamento, se non rimediata entro le tempistiche richieste contrattualmente;
- cross default in caso di insolvenza su altri eventuali debiti della Società;
- insolvenza per impossibilità di far fronte al pagamento dei propri debiti o essere dichiarato insolvente ai sensi di legge;
- mancato rispetto di quanto previsto nell'Intercreditor agreement e nei contratti ad esso connessi;
- nel caso in cui si verifichi un cosiddetto "Material Adverse Change" come definito dal contratto.

Inoltre è prevista una clausola di rimborso obbligatorio nel caso di:

- cambio di controllo;
- vendita di tutti gli assets della Società o di emissione di un nuovo strumento di finanziamento sul mercato dei capitali.

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati eventi di default, la Società ha adempiuto a tutti gli impegni previsti dai contratti di finanziamento di tempo in tempo vigenti e tutti i covenants sono stati rispettati. Maggiori informazioni sull'indebitamento finanziario e sui covenants sia di contenuto positivo (i.e. obblighi di fare) che negativo (i.e. divieto di fare) sono contenute nelle Note di Bilancio.

Rischio di Liquidità

Le disponibilità finanziarie della Società al 31 dicembre 2019 ammontano a 173,4 milioni di Euro, includendo anche gli 80,2 milioni di Euro investiti in attività finanziarie a breve termine.

La Società prevede di avere un'adeguata capacità di generare, con la gestione operativa, risorse finanziarie sufficienti al proprio sostentamento ed al perseguimento dei propri obiettivi di piano.

Il verificarsi di eventi di default o di rimborso obbligatorio, poiché legittimano i finanziatori a richiedere il rientro immediato delle somme prestate, potrebbe generare per la Società un rischio di liquidità ma al momento non risultano probabili.

Allo stato attuale la Società non ritiene di essere esposta in maniera sensibile al rischio di liquidità.

Rischio di Tasso

Le politiche di gestione dei rischi finanziari di Italo sono volte a minimizzare i rischi di mercato connessi alle fluttuazioni dei tassi di interesse.

La Società, avendo passività a tasso variabile, risulta esposta al rischio di oscillazione dei tassi di interesse. In linea con quanto previsto dall'Hedging Policy aziendale, la Società ha perfezionato una nuova strategia di copertura del rischio di tasso, attraverso contratti Interest Rate Swap, parte dei quali classificabili come ESG Linked Swap, per un nozionale complessivo di portafoglio pari a 450 milioni di euro.

Si sottolinea che tali strumenti non hanno fini speculativi e che hanno tutti un sottostante oggetto di copertura. Contabilmente le operazioni in essere qualificano come operazioni di copertura (Cash Flow Hedge), in coerenza con la strategia di mitigazione del rischio adottata dalla Società.

Rischio di Cambio

La Società non risulta esposta al rischio di cambio.

Rischio di Credito

La concessione del credito è regolata da prassi operative indirizzate al raggiungimento di un obiettivo di crescita delle attività commerciali coerente con la propensione al rischio della Società. La selezione degli affidati avviene attraverso un'analisi del merito creditizio. Il costante monitoraggio dello stato dei crediti permette all'Azienda di verificare tempestivamente eventuali inadempimenti o peggioramenti del merito creditizio delle controparti e di adottare le relative azioni mitigative.

La tipologia di business e gli strumenti di pagamento attivati garantiscono alla Società, nel complesso, un rischio di credito contenuto. Infatti:

- il pagamento del servizio offerto ai clienti viene effettuato generalmente in anticipo rispetto alla fruizione del servizio stesso, dal momento che l'acquisto del titolo di trasporto avviene principalmente prima di effettuare il viaggio;
- i canali di vendita e i relativi strumenti di pagamento offerti alla clientela (moneta elettronica, bonifico, contante) garantiscono, fatto salvo il fenomeno delle frodi e per le modalità di pagamento posticipato, la certezza dell'incasso al momento della vendita.

EVENTI SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Si rimanda all'apposita Nota del Bilancio "Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio".

EVOLUZIONE PREDIBILE DELLA GESTIONE

Nell'esercizio 2020 la Società sarà impegnata nel percorso delineato dal Business Plan, sempre orientato alla crescita, alla valorizzazione del brand e alla creazione di valore per tutti gli stakeholder.

Il piano è strutturato sui seguenti pilastri strategici.

Incremento dell'offerta, da perseguire attraverso le opportunità offerte dall'ampliamento della flotta Italo.

Implementazione di talune novità di strategia commerciale, finalizzate a migliorare il posizionamento della Società su ciascuna delle rotte servite da Italo. Verranno inoltre valutate nuove possibili iniziative sull'offerta di servizi ancillari per offrire ai clienti un'esperienza di viaggio sempre più completa.

Miglioramenti in termini di operatività, qualità e digitalizzazione, attraverso interventi volti: al raggiungimento di elevate performance operative in termini di utilizzazione della flotta, affidabilità, puntualità; al miglioramento della qualità del servizio erogato e percepito; alla crescita e alla retention del personale; al miglioramento della digitalizzazione della flotta e dei servizi offerti a bordo.

Miglioramenti in termini di produttività, attraverso un modello focalizzato sulla disciplina dei costi e sulla produttività, da conseguire attraverso interventi sulla supply chain, miglioramenti nel modello di servizio, automatizzazione e ottimizzazione dei processi industriali.

Environmental Social Governance (ESG). È questo un ambito cui la Società intende rivolgere particolare attenzione, con un team di lavoro specificamente dedicato allo sviluppo e all'attuazione di nuovi progetti in tale ambito, al fine di creare un ecosistema attorno ad Italo con un approccio olistico capace di migliorare la cura, la cultura e il benessere del personale, dei clienti, dei fornitori e di tutte le comunità e creare valore duraturo per la Società.

ALTRE INFORMAZIONI

Attività di ricerca e sviluppo

Nel corso del periodo non sono stati effettuati investimenti in attività di ricerca e sviluppo.

Rapporti con parti correlate

La Società adotta un regolamento che ha lo scopo di individuare i principi fondamentali e definire i criteri per l'identificazione delle operazioni con le parti correlate al fine di fornire norme procedurali volte a garantire che le stesse siano compiute rispettando criteri di correttezza sostanziale e procedurale, nonché regolate secondo le normali condizioni di mercato.

I rapporti intrattenuti dalla Società con le sue parti correlate nel corso dell'esercizio sono indicati nelle Note di Bilancio.

Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

Ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile, si rende noto che la Società non ha il possesso diretto o indiretto di azioni proprie o azioni di società controllanti, anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Informativa attinente all'ambiente e al personale

L'Azienda riconosce l'importanza strategica della sicurezza della circolazione ferroviaria, della salute e sicurezza dei lavoratori e della salvaguardia dell'ambiente come elementi imprescindibili per uno sviluppo sostenibile delle proprie attività.

A tal fine la Società adotta una politica integrata sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario, sulla sicurezza del lavoro e sulla tutela ambientale, che definisce i valori a cui l'Azienda, i suoi dipendenti, i suoi collaboratori e tutti coloro che a qualsiasi titolo, su base continuativa od occasionale, prestano la propria attività in favore di Italo devono uniformarsi.

La strategia di Italo nelle attività di sviluppo e gestione commerciale è costantemente volta ad assicurare livelli di servizio in continuo miglioramento, mettendo in atto al contempo tutte le azioni opportune a garantire la sicurezza ferroviaria, la salute e sicurezza sul lavoro e la tutela ambientale.

Italo inoltre, cura il miglioramento continuo delle prestazioni di sicurezza in riferimento alla particolarità del lavoro, all'esperienza, alla tecnica ed in relazione all'evoluzione del contesto socio-economico in cui opera, attuando scelte coerenti con i principi di sostenibilità universalmente riconosciuti.

Per garantire il miglioramento della sicurezza dell'esercizio ferroviario l'Azienda si impegna a:

- effettuare attività di formazione, informazione ed educazione alla sicurezza per ridurre il rischio degli investimenti di persone e più in generale il rischio di comportamenti pericolosi nelle aree ferroviarie rivolte a tutte le possibili tipologie di utenza, in termini di età, nazionalità, genere e ruolo;
- mettere in atto le azioni necessarie finalizzate a garantire un efficace presidio dei processi manutentivi per assicurare la rispondenza ai requisiti specifici e agli standard prefissati;
- integrare gli aspetti legati al fattore umano nel sistema di gestione della sicurezza ferroviaria e nelle procedure di esercizio;
- promuovere lo sviluppo di una positiva "Cultura della Sicurezza" nelle attività proprie e dei propri fornitori;
- favorire la cooperazione e il coordinamento tra gli Operatori ferroviari definendo un efficace processo di scambio di informazioni inerenti incidenti ed inconvenienti per trarne insegnamento.

Per garantire il miglioramento della salute e sicurezza sul lavoro l'Azienda si impegna a:

- perseguire una costante e sostanziale riduzione del numero di infortuni sul lavoro, con l'obiettivo nel lungo periodo di tendere a "zero infortuni";
- perseguire una costante e sostanziale riduzione del numero di incidenti occorsi sui luoghi di lavoro;
- migliorare la cultura della sicurezza con una sistematica formazione e informazione specifica, al fine di aumentare il livello di consapevolezza dei pericoli e dei rischi, e la conoscenza delle tecniche di prevenzione degli infortuni e gestione delle emergenze;
- assicurare l'efficacia e l'efficienza del sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro eseguendo periodici audit, e garantendo l'attuazione delle azioni correttive aperte in seguito agli audit svolti;
- garantire la corretta valutazione dei fornitori relativamente ai requisiti di Salute e Sicurezza sul Lavoro;
- garantire una efficace comunicazione interna/esterna riguardante tutte le parti interessate, recependo le problematiche evidenziate da parte dei soggetti esterni e fornendo loro una risposta.

Considerando la prevenzione dell'inquinamento e la tutela e la salvaguardia dell'ambiente come obiettivi imprescindibili da raggiungere e migliorare costantemente, l'Azienda si impegna altresì a:

- ridurre il rischio di danni ambientali attraverso l'attuazione di un sistema di monitoraggio delle attività di Italo in tutti i siti;
- ridurre l'impatto ambientale generato dalle attività dei dipendenti Italo (per esempio nella gestione dei rifiuti e nei consumi di elettricità, acqua e carta) anche attraverso la promozione dello sviluppo di una positiva "Cultura della Sostenibilità";
- informare e dove possibile coinvolgere i clienti, la comunità e gli stakeholders sulle iniziative ambientali di Italo;
- implementare la raccolta differenziata dei rifiuti prodotti a bordo dei treni Italo e in tutti i siti aziendali;
- monitorare i consumi elettrici delle flotte Italo di AGV575 ed ETR675 attraverso i misuratori installati a bordo e valutare le misure per minimizzare gli stessi.

Per sostenere l'attuazione degli impegni prima richiamati l'Azienda utilizza i seguenti Sistemi di Gestione:

- Sistema di Gestione della Sicurezza della circolazione ferroviaria, conforme al D.Lgs. 50/2019;
- Sistema di Gestione integrato della Salute e Sicurezza sul Lavoro e della Tutela Ambientale conforme alle normative BS-OHSAS 18001 e UNI EN ISO 14001.

Nel corso dell'esercizio 2019:

- Italo non è rimasta coinvolta in incidenti rilevanti in termini di sicurezza dell'esercizio ferroviario. Si sono verificati due investimenti di persone non autorizzate ad attraversare la sede ferroviaria, eventi classificati come suicidi, per i quali Italo e il suo personale non risulta in alcun modo responsabile;
- non si sono verificati morti o infortuni gravi sul lavoro;
- non ci sono stati addebiti a carico dell'impresa per malattie professionali accertate su dipendenti o ex dipendenti dell'impresa, né ci sono passività potenziali per l'impresa per malattie professionali accertate su dipendenti o ex dipendenti o per cause di mobbing e relativi gradi di giudizio;
- non si sono verificate cause di risarcimento per danni causati all'ambiente.

Certificazioni

Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro

La certificazione OHSAS 18001:2007 attesta a livello internazionale l'impegno volontario e concreto da parte di Italo di adottare un sistema che permetta di controllare e gestire tutte le attività svolte, al fine di minimizzare i rischi relativi alla salute e sicurezza dei lavoratori contribuendo alla diminuzione degli infortuni, oltre al rispetto della normativa vigente in materia.

In questo modo, attraverso il monitoraggio continuo dei treni, degli uffici, delle biglietterie, delle lounge e degli impianti formazione treno dislocati sul territorio nazionale Italo garantisce non solo la sicurezza dei propri dipendenti, ma anche di tutti coloro che gravitano all'interno degli stessi ambienti, sottolineando ancora una volta l'impegno che da sempre contraddistingue per la ricerca continua di un miglioramento

della sicurezza e del benessere delle persone.

Italo ha ottenuto la prima certificazione alla fine del 2017 con validità triennale e nel corso del 2019 è stato svolto con esito positivo l'audit di sorveglianza programmata finalizzato a verificare che il sistema adottato sia conforme a quanto richiesto dalla norma ed in grado di raggiungere gli obiettivi stabiliti.

Dalle risultanze delle attività di verifica programmata del 2019 non sono emerse non conformità; tale risultato indica chiaramente il livello di efficacia raggiunto dal sistema di gestione salute e sicurezza sul lavoro Italo.

Italo ha avviato un processo di transizione alla nuova norma ISO 45001 in materia di salute e sicurezza sul lavoro, che sostituirà definitivamente la OHSAS 18001:2007 dal 12 marzo 2021.

A livello statistico, gli infortuni occorsi al personale Italo e denunciati all'Inail nel corso del 2019 registrano una contrazione rispetto al numero infortuni occorsi nel 2018. Più in dettaglio, nel 2019 sono stati registrati un totale di n. 23 infortuni sul lavoro, mentre nel corso del 2018 gli infortuni sul lavoro sono stati pari a n. 32, con una percentuale di diminuzione del 28%.

Tutela Ambientale

Italo ha ottenuto la prima certificazione a maggio 2018 con validità triennale e nel corso del 2019 è stato svolto con esito positivo l'audit di sorveglianza programmata finalizzato a verificare che il sistema adottato sia conforme a quanto richiesto dalla norma ed in grado di raggiungere gli obiettivi stabiliti. L'ente ha rilevato una sola non conformità relativa alla non corretta gestione dei rifiuti all'interno dell'impianto di Venezia. Non conformità prontamente sanata.

La certificazione ISO 14001:2015 attesta a livello internazionale l'impegno volontario e concreto da parte di Italo di adottare un sistema che permetta di controllare e gestire tutte le attività svolte, al fine di minimizzare l'impatto dei suoi processi sulle risorse naturali, contribuendo alla conservazione e al rispetto dell'ambiente.

In questo modo, attraverso il monitoraggio continuo dei treni, degli uffici, delle biglietterie, delle lounge e degli impianti di formazione treno dislocati sul territorio nazionale Italo garantisce la tutela ambientale, sottolineando ancora una volta l'impegno che da sempre contraddistingue per la ricerca continua di miglioramento in campo ambientale.

Il programma di efficienza energetica: Certificati Bianchi

Le flotte AGV ed ETR sono state ammesse a un programma volto a favorire l'efficienza energetica supportato dal Governo italiano e regolato per la flotta AGV e per la flotta ETR (dal numero 1 al 12) dal DM 28 dicembre 2012 e per la flotta ETR (dal numero 13 al numero 22) dal DM 11 gennaio 2017.

Tale programma prevede l'assegnazione di Certificati Bianchi (o TEE - Titoli di Efficienza Energetica) che attestano il conseguimento di risparmi energetici attraverso l'applicazione di tecnologie e sistemi efficienti. I certificati, emessi dal GSE, certificano i risparmi ottenuti dal soggetto ammesso al programma.

Un certificato equivale al risparmio di una Tonnellata Equivalente di Petrolio (TEP), l'unità convenzionale di misura usata comunemente nei bilanci energetici per esprimere tutte le fonti di energia tenendo conto del loro potere calorifico.

I Certificati Bianchi assegnati dal GSE possono essere ceduti o mediante contratti bilaterali o tramite il mercato dei titoli di efficienza energetica organizzato e gestito dal GME.

La cessione non è soggetta a limiti di tempo o quantità. I maggiori acquirenti sono le società che distribuiscono energia elettrica che - in alternativa agli interventi di risparmio energetico da realizzare presso i consumatori finali al fine di ottemperare agli obiettivi fissati dal MISE nelle linee guida pubblicate annualmente - possono adempiere agli obblighi previsti dalla normativa vigente acquistando Certificati Bianchi.

Per quanto concerne la Società, il computo è effettuato in base ad un algoritmo che valuta, per ciascun periodo di riferimento, l'efficienza energetica del servizio considerando tra l'altro il consumo di energia, i chilometri percorsi e il Load Factor.

La durata del programma per la flotta AGV è stata di cinque anni con decorrenza dal 1° gennaio 2015 e quindi con termine al 31 dicembre 2019.

Medesima durata anche per la flotta ETR (dal n. 1 al n. 12) con decorrenza dal 1 gennaio 2018. Per gli ETR (dal n. 13 al n. 22) la durata del programma è invece di 10 anni con decorrenza da maggio 2019 per gli ETR dal n. 13 al n. 17 e da gennaio 2020 per gli ETR dal n. 18 al n. 22. Nel corso del 2019 sono state presentate al GSE le richieste di emissione titoli per il progetto ETR (dal n. 1 al n. 22) relative alla circolazione effettuata nel 2018 e nel 2019 e per il progetto AGV relative alla circolazione effettuata nel 2019.

Comitato ESG

Nell'ottica di assicurare una governance unitaria ed un presidio specialistico dei progetti di Environmental Social Governance (ESG), la società si è dotata di un ESG Steering Committee, con il compito di curare la definizione e promozione della politica ESG di Italo, e i relativi meccanismi di governance, armonizzandola con i piani e le strategie di sviluppo aziendali.

Controllo Interno

Il Comitato Esecutivo della Società ha approvato in data 15 maggio 2019 il Piano di Audit 2019 – 2021 che definisce le attività di analisi e verifiche sui processi e sulle procedure aziendali, nonché la valutazione dei correlati controlli interni secondo le indicazioni derivanti dal processo di risk management. Il Piano è stato elaborato, oltre che in ottemperanza alle risultanze del succitato processo di risk management, in accordo con i principi e le linee guida applicabili in materia emanati dall'Associazione Italiana Internal Auditors ed è stato preventivamente condiviso con il Collegio Sindacale.

Alla data del 31 dicembre 2019 sono state completate tutte le attività previste per il 2019 ed è in corso l'aggiornamento della pianificazione per l'anno 2020.

Modello Organizzativo ex Decreto Legislativo 231/2001

Il Modello Organizzativo (MOG), in linea con quanto previsto dagli artt. 6 e 7 del Decreto legislativo 231 del 2001, rappresenta il modello di organizzazione, gestione e controllo adottato dalla Società per evitare o comunque ridurre ad un "livello accettabile" il rischio di commissione dei reati rilevanti ai sensi del decreto medesimo da parte dei suoi soggetti apicali e sottoposti.

L'attività di costruzione del MOG è stata elaborata attraverso la previa identificazione delle aree a rischio reato e delle relative attività sensibili e, dunque, la rilevazione a cui è esposta la Società nello svolgimento delle proprie attività, considerati i presidi di controllo impiegati per la minimizzazione di tali rischi.

Il Modello, adottato a partire dall'esercizio 2011, è soggetto ad aggiornamento ogni qual volta lo richiedano necessità di carattere organizzativo o normativo. Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato nel corso della riunione del 18 settembre 2019 l'aggiornamento del Modello per recepire le recenti evoluzioni normative che hanno interessato la disciplina della responsabilità amministrativa degli enti ex D.lgs. 231/2001 e, tra queste, la legge n. 179 del 30 novembre 2017 con la quale è stato introdotto il c.d. whistleblowing, e la Legge n. 3 del 9 gennaio 2019 (c.d. Legge spazzacorrotti) che – oltre ad aver introdotto tra i reati presupposto la fattispecie di traffico di influenze illecite di cui all'art. 346 bis c.p. – ha inasprito le sanzioni interdittive, previste dall'art. 9 del d.lgs. 231/2001 per i reati contro la PA.

L'Organismo di Vigilanza (OdV) – istituito con delibera del Consiglio di Amministrazione – è composto da tre membri ed ha il compito di vigilare sull'effettivo funzionamento e sull'osservanza dei contenuti e delle disposizioni previste dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo.

In data 16 maggio 2019 l'OdV ha approvato il Piano di Vigilanza 2019 e la Funzione Internal Audit ha assicurato il completamento delle attività previste e la rendicontazione periodica degli esiti allo stesso OdV.

Codice Etico

Il Codice Etico, parte integrante del Modello di Organizzazione, Gestione e controllo, rappresenta

l'insieme dei principi etici e dei valori, che devono ispirare le condotte e i comportamenti di tutti coloro che, dall'interno e dall'esterno, operano nella sfera d'azione della Società. La Società, infatti, consapevole dell'importanza del contributo sociale dell'attività d'impresa, intende perseguire la ricerca della competitività sul mercato attraverso il corretto e funzionale utilizzo delle proprie risorse, nel pieno rispetto della qualità dell'ambiente e del sistema sociale, anche al fine di accrescere la propria capacità di produrre valore e creare benessere per la collettività.

Il Codice, adottato dalla Società dall'esercizio 2011 e in ultimo aggiornato con delibera del Consiglio di Amministrazione nel corso della riunione del 18 settembre 2019, è composto sia da principi di carattere generale che da standard comportamentali e costituisce parte integrante del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo. Il Codice è presente sul sito internet della Società e richiamato nei vari accordi contrattuali sottoscritti da Italo.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

Nel presente paragrafo sono riportati i principali indicatori economici, finanziari e non finanziari utilizzati dal management per monitorare l'andamento economico e finanziario della Società (di seguito "Indicatori Alternativi di Performance" o "IAP"), alternativi agli indicatori definiti o specificati nella disciplina applicabile all'informativa finanziaria.

La Società ritiene che le informazioni fornite dagli IAP siano un ulteriore importante parametro utilizzato per la valutazione della performance aziendale, in quanto permettono di monitorare più analiticamente l'andamento economico e finanziario della stessa e che rappresentano, pertanto, degli strumenti che facilitano il management nell'individuare tendenze operative e nel prendere decisioni circa investimenti, allocazione delle risorse ed altre decisioni operative.

In particolare, la Società ritiene che:

- l'EBITDA rappresenti, in aggiunta al Risultato Operativo, un utile indicatore per la valutazione delle performance operative della Società e fornisca utili informazioni in merito alla capacità della stessa di sostenere l'indebitamento;
- l'EBITDA margin rappresenti un utile indicatore della capacità della Società di generare profitti attraverso i propri ricavi. L'EBITDA margin rappresenta, infatti, la percentuale dei ricavi che diventa EBITDA;
- il Capitale Circolante Netto consenta di valutare la capacità della Società di far fronte agli impegni commerciali a breve termine attraverso l'attivo commerciale corrente e, unitamente al capitale immobilizzato netto e al capitale investito netto, di valutare l'equilibrio tra la struttura degli impieghi e quella delle fonti di finanziamento;
- il rapporto Indebitamento Finanziario Netto / EBITDA rappresenti un'utile indicazione della propria capacità di fare fronte alle proprie obbligazioni di natura finanziaria.

Per una corretta interpretazione degli IAP utilizzati dalla Società si evidenzia che gli stessi sono determinati a partire dai bilanci e da elaborazioni effettuate sulla base delle risultanze della contabilità generale e gestionale.

Gli IAP non sono misure la cui determinazione è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci della Società e, pur essendo derivati dai bilanci, non sono soggetti a revisione contabile.

Gli IAP non devono quindi essere considerati sostitutivi degli indicatori previsti dai principi contabili di riferimento. Inoltre, le modalità di determinazione degli IAP utilizzati dalla Società, in quanto non rivenienti dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci, potrebbero non essere omogenee con quelle adottate da altre società e quindi con esse comparabili.

Gli indicatori alternativi di performance utilizzati sono illustrati di seguito.

EBITDA, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
Risultato Netto	151,4	92,9
Imposte	48,3	38,2
Oneri finanziari	36,8	32,0
(Proventi finanziari)	(0,8)	(0,4)
Minusvalenze (plusvalenze) da realizzo di attività non correnti	0,1	0,3
Ammortamenti e svalutazioni	56,4	35,8
EBITDA	292,2	198,8

EBITDA margin, calcolato come rapporto dell'EBITDA sulla voce del conto economico "Totale ricavi operativi".

Adjusted EBITDA, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
EBITDA	292,2	198,8
Costi non ricorrenti	-	13,2
Adjusted EBITDA	292,2	212,0

Adjusted EBITDA margin, calcolato come rapporto dell'Adjusted EBITDA sulla voce del conto economico "Totale ricavi operativi".

Organic EBITDA, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
Adjusted EBITDA	292,2	212,0
Ricavi da Certificati Bianchi	(29,8)	(30,4)
Organic EBITDA	262,4	181,7

Organic EBITDA margin, calcolato come rapporto dell'Organic EBITDA sulla voce del conto economico "Totale ricavi operativi", calcolata al netto dei ricavi da Certificati Bianchi.

EBIT, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
Risultato Netto	151,4	92,9
Imposte	48,3	38,2
Proventi finanziari	(0,8)	(0,4)
Oneri finanziari	36,8	32,0
EBIT	235,7	162,7

EBIT margin, calcolato come rapporto dell'EBIT sulla voce del conto economico "Totale ricavi operativi".

EBT, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
Risultato Netto	151,4	92,9
Imposte	48,3	38,2
EBT	199,7	131,1

EBT margin, calcolato come rapporto dell'EBT sulla voce del conto economico "Totale ricavi operativi".

Risultato Netto margin, calcolato come rapporto del Risultato Netto sulla voce del conto economico "Totale ricavi operativi".

Capitale Circolante Netto, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
Rimanenze	10,1	7,4
Crediti commerciali	8,3	7,2
Altre attività correnti	31,9	33,7

Debiti commerciali	(188,8)	(177,9)
Debiti per imposte correnti	(14,2)	(4,4)
Risconti passivi da servizi di trasporto	(44,6)	(31,9)
Altre passività correnti	(24,8)	(28,3)
Capitale Circolante Netto	(222,1)	(194,2)

Capitale Immobilizzato, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
Avviamento	1.683,8	-
Attività immateriali	115,4	9,0
Attività materiali	946,4	844,6
Diritto d'uso	52,5	-
Attività per imposte anticipate	19,5	45,8
Capitale Immobilizzato	2.817,8	899,4

Capitale Immobilizzato Netto, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
Capitale Immobilizzato	2.817,8	899,4
Benefici ai dipendenti	(16,9)	(18,3)
Fondo imposte differite	(30,3)	-
Fondi non correnti	(4,1)	(3,3)
Altre passività non correnti	-	(1,3)
Capitale Immobilizzato Netto	2.766,6	876,5

Capitale Investito Netto, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
Capitale Circolante Netto	(222,1)	(194,2)
Capitale Immobilizzato Netto	2.766,6	876,5
Capitale Investito Netto	2.544,4	682,3

Liquidità disponibile, calcolata come segue.

(MEuro)	2019	2018
Depositi bancari a breve	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	93,2	289,0
Totale Liquidità Disponibile	93,2	289,0

Indebitamento Finanziario Lordo, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
Finanziamenti correnti	2,4	4,5
Finanziamenti non correnti	897,8	718,2
Finanziamenti correnti e non correnti	900,2	722,7
Passività da leasing correnti	5,8	-
Passività da leasing non correnti	48,2	-
Passività da leasing correnti e non correnti	54,0	-
Indebitamento Finanziario Lordo	954,2	722,7

Indebitamento Finanziario Netto, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
A. Depositi bancari a breve	-	-
B. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(93,2)	(289,0)
C. Liquidità disponibile (A+B)	(93,2)	(289,0)
D. Attività finanziarie correnti	(80,2)	-
E. Finanziamenti correnti	2,4	4,5
F. Passività da leasing correnti	5,8	-
G. Indebitamento Finanziario Netto a breve termine (C+D+E+F)	(165,1)	(284,5)
H. Finanziamenti non correnti	897,8	718,2
I. Passività da leasing non correnti	48,2	-
L. Indebitamento Finanziario Netto (G+H+I)	780,8	433,7

Indebitamento finanziario netto/Patrimonio Netto, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
Indebitamento Finanziario Netto	780,8	433,7
Patrimonio Netto	1.763,6	248,6
Indebitamento Finanziario Netto / Patrimonio Netto	0.4x	1.7x

Indebitamento finanziario netto/EBITDA, calcolato come segue.

(MEuro)	2019	2018
Indebitamento Finanziario Netto	780,8	433,7
EBITDA	292,2	198,8
Indebitamento Finanziario Netto / EBITDA	2.7x	2.2x

Di seguito l'impatto sui principali indicatori a seguito dell'entrata in vigore del principio contabile internazionale IFRS 16.

(MEuro)	2019	IFRS 16	2019 Adj
EBITDA	292,2	(6,9)	285,3
EBIT	235,7	(1,1)	234,6
EBT	199,7	0,7	200,4
Indebitamento Finanziario Netto	780,8	(54,0)	726,8

PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DESTINAZIONE DEL RISULTATO

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione della Vostra Società Vi ha convocati in Assemblea ordinaria per proporVi l'approvazione del progetto di bilancio di esercizio di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA al 31 dicembre 2019 e la destinazione del risultato.

Il Bilancio evidenzia un **Utile di esercizio pari ad Euro 151.420.257** che, essendo la Riserva Legale già interamente costituita nei limiti di legge, Vi proponiamo di distribuire interamente nei seguenti termini:

- quanto a Euro 120.000.000 entro il 31 marzo 2020;
- quanto a Euro 31.420.257 entro il 31 dicembre 2020.

Signori Azionisti, con l'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2019 scadrà l'incarico dell'organo deputato al controllo contabile. Vi invitiamo pertanto a voler provvedere alla sua nomina.

Roma, 19 febbraio 2020

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Luca Cordero di Montezemolo

Bilancio 2019

CONTO ECONOMICO

<i>(in Euro)</i>	Note	2019	2018
Ricavi da servizi di trasporto	8	680.565.276	536.502.159
Altri ricavi operativi	9	34.734.807	35.062.305
Totale ricavi operativi		715.300.083	571.564.464
Costi per pedaggio e trazione	10	(161.587.758)	(134.304.590)
Costi per gestione treni	11	(91.991.675)	(71.672.385)
Costi del personale	12	(69.445.177)	(65.764.685)
Altri costi operativi	13	(100.079.705)	(101.013.261)
<i>di cui:</i>			
<i>Altri costi operativi non ricorrenti</i>		-	(13.239.490)
Risultato operativo ante ammortamenti e plusvalenze (minusvalenze) da realizzo di attività non correnti		292.195.768	198.809.543
Ammortamenti e svalutazioni	14	(56.423.449)	(35.778.968)
Plusvalenze (minusvalenze) da realizzo di attività non correnti	15	(116.667)	(303.059)
Risultato operativo		235.655.652	162.727.516
Proventi finanziari	16	820.455	365.360
Oneri finanziari	16	(36.792.732)	(32.010.152)
Risultato prima delle imposte		199.683.375	131.082.724
Imposte	17	(48.263.118)	(38.193.297)
Risultato dell'esercizio		151.420.257	92.889.427

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

<i>(in Euro)</i>	Note	2019	2018
Risultato dell'esercizio		151.420.257	92.889.427
Riserva cash flow hedge	28	2.160.004	(1.947.441)
Riserva cash flow hedge - effetto fiscale	28	(518.401)	467.386
Altri componenti di reddito che saranno riversati a conto economico in esercizi successivi		1.641.603	(1.480.055)
Utile / (perdita) attuariale per benefici a dipendenti	28, 32	(1.308.745)	1.021.309
Utile / (perdita) attuariale per benefici a dipendenti - effetto fiscale	28	314.099	(245.113)
Altri componenti di reddito che non saranno riversati a conto economico in esercizi successivi		(994.646)	776.196
Totale altri componenti di reddito		646.957	(703.859)
Risultato complessivo dell'esercizio		152.067.214	92.185.568

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

<i>(in Euro)</i>	Note	2019	2018
Avviamento	18	1.683.797.961	-
Attività immateriali	19	115.448.392	9.032.414
Attività materiali	20	946.448.789	844.628.512
Diritto d'uso	21	52.533.059	-
Attività per imposte anticipate	22	19.533.435	45.761.418
Totale attività non correnti		2.817.761.636	899.422.344
Rimanenze	23	10.145.787	7.432.824
Crediti commerciali	24	8.261.756	7.205.758
Altre attività correnti	25	31.943.578	33.667.599
Attività finanziarie correnti	26	80.187.753	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	27	93.206.101	289.044.460
Totale attività correnti		223.744.975	337.350.641
Totale attività		3.041.506.611	1.236.772.985
Capitale sociale		60.017.725	60.017.725
Riserva da sovrapprezzo azioni		2.672	49.615.855
Altre riserve		1.553.167.617	21.644.947
Utile (perdita) a nuovo		150.422.939	117.345.065
Totale patrimonio netto	28	1.763.610.953	248.623.592
Finanziamenti non correnti	29	897.791.129	718.201.779
Passività per lease non correnti	31	48.184.666	-
Benefici ai dipendenti	32	16.886.706	18.327.064
Fondo imposte differite	33	30.254.912	-
Fondi non correnti	34	4.064.838	3.281.303
Altre passività non correnti	38	-	1.281.721
Totale passività non correnti		997.182.251	741.091.867
Finanziamenti correnti	29	2.418.285	4.545.071
Passività per lease correnti	31	5.826.314	-
Debiti commerciali	35	188.804.299	177.903.173
Risconti passivi da servizi di trasporto	36	44.585.304	31.898.681
Debiti per imposte correnti	37	14.233.337	4.402.011
Altre passività correnti	38	24.845.868	28.308.590
Totale passività correnti		280.713.407	247.057.526
Totale passività		1.277.895.658	988.149.393
Totale patrimonio netto e passività		3.041.506.611	1.236.772.985

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO

<i>(in Euro)</i>	Capitale sociale	Riserva da sovrapprezzo azioni	Altre riserve	Utile (perdita) a nuovo	Totale Patrimonio netto
Al 1 gennaio 2018	60.000.000	49.615.855	4.257.241	72.627.248	186.500.344
Risultato dell'esercizio	-	-	-	92.889.427	92.889.427
Riserva cash flow hedge	-	-	(1.480.055)	-	(1.480.055)
Utile/(Perdita) attuariale per benefici a dipendenti	-	-	-	776.196	776.196
Risultato complessivo dell'esercizio	-	-	(1.480.055)	93.665.623	92.185.568
Copertura perdite	-	-	18.885.486	(18.885.486)	-
Aumento di capitale	17.725	-	(17.725)	-	-
Dividendi	-	-	-	(30.000.000)	(30.000.000)
Effetti dell'applicazione del principio IFRS 9	-	-	-	(62.320)	(62.320)
Al 31 dicembre 2018	60.017.725	49.615.855	21.644.947	117.345.065	248.623.592
Risultato dell'esercizio	-	-	-	151.420.257	151.420.257
Riserva cash flow hedge	-	-	1.641.603	-	1.641.603
Utile/(Perdita) attuariale per benefici a dipendenti	-	-	-	(994.646)	(994.646)
Risultato complessivo dell'esercizio	-	-	1.641.603	150.425.611	152.067.214
Fusione (Nota 28)	-	-	1.766.164.742	-	1.766.164.742
Dividendi (Nota 28)	-	(49.613.183)	(236.283.676)	(117.347.738)	(403.244.597)
Al 31 dicembre 2019	60.017.725	2.672	1.553.167.617	150.422.939	1.763.610.953

RENDICONTO FINANZIARIO

<i>(in Euro)</i>	Note	2019	2018
Risultato prima delle imposte		199.683.375	131.082.724
Rettifiche per:			
Ammortamenti e svalutazioni	14	56.423.449	35.778.968
Accantonamenti / (rilasci) ai fondi rischi ed altri	34	953.222	1.193.599
(Proventi)/oneri finanziari netti	16	35.972.277	31.644.792
Altre poste non monetarie		3.709.621	2.952.471
Pagamento benefici ai dipendenti	32	(6.280.682)	(814.592)
Interessi pagati		(20.606.670)	(16.476.843)
Interessi su lease pagati		(1.575.558)	-
Imposte pagate		(14.988.560)	(8.713.929)
Interessi incassati		152.518	647.053
Flusso di cassa generato da attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante netto		253.442.992	177.294.243
Variazione delle rimanenze	23	(2.712.964)	(1.855.705)
Variazione dei crediti commerciali	24	(1.180.608)	(2.386.173)
Variazione dei debiti commerciali	35	23.111.608	13.735.865
Variazione delle altre attività/passività	25,36,38	10.877.711	19.554.777
Flusso di cassa netto generato da attività operativa		283.538.739	206.343.007
Investimenti in attività materiali	20	(149.384.228)	(146.328.550)
Investimenti in attività immateriali	19	(6.455.553)	(6.168.249)
Dismissioni di attività materiali e immateriali		74.070	-
Investimenti in attività finanziarie correnti	26	(100.000.000)	-
Disinvestimenti di attività finanziarie correnti	26	20.000.000	-
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento		(235.765.711)	(152.496.799)
Nuove emissioni di finanziamenti a lungo termine	29	1.047.791.129	718.201.780
Rimborsi di finanziamenti a lungo termine	29	(880.000.000)	(720.000.000)
Oneri finanziari per rimborso anticipato finanziamenti	16	(5.070.100)	(126.063)
Rimborsi di debiti per lease		(4.507.734)	-
Dividendi pagati	28	(401.855.169)	(30.000.000)
Flusso di cassa netto assorbito da attività finanziaria		(243.641.874)	(31.924.283)
Totale variazione disponibilità liquide e mezzi equivalenti		(195.868.846)	21.921.925
Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio		289.044.460	267.122.535
Disponibilità rinvenienti dalla fusione		30.487	-
Disponibilità liquide alla fine dell'esercizio		93.206.101	289.044.460

Note Illustrative

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO

1. Informazioni generali

Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA (di seguito “Italo” o la “Società”) è una società per azioni, con sede legale a Roma in Viale del Policlinico n.149/B, organizzata secondo l’ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. Italo è il primo e unico operatore privato italiano sul mercato europeo della rete ferroviaria ad alta velocità.

2. Principi di Redazione

Il presente Bilancio è predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standard, come di seguito definiti, emanati dall’International Accounting Standards Board (di seguito “IASB”) e adottati dalla Commissione Europea secondo la procedura di cui all’art. 6 del Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002. Per IFRS si intendono anche tutti i principi contabili internazionali (“IAS”) e tutte le interpretazioni dell’International Financial Reporting Standard Interpretations Committee, precedentemente denominate “Standard Interpretations Committee” (SIC).

Gli IFRS sono stati applicati in modo coerente e volontario ai periodi esposti nel presente documento, nonché, tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti ed aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi di riferimento.

Di seguito sono indicati i prospetti di Bilancio e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell’ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 – Presentazione del Bilancio:

- la Situazione Patrimoniale-Finanziaria è predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio “corrente/non corrente”;
- il Conto Economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- il Prospetto di Conto Economico Complessivo è presentato in forma separata rispetto al Conto Economico e comprende, oltre al risultato dell’esercizio come risultante del Conto Economico, i proventi e gli oneri che per espressa disposizione degli IFRS sono rilevati direttamente a patrimonio netto;
- il Rendiconto Finanziario è predisposto secondo il “metodo indiretto”, rettificando il risultato dell’esercizio delle componenti di natura non monetaria;
- il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto presenta i proventi (oneri) complessivi dell’esercizio, le operazioni con gli azionisti e le altre variazioni del patrimonio netto.

Tale impostazione riflette al meglio gli elementi che hanno determinato il risultato economico della Società oltre la sua struttura finanziaria e patrimoniale.

Il Bilancio di esercizio è redatto applicando il metodo del costo storico, tenuto conto ove appropriato delle rettifiche di valore, con l’eccezione delle voci di bilancio che secondo gli IFRS devono essere rilevate al fair value, come indicato nei criteri di valutazione e fatti salvi i casi in cui le disposizioni IFRS consentano un differente criterio di valutazione.

Il Bilancio di esercizio è redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l’insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o di altro genere che possano segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi.

La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 6. “Gestione dei rischi finanziari”.

I valori delle voci di bilancio e delle relative note sono espressi in Euro, salvo quando diversamente indicato.

3. Operazioni societarie

Acquisizione di Italo e consolidamento

In data 26 aprile 2018 la società GIP III Neptune SpA ha acquisito il 93,987% di Italo; nella stessa data GIP III Neptune SpA ha acquisito il 100% delle quote di Partind Srl e Partind Due Srl che detenevano rispettivamente l'1,967% e il 2,861% di Italo.

In data 30 luglio 2018 GIP III Neptune SpA ha acquistato la quota residua dell'1,185% di Italo detenuta da un terzo soggetto (PII 1 Sàrl). Pertanto, alla data di chiusura del Bilancio 2018, GIP III Neptune SpA deteneva, direttamente ed indirettamente tramite le controllate Partind Srl e Partind Due Srl, il 100% di Italo. GIP III Neptune SpA ha finanziato l'investimento con mezzi propri.

Sulla base di quanto illustrato e considerando il 26 aprile 2018 come data di acquisizione del controllo, il management di GIP III Neptune SpA ha designato per convenzione il 30 aprile 2018 come la prima data in cui effettuare il consolidamento di Italo.

Più in particolare, ai fini della contabilizzazione dell'acquisizione suddetta, è stato determinato il fair value della quota di patrimonio netto delle interessenze di terzi includendo anche il goodwill ad esse attribuibile ("Full goodwill method"). Il fair value delle interessenze di terzi è stato determinato sulla base del prezzo pagato da GIP III Neptune SpA per l'acquisizione della quota residua della partecipazione in Italo dell'1,185% avvenuta in data 30 luglio 2018 e pari ad Euro 22.377.480. Tale importo era già noto alla data di acquisizione e corrispondeva alla quota parte del capitale sociale di Italo valorizzato ad Euro 1.936.729.192 nell'ambito della complessiva operazione.

Nella tabella seguente sono riportati i fair value delle attività acquisite e le passività assunte al 30 aprile 2018 e iscritte nel Bilancio Consolidato di GIP III Neptune SpA:

Attività nette acquisite (importi in euro)	Fair value
Attività immateriali	127.261.048
Attività materiali	791.603.353
Immobilizzazioni finanziarie	68.597.920
Totale attività non correnti	987.462.321
Rimanenze	8.869.363
Crediti commerciali	8.264.140
Crediti per imposte correnti	45.818.302
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	223.909.679
Totale attività correnti	286.861.486
Totale attività	A 1.274.323.807
Finanziamenti non correnti	708.809.562
Benefici ai dipendenti	16.199.260
Fondi non correnti	2.321.438
Imposte differite	34.772.000
Altre passività non correnti	2.513.593
Totale passività non correnti	764.615.852
Finanziamenti correnti	8.639.751
Debiti commerciali	167.029.949
Debiti per imposte correnti	3.592.256
Risconti passivi da trasporto	33.966.421
Altre passività correnti	21.170.866
Totale passività correnti	234.399.243
Totale passività	B 999.015.095

Fair Value: Attività nette acquisite	C = (A - B)	275.308.712
Costo dell'Acquisizione	D	1.936.729.192
Interessenze di Terzi	E	22.377.480
Avviamento	F = (D + E - C)	1.683.797.961

La valutazione al fair value delle attività acquisite e delle passività assunte, effettuata con il supporto di un professionista indipendente in conformità all'IFRS 3 (attività di Purchase Price Allocation o PPA), ha determinato la rilevazione delle seguenti attività immateriali nel Bilancio Consolidato della GIP III Neptune SpA di:

- “Marchio”, per un importo di Euro 27.512.000 (al lordo delle imposte differite per Euro 7.928.848);
- “Customer Relationship”, per Euro 93.142.000 (al lordo delle imposte differite per Euro 26.843.152).

Stante quanto sopra, in via residuale è stato rilevato un avviamento pari ad Euro 1.683.797.961 determinato nel modo indicato di seguito, per l'eccedenza di (a) su (b), dove:

- (a) è la sommatoria di: corrispettivo pagato (Euro 1.936.729.192) e fair value della partecipazione di minoranza alla data di acquisizione (Euro 22.377.480);
- (b) è il valore netto degli importi delle attività identificabili acquisite e delle passività assunte identificabili valutate al fair value (Euro 275.308.712).

Operazione di fusione inversa

In data 21 febbraio 2019 la GIP III Neptune SpA e la sua controllata totalitaria Italo SpA hanno dato esecuzione all'operazione di fusione inversa per incorporazione, che era stata precedentemente approvata dai Consigli di Amministrazione della GIP III Neptune SpA e della Italo SpA in data 10 ottobre 2018 e dalle Assemblee straordinarie delle due Società in data 19 ottobre 2018.

L'operazione ha avuto efficacia contabile e fiscale retrodatata al 1 gennaio 2019 ai sensi di quanto previsto dall'articolo 2504-bis, secondo comma, del codice civile ed ha come principali finalità:

- la razionalizzazione della struttura delle Società coinvolte, consentendo a Italo di svolgere compiutamente le attività operative e di indirizzo;
- l'accorciamento della catena partecipativa;
- l'efficientamento dei processi organizzativi e gestionali e, al contempo, il miglioramento del livello di redditività e la salvaguardia del marchio e della vocazione commerciale di Italo.

La Fusione ha comportato, tra l'altro:

- l'adozione da parte di Italo di un nuovo statuto sociale conforme a quello della controllante (numero di azioni pari a quello di GIP III Neptune SpA);
- l'annullamento delle azioni in cui era diviso il capitale sociale di Italo ed il successivo raggruppamento in azioni senza indicazione di valore nominale;
- assegnazione a ciascun Socio della controllante, in concambio di un'azione di GIP III Neptune SpA, di un'azione di Italo della medesima classe.

L'annullamento delle azioni di Italo ha generato nell'attivo della Società un “Disavanzo da fusione” corrispondente alla differenza tra il valore della partecipazione di GIP III Neptune in Italo ed il valore del patrimonio netto contabile di Italo. Tale disavanzo è stato allocato secondo quanto rilevato nel Bilancio consolidato della società GIP III Neptune SpA (controllante) per effetto del completamento della Purchase Price Allocation.

Conseguentemente al perfezionarsi del progetto di fusione inversa di GIP III Neptune SpA in Italo, il presente Bilancio riflette:

- le attività e le passività della società GIP III Neptune SpA al valore contabile antecedente la fusione;
- le attività e le passività di Italo misurate al loro fair value alla data di acquisizione in conformità a quanto disciplinato dall'IFRS 3.

4. Criteri di Valutazione

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del Bilancio di esercizio.

Aggregazioni aziendali

Le aggregazioni aziendali sono definite dall'IFRS 3 come operazioni o eventi in cui un acquirente ottiene il controllo su uno o più business. Secondo le disposizioni dell'IFRS 3, ogni operazione di aggregazione aziendale deve essere contabilizzata mediante il metodo dell'acquisizione del controllo.

L'applicazione del metodo dell'acquisizione del controllo prevede: l'identificazione dell'acquirente; la determinazione della data rilevante per l'aggregazione; la rilevazione e la valutazione delle attività identificabili acquisite, delle passività identificabili assunte e qualsiasi partecipazione di minoranza nell'acquisito; la rilevazione e la misurazione dell'avviamento o di un utile derivante da un acquisto a prezzi favorevoli.

Le attività identificabili acquisite, le passività e le passività potenziali assunte sono iscritte al relativo fair value alla data di acquisizione.

L'avviamento derivante dall'acquisizione è determinato in via residuale come differenza tra il costo dell'aggregazione aziendale e la quota di propria pertinenza nella differenza tra le attività e le passività acquisite valutate al fair value.

Attività non correnti

(i) Attività immateriali

Le attività immateriali riguardano le attività identificabili prive di consistenza fisica, controllate dalla Società e in grado di produrre benefici economici futuri, nonché l'avviamento quando acquisito a titolo oneroso. L'identificabilità è definita con riferimento alla possibilità di distinguere l'attività immateriale acquisita dall'avviamento. Questo requisito normalmente è soddisfatto quando:

- l'attività immateriale è riconducibile a un diritto legale o contrattuale; oppure
- l'attività è separabile, ossia può essere ceduta, trasferita, data in affitto o scambiata autonomamente oppure come parte integrante di altre attività.

Le attività immateriali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione necessari a rendere le attività pronte all'uso. Non è ammesso effettuare rivalutazioni, neanche in applicazione di leggi specifiche.

Le attività immateriali aventi vita utile definita sono ammortizzate sistematicamente lungo la loro vita utile, intesa come la stima del periodo in cui le attività saranno utilizzate dalla Società.

Marchio

La rilevazione del marchio è avvenuta in coerenza con il Bilancio consolidato della società incorporata GIP III Neptune SpA al 31 dicembre 2018, per effetto del completamento del processo di allocazione del prezzo di acquisto (c.d. Purchase Price Allocation o PPA). In particolare, si riferisce al fair value del brand Italo ed è stato determinato attraverso un processo di stima del fair value, effettuato con il supporto di un perito indipendente e basato su ipotesi ritenute ragionevoli e realistiche in base alle informazioni che erano disponibili alla data dell'acquisizione del controllo. La scelta della metodologia di valutazione applicata per la stima del valore del marchio è stata effettuata tenendo conto delle finalità dell'operazione e delle caratteristiche dell'intangibile stesso. In particolare, in linea con la dottrina

accademica e la più diffusa prassi professionale, il valore del marchio di proprietà di Italo è stato determinato mediante l'utilizzo del metodo reddituale, fondato sull'attualizzazione dei benefici futuri ascrivibili all'intangibile oggetto di valutazione. Il metodo economico-reddituale è stato applicato nella versione nota come metodo di attualizzazione delle royalties attese.

Customer Relationship

La rilevazione della Customer Relationship è avvenuta in coerenza con il Bilancio consolidato della società incorporata GIP III Neptune SpA al 31 dicembre 2018 per effetto del completamento della PPA. In particolare, l'attività è stata identificata sulla base della valutazione reddituale attualizzata della marginalità residua prospettica derivante dal portafoglio clienti della Società. Nella valutazione al fair value della customer relationship i flussi di cassa sono stati attualizzati.

La vita utile stimata delle attività immateriali è la seguente:

Attività immateriali	Vita utile in anni
Software	3-5
Licenza ferroviaria e certificati di sicurezza	5
Marchio	10
Customer relationship	14

(ii) Attività Materiali

Le attività materiali sono rilevate secondo il criterio del costo e iscritte al prezzo di acquisto o al costo di produzione comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione necessari a rendere le attività pronte all'uso, al netto delle eventuali perdite di valore. Non è ammesso effettuare rivalutazioni delle attività materiali, neanche in applicazione di leggi specifiche.

I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa di beni di terzi sono rilevati all'attivo patrimoniale quando è probabile che incrementino i benefici economici futuri attesi dall'utilizzo o dalla vendita del bene. Essi sono:

- riclassificati all'interno della voce del bene su cui insistono;
- ammortizzati nel minor periodo tra la vita utile delle migliorie effettuate e la durata del relativo contratto di locazione.

Nella valutazione della durata della locazione è necessario considerare la possibilità di rinnovo, qualora questo sia sostanzialmente certo e quindi dipendente dalla volontà del conduttore.

Le attività materiali sono ammortizzate sistematicamente a quote costanti lungo la loro vita utile economico tecnica, intesa come la stima del periodo in cui l'attività sarà utilizzata dalla Società. Periodo che decorre dal mese in cui inizia o avrebbe potuto iniziare l'utilizzazione del bene. Quando l'attività materiale è costituita da più componenti significative aventi vite utili differenti, l'ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Il valore da ammortizzare è rappresentato dal valore di iscrizione ridotto del presumibile valore netto di cessione al termine della sua vita utile. Non sono oggetto di ammortamento i terreni, anche se acquistati congiuntamente a un fabbricato, le opere d'arte, nonché le attività materiali destinate alla vendita. Eventuali modifiche al piano di ammortamento, derivanti da revisione della vita utile dell'attività materiale, del valore residuo ovvero delle modalità di ottenimento dei benefici economici dell'attività, sono rilevate prospetticamente.

La vita utile stimata delle attività materiali è la seguente:

Attività materiali	Vita utile in anni
Flotta AGV/EVO	30
Fabbricati	10-30
Altre attività materiali	5-10
Telematica a bordo treno	5

Rivestimenti treni	6
Investimenti presso stazioni e impianti ferroviari	In base al contratto di locazione

(iii) Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari sostenuti per l'acquisizione, costruzione o produzione di un bene che giustifica una capitalizzazione sono inclusi nel costo del bene stesso. Tali oneri finanziari sono capitalizzati come parte del costo del bene se è probabile che essi comporteranno benefici economici futuri per la Società e se possono essere attendibilmente determinati.

La capitalizzazione di tali oneri finanziari ha inizio nel momento in cui la Società soddisfa le seguenti condizioni:

- ha sostenuto i costi relativi al bene in oggetto (costi per l'acquisizione/produzione del bene che hanno generato la necessità di accendere un finanziamento);
- le attività necessarie per predisporre il bene per il suo utilizzo previsto o per la vendita sono in corso.

La Società deve sospendere la capitalizzazione degli oneri finanziari:

- durante i periodi prolungati nei quali viene sospeso lo sviluppo/produzione del bene che ne giustifica la capitalizzazione;
- quando tutte le operazioni necessarie per predisporre il bene (che giustifica tale capitalizzazione) nelle condizioni tali da garantirne l'utilizzo previsto o la vendita, sono sostanzialmente completate.

(iv) Diritto d'uso e Passività per lease correnti e non correnti

I contratti di leasing finanziari e operativi sono contabilizzati secondo il nuovo principio contabile IFRS 16 che prevede, per il locatore, l'iscrizione del bene oggetto di locazione nell'attivo con contropartita una passività finanziaria inizialmente misurate al valore attuale dei futuri canoni di leasing. Nel conto economico si riconosce l'ammortamento delle attività consistenti nel diritto d'uso e degli interessi per le passività del leasing.

La Società adotta l'espedito pratico consentito dal principio di non riconoscere come leasing i contratti che hanno ad oggetto i "low-value assets" (vale a dire i contratti di leasing aventi ad oggetto delle attività di valore inferiore ad Euro 5.000) e i leasing con una durata del contratto pari o inferiore ai 12 mesi.

Per maggiori informazioni si rimanda alla nota successiva "Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni adottati dalla Società".

(v) Riduzione di valore di attività non finanziarie

A ciascuna data di riferimento del Bilancio, le attività non finanziarie sono analizzate per verificare l'esistenza di indicatori di un'eventuale riduzione del loro valore. Quando si verificano eventi che fanno presumere una riduzione del valore delle attività non finanziarie, la loro recuperabilità è verificata confrontando il valore di iscrizione con il relativo valore recuperabile rappresentato dal maggiore tra il fair value, al netto degli oneri di dismissione, e il valore d'uso. Il valore d'uso è determinato sulla base di assunzioni ragionevoli e dimostrabili rappresentative della migliore stima delle future condizioni economiche che si verificheranno nella residua vita utile del bene, dando rilevanza alle indicazioni provenienti dall'esterno. Quando non è possibile stimare il valore recuperabile di una singola attività, la Società stima il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi di cassa cui l'attività appartiene. Nello specifico, la valutazione è effettuata per singola attività o per il più piccolo insieme identificabile di attività che genera flussi di cassa in entrata autonomi derivanti dal suo utilizzo su base continuativa (c.d. cash generating unit – "CGU"). La riduzione di valore è iscritta a conto economico. Quando vengono meno i motivi delle riduzioni di valore effettuate, il valore delle attività è ripristinato e la rettifica è rilevata a conto economico come rivalutazione (ripristino di valore). Il ripristino è effettuato al minore tra il valore recuperabile e il valore di iscrizione al lordo delle riduzioni di valore precedentemente effettuate e ridotto delle quote di ammortamento che sarebbero state stanziare qualora non si fosse proceduto ad alcuna riduzione di valore.

Attività correnti

(i) Rimanenze

Le rimanenze finali di prodotti finiti sono valutate al minore tra il costo di acquisto e il valore netto di realizzo rappresentato dall'ammontare che la Società si attende di ottenere dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività, al netto degli oneri accessori di vendita. Il costo delle rimanenze è determinato applicando il metodo del costo medio ponderato, svalutato in relazione all'andamento del mercato ed alle presumibili mancate utilizzazioni legate a fenomeni di obsolescenza e lento rigiro.

Certificati bianchi

I Certificati Bianchi (anche TEE - Titoli di Efficienza Energetica) sono attribuiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tramite il Gestore dei Servizi Energetici (GSE) a fronte del conseguimento di risparmi energetici attraverso l'applicazione di tecnologie e sistemi efficienti.

Nel lasso di tempo che intercorre fra il momento in cui la Società acquisisce il diritto al titolo fornendo il servizio e il momento in cui i TEE sono effettivamente erogati a esito del procedimento di certificazione e successivamente venduti, i ricavi derivanti dai TEE sono iscritti nei bilanci della Società per competenza, sulla base della migliore stima del numero di TEE attesi, in proporzione al risparmio di Tonnellate Equivalenti di Petrolio ("TEP") consuntivato o che si stima verrà consuntivato. La valorizzazione degli stessi è effettuata al valore di mercato medio ponderato dell'anno energetico (come definito dall'operatore dei servizi energetici) disponibile alla data di riferimento del Bilancio ed iscritta fra le rimanenze di magazzino sino al momento della vendita. Considerata la differenza temporale tra il momento in cui matura il diritto a ricevere i Certificati Bianchi (la chiusura di ogni periodo in cui la Società opera il proprio servizio) e il momento in cui i certificati vengono effettivamente attribuiti (la conclusione del processo di certificazione da parte del GSE), e successivamente venduti, la Società registra nei propri conti i ricavi di competenza, basati sulla stima del numero di Certificati Bianchi che si ritiene di avere il diritto di ricevere al termine di ogni periodo, valorizzati in base al prezzo medio ponderato dell'anno energetico disponibile alla data di riferimento del Bilancio. Quando poi la cessione ha effettivamente luogo, i conti della Società registrano l'eventuale perdita o guadagno realizzato rispetto alla cifra stimata.

(ii) Contributi

I contributi, inclusi i contributi non monetari valutati al fair value, sono rilevati quando esiste una ragionevole certezza che saranno ricevuti e che la Società rispetterà tutte le condizioni previste per la loro erogazione.

(iii) Crediti e attività finanziarie correnti

I crediti commerciali, gli altri crediti e le attività correnti sono posseduti nel quadro di un modello di business il cui obiettivo è la raccolta dei flussi di cassa contrattuali costituiti unicamente da pagamenti del capitale e da interessi sull'importo del capitale da restituire. Di conseguenza, sono inizialmente iscritti al fair value (valore equo), rettificato dei costi di transazione direttamente attribuibili, e successivamente valutati col criterio del costo ammortizzato in base al metodo del tasso di interesse effettivo (ossia del tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa attesi e il valore di iscrizione), opportunamente rettificato per tenere conto di eventuali svalutazioni, mediante l'iscrizione di un fondo svalutazione crediti. I crediti verso clienti e le altre attività finanziarie sono inclusi nell'attivo corrente, ad eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di Bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente.

Le attività finanziarie che includono, tra l'altro, depositi bancari e altri strumenti finanziari non qualificabili come disponibilità liquide, sono classificate secondo le disposizioni dell'IFRS 9 nelle seguenti categorie:

attività finanziarie valutate al costo ammortizzato; attività finanziarie valutate al fair value con variazioni di valore rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo; attività finanziarie valutate al fair value con variazioni di valore imputate a conto economico.

La classificazione all'interno delle categorie deve essere effettuata considerando il modello di business utilizzato per gestire le attività finanziarie e le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa generati dall'attività finanziaria.

(iv) Riduzione di valore di attività finanziarie

A ciascuna data di riferimento del Bilancio, le attività finanziarie, con l'eccezione di quelle misurate al fair value con contropartita in conto economico, sono analizzate per verificare l'esistenza di indicatori di un'eventuale riduzione del loro valore (impairment). L'IFRS 9 richiede l'applicazione di un modello basato sulle perdite attese su crediti. La Società applica l'approccio semplificato per stimare le perdite attese lungo la vita del credito e tiene conto della sua esperienza storica delle perdite su crediti, aggiustata per riflettere le condizioni attuali e le stime in merito alle condizioni economiche future. Se esiste evidenza di impairment, la perdita viene riconosciuta tra gli oneri finanziari di conto economico.

Il modello delle perdite attese su crediti richiede la rilevazione immediata delle perdite su crediti previste nel corso della vita delle attività finanziarie, non essendo necessario il verificarsi di un trigger event per la rilevazione delle stesse.

Per le attività finanziarie contabilizzate col criterio del costo ammortizzato, quando una perdita di valore è stata identificata, il suo valore viene misurato come differenza tra il valore contabile dell'attività e il valore attuale dei flussi di cassa futuri attesi, scontati sulla base del tasso di interesse effettivo originario. Questo valore è rilevato a conto economico.

(v) Eliminazione contabile delle attività finanziarie

Le attività finanziarie sono eliminate contabilmente quando è soddisfatta una delle seguenti condizioni:

- il diritto contrattuale a ricevere i flussi di cassa dall'attività è scaduto;
- la Società ha sostanzialmente trasferito tutti i rischi e benefici connessi all'attività, cedendo i suoi diritti a ricevere flussi di cassa dall'attività, oppure assumendo un'obbligazione contrattuale a riversare i flussi di cassa ricevuti a uno o più eventuali beneficiari in virtù di un contratto che rispetta i requisiti previsti dall'IFRS 9 (c.d. "pass through test");
- la Società non ha né trasferito né mantenuto sostanzialmente tutti i rischi e benefici connessi all'attività finanziaria ma ne ha ceduto il controllo.

(vi) Compensazione di attività e passività finanziarie

La Società compensa attività e passività finanziarie se e solo se:

- esiste un diritto legalmente esercitabile di compensare i valori rilevati in Bilancio;
- vi è l'intenzione o di compensare su base netta o di realizzare l'attività e regolare la passività simultaneamente.

(vii) Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti comprendono la cassa, i depositi a vista nonché le attività finanziarie con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi, prontamente convertibili in cassa e sottoposte a un irrilevante rischio di variazione di valore. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valutati al fair value. Non sono inclusi nelle disponibilità liquide i depositi vincolati che non rispettano i requisiti previsti dagli IFRS.

I depositi bancari a breve con scadenza all'origine uguale o superiore ai tre mesi che non soddisfano i

requisiti previsti dallo IAS 7 sono inclusi in una specifica voce dell'attivo corrente.

Le operazioni di incasso sono registrate per data di operazione bancaria, mentre per le operazioni di pagamento si tiene altresì conto della data di disposizione.

Passività correnti e non correnti

(i) Passività finanziarie e debiti commerciali

Le passività finanziarie ed i debiti commerciali sono iscritti quando la Società diviene parte delle relative clausole contrattuali e sono valutati inizialmente al fair value rettificato dei costi di transazione direttamente attribuibili.

Successivamente sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

(ii) Eliminazione contabile delle passività finanziarie

Le passività finanziarie sono eliminate contabilmente quando sono estinte, ossia quando l'obbligazione contrattuale è adempiuta, cancellata o prescritta, ovvero quando la passività finanziaria è ceduta con trasferimento sostanziale di tutti i rischi ed i benefici derivanti dalla proprietà delle stesse. Uno scambio di strumenti di debito con termini contrattuali sostanzialmente diversi deve essere contabilizzato come un'estinzione della passività finanziaria originaria e la rilevazione di una nuova passività finanziaria. Analogamente, una variazione sostanziale dei termini contrattuali di una passività finanziaria esistente, anche parziale, deve essere contabilizzata come un'estinzione della passività finanziaria originaria e la rilevazione di una nuova passività finanziaria.

(iii) Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi e oneri riguardano costi e oneri di natura determinata e di esistenza certa o probabile che alla data di chiusura del Bilancio sono indeterminati nell'ammontare e/o nella data di accadimento. Gli accantonamenti a tali fondi sono rilevati quando:

- è probabile l'esistenza di un'obbligazione attuale, legale o implicita, derivante da un evento passato;
- è probabile che l'adempimento dell'obbligazione sia oneroso;
- l'ammontare dell'obbligazione può essere stimato attendibilmente.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che la Società ragionevolmente pagherebbe per estinguere l'obbligazione o per trasferirla a terzi alla data di chiusura del Bilancio. Quando l'effetto finanziario del trascorrere del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi determinati tenendo conto dei rischi associati all'obbligazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è rilevato a conto economico alla voce "Oneri finanziari".

I costi che la Società prevede di sostenere per attuare programmi di ristrutturazione sono iscritti nell'esercizio in cui viene definito formalmente il programma e si è generata nei soggetti interessati la valida aspettativa che la ristrutturazione avrà luogo.

I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima sono imputate alla medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento. Quando la passività è relativa ad attività materiali, le variazioni di stima del fondo sono rilevate in contropartita all'attività a cui si riferiscono nei limiti dei valori di iscrizione; l'eventuale eccedenza è rilevata a conto economico.

Qualora sia previsto che tutte le spese (o una parte di esse) richieste per estinguere un'obbligazione siano rimborsate da terzi, l'indennizzo, quando virtualmente certo, è rilevato come un'attività distinta.

(iv) Benefici ai dipendenti

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

Nei programmi con benefici definiti, tra i quali rientra anche il trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'articolo 2120 del Codice Civile Italiano ("TFR"), l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione; pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base ad un calcolo attuariale. La passività iscritta nel Bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di Bilancio. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il Project Unit Credit method. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa ad un determinato tasso d'interesse. Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai suddetti aggiustamenti e le variazioni delle ipotesi attuariali sono imputate a conto economico complessivo.

Nel caso di destinazione a forme pensionistiche esterne la Società è soggetta solamente al versamento di un contributo definito al fondo prescelto, e a partire da tale data le quote di nuova maturazione hanno natura di piani a contribuzione definita non assoggettati a valutazione attuariale.

Le passività per obbligazioni relative ad altri benefici a medio-lungo termine verso il personale dipendente, quali i piani d'incentivazione del management, sono determinate adottando ipotesi attuariali. Gli effetti derivanti dalle modifiche delle ipotesi attuariali, ovvero da rettifiche basate sull'esperienza passata, sono rilevati interamente a conto economico.

(v) Valutazione del fair value

Le valutazioni al fair value e la relativa informativa sono effettuate o predisposte applicando l'IFRS 13 "Valutazione del fair value". Il fair value rappresenta il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività nell'ambito di una transazione ordinaria posta in essere tra operatori di mercato, alla data di valutazione.

La valutazione al fair value si fonda sul presupposto che l'operazione di vendita dell'attività, o di trasferimento della passività, abbia luogo nel mercato principale, ossia nel mercato in cui avviene il maggior volume e livello di transazioni per l'attività o la passività. In assenza di un mercato principale si suppone che la transazione abbia luogo nel mercato più vantaggioso al quale la Società ha accesso, ossia il mercato suscettibile di massimizzare i risultati della transazione di vendita dell'attività o di minimizzare l'ammontare da pagare per trasferire la passività.

Il fair value (valore equo) di un'attività o di una passività è determinato considerando le assunzioni che i partecipanti al mercato utilizzerebbero per definire il prezzo dell'attività o della passività, nel presupposto che gli stessi agiscano secondo il loro migliore interesse economico. I partecipanti al mercato sono acquirenti e venditori indipendenti, informati, in grado di entrare in una transazione per l'attività o la passività e motivati ma non obbligati né indotti ad effettuare la transazione.

Determinazione del fair value di strumenti finanziari

Il fair value degli strumenti finanziari quotati è determinato osservando i prezzi direttamente rilevabili sul mercato, mentre per gli strumenti finanziari non quotati, utilizzando specifiche tecniche di valutazione che facciano uso del maggior numero possibile di input osservabili sul mercato. Nelle circostanze in cui ciò non fosse possibile, gli input sono stimati dal management tenendo conto delle caratteristiche degli strumenti oggetto di valutazione. Variazioni nelle assunzioni effettuate nella stima dei dati di input potrebbero avere effetti sul fair value rilevato in Bilancio per tali strumenti.

Il fair value degli strumenti finanziari derivati sottoscritti dalla Società è stato determinato considerando modelli di valutazione diffusi in ambito finanziario e i parametri di mercato alla data di redazione del Bilancio.

Di seguito sono riportati i livelli degli strumenti finanziari classificati sulla base di una gerarchia di livelli che rifletta la significatività degli input utilizzati nella determinazione del fair value (IFRS 13 “Valutazione del fair value”).

- Livello 1 - prezzo quotato (mercato attivo): i dati utilizzati nelle valutazioni sono rappresentati da prezzi quotati su mercati in cui sono scambiati attività e passività identiche a quelle oggetto di valutazione;
- Livello 2 - utilizzo di parametri osservabili sul mercato (ad esempio, per i derivati, i tassi di cambio rilevati dalla Banca d'Italia, curve dei tassi di mercato, volatilità fornita da Bloomberg, credit spread calcolati sulla base dei Credit default swap, ecc.) diversi dai prezzi quotati del livello 1;
- Livello 3 - utilizzo di parametri non osservabili sul mercato (assunzioni interne, ad esempio, flussi finanziari, spread rettificati per il rischio, ecc.).

La determinazione del fair value degli strumenti sottoscritti dalla Società avviene secondo metodologie classificabili nel livello 2.

(vi) Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti derivati sono considerati come attività detenute a scopo di negoziazione e valutati a fair value con contropartita a conto economico, salvo il caso in cui gli stessi si configurino come efficaci strumenti di copertura di un determinato rischio relativo a sottostanti attività o passività o impegni assunti dalla Società.

In particolare la Società utilizza strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (cash flow hedge).

L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio dell'operazione che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del Bilancio) ed è misurata comparando le variazioni di fair value dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

Cash flow hedge

Le variazioni di fair value dei derivati designati come cash flow hedge e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota “efficace”, nel conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto (“riserva cash flow hedge”), che viene successivamente riversata a conto economico al momento della manifestazione economica del sottostante oggetto di copertura. La variazione di fair value riferibile alla porzione inefficace viene immediatamente rilevata al conto economico di esercizio. Qualora il verificarsi della operazione sottostante non sia più considerata altamente probabile, la quota della riserva cash flow hedge a essa relativa viene immediatamente riversata a conto economico. Qualora, invece, lo strumento derivato sia ceduto, giunga a scadenza o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota della riserva cash flow hedge a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante. La contabilizzazione della copertura come cash flow hedge viene cessata in maniera prospettica.

(vii) Ricavi e costi

I ricavi sono riconosciuti nel momento in cui il controllo su un prodotto o servizio viene trasferito al cliente. I ricavi sono misurati al prezzo della transazione, il quale è basato sull'ammontare di corrispettivo che la Società si aspetta di ricevere in cambio del trasferimento al cliente dei beni e servizi promessi al netto delle tasse pagate dai clienti che sono versate alle autorità fiscali.

La Società stipula contratti che sono in genere in grado di essere distinti e contabilizzati come separate obbligazioni di prestazione. I ricavi riconosciuti sono limitati all'ammontare di corrispettivo che la Società si aspetta di ricevere. La Società attribuisce il prezzo della transazione alle obbligazioni di prestazione sulla

base degli stand-alone selling prices (SSP, i c.d. prezzi di vendita a sé stanti) per ogni obbligazione. Quando uno SSP non esiste, la Società stima lo SSP utilizzando un approccio di mercato adjusted.

La Società genera ricavi da servizi di trasporto e riconosce un contratto con un cliente quando esso è legalmente vincolante tra la Società e il cliente, i diritti delle parti sono identificati, il contratto ha sostanza commerciale e la riscossione del corrispettivo è probabile. I pagamenti dai clienti sono in genere dovuti prima dell'utilizzo del servizio, poiché i biglietti sono acquistati prima che i viaggi siano effettuati.

La Società non riconosce alcuna attività in Bilancio ove si attende non sia recuperabile. I ricavi sono riconosciuti al momento dell'erogazione del servizio (at a point-in-time), e la Società applica l'espedito pratico di riconoscere i costi incrementali di ottenimento del contratto come costi al momento in cui essi sono sostenuti se il periodo di ammortamento dell'attività di Bilancio che sarebbe, altrimenti, riconosciuta, è uguale o inferiore ad un anno.

I ricavi da servizi di trasporto vengono rilevati a conto economico nel momento in cui avviene il trasporto di passeggeri, tenendo conto del valore di eventuali sconti commerciali, premi e programmi di fidelizzazione della clientela. I biglietti ferroviari venduti ma non ancora viaggiati vengono differiti come risconti da servizi di trasporto ed iscritti nelle passività correnti, tenendo conto di termini e condizioni dei biglietti.

I ricavi delle prestazioni di servizi sono rilevati al compimento della prestazione, i ricavi delle vendite quando si verifica l'effettivo trasferimento del controllo.

I costi sono iscritti per competenza quando relativi a servizi e beni acquistati o consumati nell'esercizio, o per ripartizione sistematica, o quando non si possa identificare l'utilità futura degli stessi.

I canoni relativi a leasing operativi sono imputati a conto economico, a quote costanti, lungo la durata del contratto qualora non rientrano nell'ambito dell'IFRS 16 Locazioni così come sopra illustrato.

I proventi e gli oneri derivanti dalla dismissione e o vendita di attività non correnti sono rilevati nella specifica voce di conto economico "Plusvalenze/(minusvalenze) da realizzo di attività non correnti".

I proventi e gli oneri finanziari sono rilevati a conto economico nel corso dell'esercizio nel quale sono maturati.

Costi e ricavi non ricorrenti

I costi e i ricavi non ricorrenti sono componenti di reddito materiali (negativi/positivi) derivanti da eventi od operazioni il cui accadimento risulta non ricorrente, o da quelle operazioni o fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento delle attività. Tali componenti di reddito sono evidenziati distintamente nelle voci di costo e di ricavo di riferimento.

(viii) Operazioni in valuta

I ricavi e i costi relativi a operazioni in moneta diversa da quella funzionale sono iscritti al cambio corrente del giorno in cui viene rilevata l'operazione.

Le attività e passività monetarie in moneta diversa da quella funzionale sono convertite nella moneta funzionale applicando il tasso di cambio corrente alla data di riferimento del Bilancio con imputazione dell'effetto a conto economico. Le attività e passività non monetarie espresse in moneta diversa da quella funzionale valutate al costo sono iscritte al cambio di rilevazione iniziale; quando la valutazione è effettuata al fair value ovvero al valore recuperabile o di realizzo, è adottato il cambio corrente alla data di determinazione di tale valore.

(ix) Dividendi

I dividendi sono rilevati alla data di assunzione della delibera da parte dell'Assemblea che stabilisce il diritto a ricevere il pagamento, salvo quando sia ragionevolmente certa la cessione delle azioni prima

dello stacco della cedola.

I dividendi deliberati dall'Assemblea degli Azionisti sono rappresentati come movimento del patrimonio netto nell'esercizio in cui sono approvati.

(x) Imposte sul reddito e fiscalità differita

Le imposte correnti sul reddito dell'esercizio, iscritte nella voce "Debiti per imposte correnti" al netto degli acconti versati, ovvero nella voce "Crediti per imposte correnti" quando il saldo netto risulti a credito, sono determinate in base alla stima del reddito imponibile e in conformità alla normativa fiscale in vigore. Il reddito imponibile differisce dall'utile netto nel conto economico in quanto esclude componenti di reddito e di costo che sono tassabili o deducibili in altri esercizi, ovvero non tassabili o non deducibili. In particolare tali debiti e crediti sono determinati applicando le aliquote fiscali previste da provvedimenti vigenti alla data di riferimento.

Le imposte correnti sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci rilevate al di fuori del conto economico che sono riconosciute direttamente nel patrimonio netto.

Le imposte sul reddito differite e anticipate sono calcolate sulle differenze temporanee tra i valori patrimoniali iscritti in Bilancio e i corrispondenti valori riconosciuti ai fini fiscali, applicando l'aliquota fiscale in vigore alla data in cui la differenza temporanea si riverserà, determinata sulla base delle aliquote fiscali previste da provvedimenti vigenti alla data di riferimento.

Le attività per imposte anticipate per tutte le differenze temporanee imponibili, le perdite fiscali o crediti d'imposta non utilizzati sono rilevate quando il loro recupero è probabile, cioè quando si prevede che possano rendersi disponibili in futuro imponibili fiscali sufficienti a recuperare l'attività. La recuperabilità delle attività per imposte anticipate è riesaminata a ogni chiusura di periodo. Le attività per imposte anticipate non rilevate in Bilancio sono rianalizzate a ogni data di riferimento del Bilancio e sono rilevate nella misura in cui è divenuto probabile che un futuro reddito imponibile consentirà di recuperare l'attività fiscale differita.

Le imposte sul reddito differite e anticipate sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci rilevate al di fuori del conto economico, che sono riconosciute direttamente nel patrimonio netto.

Le imposte sul reddito differite e anticipate, conseguenti all'applicazione di normative riferibili alla medesima autorità fiscale, sono compensate se esiste un diritto legalmente esercitabile di compensare le attività fiscali correnti con le passività fiscali correnti che si genereranno al momento del loro riversamento.

(xi) Parti correlate

Per parti correlate si intendono quelle che condividono con la Società il medesimo soggetto controllante, le società che direttamente o indirettamente la controllano, sono controllate, oppure sono soggette a controllo congiunto dalla Società e quelle nelle quali la medesima detiene una partecipazione tale da poter esercitare un'influenza notevole. Nella definizione di parti correlate rientrano inoltre, i membri del Consiglio di Amministrazione della Società e i dirigenti con responsabilità strategiche. I dirigenti con responsabilità strategiche sono coloro che hanno il potere e la responsabilità, diretta o indiretta, della pianificazione, della direzione, del controllo delle attività della Società.

Principi contabili di recente emissione

(i) Principi contabili, emendamenti e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

Alla data del presente Bilancio di esercizio, gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti:

IFRS 17 “Contratti assicurativi”	In data 18 maggio 2017 lo IASB ha emesso l’IFRS 17 “Contratti assicurativi” che stabilisce i principi per il riconoscimento, la misurazione, la presentazione e la rappresentazione dei contratti di assicurazione inclusi nello Standard. L’obiettivo dell’IFRS 17 è garantire che un’entità fornisca informazioni rilevanti che rappresentino fedelmente tali contratti, al fine di fornire al lettore una base di valutazione sugli impatti che tali contratti hanno sulla situazione patrimoniale e finanziaria, sui risultati economici e sui flussi finanziari dell’entità. Le disposizioni dell’IFRS 17 sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1 gennaio 2021.
Modifiche all’IFRS 3: definizione di “business”	In data 22 ottobre 2018, lo IASB ha emesso alcune le modifiche all’IFRS 3 per chiarire la definizione di business, con l’obiettivo di aiutare a stabilire se una transazione sia configurabile come acquisizione di un business o di un gruppo di attività che non soddisfa la definizione di business dell’IFRS 3. Le disposizioni delle modifiche all’IFRS 3 sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1 gennaio 2020.

(ii) Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora adottati in via anticipata

Alla data del Bilancio d’esercizio gli organi competenti dell’Unione Europea hanno approvato l’adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti, non adottati anticipatamente dalla Società:

Modifiche allo IAS 1 e allo IAS 8: definizione di “materiale”	In data 31 ottobre 2018, lo IASB ha emesso le modifiche allo IAS 1 e allo IAS 8 per chiarire la definizione di “materiale”, con l’obiettivo di aiutare le società a valutare se un’informazione sia da includere all’interno del Bilancio. Le disposizioni delle modifiche allo IAS 1 e allo IAS 8 sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1 gennaio 2020.
Modifiche ai riferimenti presenti negli IFRS al Conceptual Framework	In data 29 marzo 2018, lo IASB ha emesso le modifiche ai riferimenti presenti negli IFRS al Conceptual Framework. Le modifiche hanno l’obiettivo di aggiornare in vari Standard le interpretazioni i riferimenti esistenti al precedente Conceptual Framework, sostituendoli con riferimenti al Conceptual Framework rivisto. Le disposizioni delle modifiche sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1 gennaio 2020.

(iii) Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni adottati in via anticipata

Alla data del Bilancio di esercizio gli organi competenti dell’Unione Europea hanno approvato l’adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti, che sono stati adottati, in via anticipata, dalla Società nell’esercizio 2019.

Riforma dei tassi d’interesse di riferimento (modifiche all’IFRS 9, allo IAS 39 e all’IFRS 7)	In data 26 settembre 2019, lo IASB ha pubblicato l’emendamento denominato “Emendamenti all’IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7: riforma dell’Interest Rate Benchmark”. Lo stesso modifica l’IFRS 9 “Strumenti finanziari” e lo IAS 39 – “Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione” oltre che l’IFRS 7 - “Strumenti finanziari: informazioni integrative”. L’emendamento modifica alcuni dei requisiti richiesti per l’applicazione dell’ <i>hedge accounting</i> , al fine di mitigare l’impatto derivante dall’incertezza sui flussi di cassa futuri a causa della riforma dell’ <i>InterBank Offering Rate (IBOR)</i> , i tassi di interesse di riferimento. Lo IASB, nel fornire le linee guida da adottare a seguito della riforma in oggetto,
---	---

sta procedendo per fasi. Con il suddetto emendamento, ha preso una posizione limitatamente alla prima fase riguardante gli effetti contabili derivanti dall'incertezza nel periodo che precede la riforma. L'emendamento prescrive alle società di fornire alcune informazioni in merito alle relazioni di copertura direttamente interessate da tali incertezze.

Le modifiche entrano in vigore dal 1 gennaio 2020, ma le società possono scegliere l'applicazione anticipata.

Gli emendamenti sopra riportati sono considerati rilevanti per la Società, considerando che l'hedge accounting si applica alle sue esposizioni alle variazioni dei tassi di interesse benchmark.

Pertanto, la Società ha optato per l'applicazione anticipata degli emendamenti in riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

Alla data di Bilancio, la Società detiene strumenti di debito a tasso variabile correlati all'Euribor (indebitamento bancario), il cui cash flow viene coperto parzialmente mediante contratti di interest rate swap ("IRS") aventi scadenza fissata nel 2022 e un valore nozionale complessivo pari a Euro 450 milioni. Per approfondimenti si rimanda alla nota 6. "Gestione dei rischi finanziari" e alla nota 38. "Altre passività correnti e non correnti" del presente documento.

L'applicazione anticipata di tali modifiche ha comportato che:

- la Società continuerà a qualificare gli strumenti derivati come di copertura applicando l'hedge accounting, nonostante ci sia incertezza circa la sostituzione dei tassi di interesse variabili inclusi negli interest rate swap;
- come consentito dagli emendamenti stessi, la Società continuerà ad iscrivere nell'apposita riserva di cash flow hedge di patrimonio netto, gli utili e le perdite derivanti dalle variazioni di fair value degli strumenti derivati qualificati di copertura e che sono soggetti alla riforma dei tassi di interesse, nonostante esista l'incertezza causata dalla riforma in riferimento alle tempistiche ed all'ammontare dei flussi di cassa connessi agli elementi coperti.

(iv) Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni adottati dalla Società

Alla data del Bilancio di esercizio gli organi competenti dell'Unione Europea hanno approvato l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti, che sono stati per la prima volta adottati dalla Società nell'esercizio 2019.

IFRS 16 "Locazioni"

In data 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 16 "Locazioni" che ha sostituito il principio IAS 17 "Locazioni", nonché le interpretazioni IFRIC 4 "Determinare se un accordo contiene un leasing", SIC-15 "Leasing operativo - Incentivi" e SIC-27 "La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del leasing".

Il nuovo principio fornisce una nuova definizione di locazione ed introduce un criterio basato sul controllo (Diritto d'Uso) di un bene per distinguere i contratti di leasing dai contratti per la fornitura di servizi, individuando quali discriminanti: l'identificazione del bene, il diritto di sostituzione dello stesso, il diritto ad ottenere sostanzialmente tutti i benefici economici rivenienti dall'uso del bene e il diritto di dirigere l'uso del bene sottostante il contratto.

Il principio stabilisce un modello unico di riconoscimento e valutazione dei contratti di leasing per il locatario che prevede l'iscrizione del bene oggetto di locazione, anche operativo, nell'attivo con contropartita una passività finanziaria,

fornendo inoltre la possibilità di non riconoscere come leasing i contratti che hanno ad oggetto i “low-value assets” (vale a dire i contratti di leasing aventi ad oggetto delle attività di valore inferiore ad Euro 5.000) e i leasing con una durata del contratto pari o inferiore ai 12 mesi. Al contrario, lo Standard non comprende modifiche significative per i locatori.

Il principio si applica a partire dal 1 gennaio 2019.

Lo standard influenza la contabilizzazione dei leasing operativi della Società.

Alla data del Bilancio, la Società presenta impegni di leasing operativo inerenti principalmente alle locazioni degli impianti di manutenzione dei treni e degli spazi nelle stazioni ferroviarie, delle biglietterie self service e del data center.

I contratti di leasing sono negoziati su base individuale e presentano un’ampia gamma di termini e condizioni. I contratti di locazione non prevedono covenant, tuttavia i beni in leasing non possono essere utilizzati come garanzia in luogo di eventuali finanziamenti.

La Società ha scelto di applicare il principio retrospettivamente, iscrivendo però l’effetto cumulato derivante dall’applicazione del principio nel patrimonio netto al 1 gennaio 2019, secondo quanto previsto dai paragrafi IFRS 16:C7-C13. In particolare, con riferimento ai contratti di locazione precedentemente classificati come operativi, la Società rileva:

- una passività finanziaria, pari al valore attuale dei pagamenti futuri residui alla data di transizione (i.e. 1 gennaio 2019), attualizzati utilizzando per ciascun contratto l’incremental borrowing rate applicabile alla data di transizione;
- un diritto d’uso pari al valore della passività finanziaria alla data di transizione, al netto di eventuali ratei e risconti attivi/passivi riferiti alla locazione e rilevati nella situazione patrimoniale e finanziaria alla data di chiusura del precedente Bilancio.

La media ponderata del tasso di rifinanziamento marginale alla data di prima applicazione è pari a circa il 3% annuo.

La tabella seguente riporta gli impatti derivanti dall’adozione dell’IFRS 16 alla data di prima applicazione. L’incremento delle attività non correnti e delle passività risultano sostanzialmente in linea con quanto illustrato nelle note del bilancio 2018 ove il principio richiedeva, in via anticipata rispetto alla sua applicazione, l’indicazione di una stima degli impatti:

<i>(in Euro)</i>	Al 1 gennaio 2019
Attività non correnti – Diritto d’uso	
Diritto d’uso Spazi Stazioni e Biglietterie Self Service	26.982.253
Diritto d’uso Centri manutenzione treni	11.436.278
Diritto d’uso Biglietterie Self Service	5.538.543
Diritto d’uso Uffici	2.316.678
Diritto d’uso Dotazioni IT	936.884
Diritto d’uso Impianti formazione treni	846.786
Diritto d’uso Veicoli	152.506
Totale	48.209.927
Passività	
Passività finanziare per lease non-correnti	42.981.980

Passività finanziarie per lease correnti	5.227.947
Totale	48.209.927

Nell'adottare l'IFRS 16, la Società si è avvalsa dell'esenzione concessa dal paragrafo IFRS 16:5(a) in relazione agli short-term lease aventi contratti di leasing con scadenza entro l'esercizio.

Parimenti, la Società si è avvalsa dell'esenzione concessa dall'IFRS 16:5(b) per quanto concerne i contratti di locazione per i quali l'asset sottostante si configura come low-value asset (vale a dire che i beni sottostanti al contratto di locazione non superano Euro 5.000 quando nuovi). I contratti per i quali è stata applicata l'esenzione ricadono principalmente all'interno delle seguenti categorie:

- computers, telefoni e tablet;
- stampanti;
- altri dispositivi elettronici.

Per tali contratti l'introduzione dell'IFRS 16 non comporterà la rilevazione della passività finanziaria del lease e del relativo diritto d'uso, ma i canoni di locazione saranno rilevati a conto economico su base lineare per la durata dei rispettivi contratti.

Inoltre, con riferimento alle regole di transizione, la Società intende avvalersi dei seguenti espedienti pratici disponibili in caso di scelta del metodo di transizione retrospettivo modificato:

- classificazione dei contratti che scadono entro 12 mesi dalla data di transizione come short term lease. Per tali contratti i canoni di locazione saranno iscritti a conto economico su base lineare;
- utilizzo delle informazioni presenti alla data di transizione per la determinazione del lease term, con particolare riferimento all'esercizio di opzioni di estensione e di chiusura anticipata.

Si evidenzia, altresì, che la Società intende avvalersi dell'espediente pratico concesso dall'IFRS 16 (paragrafo 15), con riferimento alla separazione delle non-lease components. Le non-lease components non saranno scorporate e contabilizzate separatamente rispetto alle lease components, ma verranno considerate insieme a queste ultime nella determinazione della passività finanziaria del lease e del relativo diritto d'uso.

La Società ha determinato la durata del leasing come il periodo non annullabile del contratto, unitamente ai periodi coperti da un'opzione di proroga e di risoluzione del contratto, se ragionevolmente certi di essere esercitati.

La Società esercita il proprio giudizio nel valutare se l'opzione di proroga sia ragionevolmente certa.

Nell'effettuare tale valutazione, la Società tiene conto di tutti i fattori rilevanti che comportano un incentivo economico nell'esercizio della proroga.

Dopo la data di decorrenza, la Società deve rideterminare il valore contabile della passività finanziaria del leasing per tenere conto di eventuali nuove valutazioni o modifiche del leasing. Tali valutazioni possono riguardare:

- la durata del leasing al verificarsi di un evento significativo o di un significativo cambiamento delle circostanze che dipende dalla sua volontà e ha un'incidenza sulla ragionevole certezza di esercitare un'opzione non precedentemente inclusa nella sua determinazione della durata del leasing o di non esercitare un'opzione precedentemente inclusa nella sua

- determinazione della durata del leasing (ad esempio, un cambiamento nella strategia aziendale) ovvero a seguito di modifica delle condizioni contrattuali;
- il canone contrattualmente previsto.

La Società ha incluso il periodo di proroga nella durata del leasing con riferimento ai contratti di locazione della sede aziendale e delle stazioni e impianti di manutenzione e formazione della flotta (ove previsto) in quanto hanno un'importanza significativa per le proprie attività. Tali contratti di locazione hanno un periodo non annullabile breve e nel caso in cui non vi fosse una sostituzione prontamente disponibile, la Società avrebbe un effetto negativo sulle proprie attività commerciali.

Locazioni operative

Applicando l'IFRS 16 per tutti i leasing (ad eccezione dei low value assets e i leasing con durata del contratto pari o inferiore a 12 mesi), la Società:

- nella situazione patrimoniale-finanziaria: riconosce le attività consistenti nel diritto d'uso e le passività del leasing, inizialmente misurate al valore attuale dei futuri canoni di leasing;
- nel conto economico: riconosce l'ammortamento delle attività consistenti nel Diritto d'Uso e degli interessi per le passività del leasing;
- nel rendiconto finanziario: separa l'ammontare totale pagato in quota capitale (presentata nell'ambito delle attività di finanziamento) e interessi (presentati nell'ambito delle attività operative).

Ai sensi dell'IFRS 16, le attività consistenti nel diritto d'uso sono oggetto di verifica al fine di accertare un'eventuale riduzione di valore in conformità allo IAS 36 "Riduzione di valore delle attività". Tale disciplina sostituisce i dettami del precedente principio che prevedeva la rilevazione di una passività nel caso di contratti di leasing onerosi.

In fase di prima applicazione del principio la Società ha esercitato l'opzione per il riallineamento dei valori contabili e fiscali eliminando, in tal modo, le divergenze relative ad elementi patrimoniali e reddituali di operazioni "pregresse" (ovvero le operazioni in essere alla data di prima applicazione).

Locazioni finanziarie

La principale differenza tra l'IFRS 16 e lo IAS 17 rispetto ai leasing finanziari è la valutazione delle garanzie sul valore residuo fornite da un locatario a un locatore. L'IFRS 16 prevede che nella valutazione della passività di leasing la Società includa gli importi che attende di pagare a titolo di garanzie del valore residuo anziché l'importo massimo garantito come richiesto dallo IAS 17. Tale modifica non ha comportato effetti significativi sul Bilancio della Società.

Applicazione del principio per la Società

A partire dai primi mesi del 2018, la Società ha avviato un progetto volto all'implementazione del nuovo principio che ha visto una prima fase di analisi dettagliata dei contratti e degli impatti contabili e una seconda fase di adeguamento dei processi amministrativi e dei sistemi informativi aziendali. La ricognizione dei contratti interessati dal nuovo principio, la loro analisi dettagliata e la valutazione degli impatti contabili conseguenti sono concluse.

La Società ha valutato altresì i leasing a breve termine e a basso valore, che sono riconosciuti a quote costanti come costo a conto economico. Infine, la Società ha

effettuato la valutazione di ulteriori aggiustamenti, come ad esempio la modifica della definizione della durata del leasing e del diverso trattamento dei pagamenti variabili del leasing e delle opzioni di estensione e di risoluzione.

Gli impatti patrimoniali ed economici derivanti dall'applicazione del principio sono riflessi nel presente Bilancio.

Riconciliazione con gli impegni per lease

Al fine di fornire un ausilio alla comprensione degli impatti provenienti dalla prima applicazione del principio, la tabella seguente fornisce una riconciliazione tra gli impegni futuri relativi ai contratti di locazione e le passività finanziarie per lease, di cui è data informativa alla nota 31. "Passività finanziarie per lease correnti e non correnti" del presente Bilancio.

Riconciliazione

Impegni per leasing operativi al 31 dicembre 2018	344.223.773
Impegni per leasing operativi non rientranti nell'IFRS 16	(282.199.026)
Passività finanziarie per leasing non attualizzate al 1 gennaio 2019	62.024.747
Effetto attualizzazione delle passività di leasing	(13.814.820)
Passività finanziarie per leasing aggiuntive come risultato dell'applicazione dell'IFRS 16 al 1 gennaio 2019	48.209.927
<i>di cui:</i>	
Passività finanziarie per lease non correnti	42.981.980
Passività finanziarie per lease correnti	5.227.947

Modifiche allo IAS 28: interessenze a lungo termine in società collegate e joint venture

In data 8 febbraio 2019, è stato completato il processo di omologazione delle modifiche allo IAS 28, emesse dallo IASB per chiarire l'applicazione dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari" per interessi a lungo termine in società controllate o joint venture incluse in investimenti in tali entità per i quali non è applicato il metodo del patrimonio netto.

Le disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1 gennaio 2019.

La Società ritiene di non avere impatti economici e patrimoniali con riferimento alle disposizioni derivanti dall'entrata in vigore di tale principio.

Modifiche allo IAS 19: modifica, riduzione o estinzione del piano

In data 13 marzo 2019, è stato completato il processo di omologazione dello IAS 19 per chiarire che, in caso di modifiche, riduzioni ed estinzioni nell'ambito di un piano: i) le stesse vanno contabilizzate sulla base del massimale di attività; ii) il costo delle prestazioni di lavoro correnti e gli interessi netti sulla passività (attività) netta per benefici definiti in relazione alla durata residua del periodo di reporting vanno determinati sulla base di assunzioni attuariali aggiornate.

Le disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1 gennaio 2019.

La Società ritiene di non avere impatti economici e patrimoniali con riferimento alle disposizioni derivanti dall'entrata in vigore di tale principio.

Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2015-2017

In data 14 marzo 2019, è stato completato il processo di omologazione del documento "Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2015-2017". Le modifiche introdotte, interessano:

- lo IAS 12, "Imposte sul reddito", con efficacia dagli esercizi che iniziano dal 1 gennaio 2019;

- lo IAS 23, “Oneri finanziari”, con efficacia dagli esercizi che iniziano dal 1 gennaio 2019;
- l’IFRS 3, “Aggregazioni aziendali”, con efficacia dagli esercizi che iniziano dal 1 gennaio 2019;
- l’IFRS 11 “Accordi a controllo congiunto”, con efficacia dagli esercizi che iniziano dal 1 gennaio 2019.

La Società ritiene di non avere impatti economici e patrimoniali con riferimento alle disposizioni derivanti dall’entrata in vigore di tali principi.

IFRIC 23 “Incertezza sui trattamenti ai fini dell’imposta sul reddito”

In data 23 ottobre 2018, è stato completato il processo di omologazione del documento IFRIC 23 “Incertezza sui trattamenti ai fini dell’imposta sul reddito”, contenente indicazioni in merito all’accounting di attività e passività fiscali (correnti e/o differite) relative a imposte sul reddito in presenza di incertezze nell’applicazione della normativa fiscale.

Le disposizioni dell’IFRIC 23 sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1 gennaio 2019.

La Società ritiene di non avere impatti economici e patrimoniali con riferimento alle disposizioni derivanti dall’entrata in vigore di tale principio.

Modifiche all’IFRS 9: strumenti finanziari – Elementi di pagamento anticipato con compensazione negativa

In data 22 marzo 2018, è stato completato il processo di omologazione del documento “Modifiche all’IFRS 9” che affronta alcune tematiche circa l’applicabilità e la classificazione dell’IFRS 9 “Strumenti finanziari” in merito a determinate attività finanziarie con la possibilità di rimborso anticipato. Inoltre, lo IASB chiarisce alcuni aspetti sulla contabilizzazione di passività finanziarie a seguito di modifiche delle stesse.

Le disposizioni delle modifiche all’IFRS 9 sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1 gennaio 2019.

La Società ritiene di non avere impatti economici e patrimoniali con riferimento alle disposizioni derivanti dall’entrata in vigore di tali modifiche al principio.

5. Utilizzo di stime

La redazione del Bilancio richiede l’effettuazione di stime contabili, spesso basate su valutazioni complesse e/o soggettive, fondate su esperienze passate e ipotesi considerate ragionevoli e realistiche in relazione alle informazioni conosciute al momento della stima. L’uso di queste stime si riflette sul valore di iscrizione delle attività e delle passività e sull’informativa relativa alle attività e passività potenziali alla data del Bilancio, nonché sull’ammontare dei ricavi e dei costi nel periodo contabile rappresentato. I risultati effettivi possono differire da quelli stimati a causa dell’incertezza che caratterizza le ipotesi e le condizioni sulle quali le stime sono basate.

Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi nel conto economico.

Per una migliore comprensione del Bilancio, di seguito sono indicate le stime più significative del processo di redazione del Bilancio perché comportano un elevato ricorso a giudizi soggettivi, assunzioni e stime relativi a tematiche per loro natura incerte. Le modifiche delle condizioni alla base di giudizi e assunzioni adottati potrebbero avere un impatto rilevante sui risultati successivi.

Riduzione di valore delle attività

Le attività sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l’uso. La verifica sull’esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l’esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni

disponibili all'interno della Società e del mercato, nonché dell'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla valutazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una eventuale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli Amministratori.

Recuperabilità delle imposte anticipate

Nel Bilancio sono iscritte attività per imposte anticipate, connesse principalmente alla rilevazione di perdite fiscali e oneri finanziari utilizzabili in esercizi successivi e, in misura minore, a componenti di reddito a deducibilità tributaria differita, per un importo il cui recupero negli esercizi futuri è ritenuto altamente probabile. La recuperabilità delle suddette imposte anticipate è subordinata al conseguimento di utili imponibili futuri sufficientemente capienti per l'assorbimento delle predette perdite fiscali o fino alla concorrenza della fiscalità differita connessa alle altre attività fiscali differite.

Significativi giudizi del management sono richiesti per determinare l'ammontare delle imposte anticipate che possono essere rilevate in Bilancio in base alla tempistica e all'ammontare dei redditi imponibili futuri. In particolare, si segnala che sono iscritte imposte anticipate sugli oneri finanziari non dedotti per la quota valutata recuperabile a fronte di margini operativi lordi capienti, evidenziati nei piani strategici aggiornati della Società, anche in ragione della riportabilità temporale illimitata delle suddette quote.

Avviamento

In accordo con i principi contabili adottati per la redazione del Bilancio, almeno annualmente l'avviamento è verificato al fine di accertare l'esistenza di eventuali perdite di valore da rilevare a conto economico. In particolare, la verifica in oggetto comporta l'allocatione dell'avviamento alle unità generatrici di flussi finanziari (coincidenti con la Società Italo) e la successiva determinazione del relativo valore recuperabile, inteso come il maggiore tra il fair value e il valore d'uso. Qualora il valore recuperabile risulti inferiore al valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari, si procede ad una svalutazione dell'avviamento allocato alla stessa. Sulla base del test di impairment effettuato secondo le modalità di seguito descritte il valore dell'avviamento testato è ritenuto adeguatamente supportato in termini di risultati economici attesi e dei relativi flussi finanziari attesi. Pertanto, non sono emersi elementi tali da indurre la Società a ricorrere ad alcuna svalutazione.

Passività finanziarie per lease

La passività derivante dal lease è inizialmente rilevata al valore attuale dei pagamenti futuri alla data di decorrenza del contratto, attualizzati utilizzando il tasso implicito del lease. Qualora tale tasso non fosse prontamente determinabile, il tasso impiegato è quello incrementale di indebitamento del locatario. I lease payments inclusi nel valore della passività derivante dal lease comprendono: (i) la componente fissa dei canoni di locazione, al netto di eventuali incentivi ricevuti; (ii) i pagamenti dei canoni di locazione variabili che dipendono da un indice o da un tasso (ad es. inflazione); (iii) l'ammontare delle garanzie per il valore residuo che il locatario si attende di dover corrispondere; (iv) il prezzo di esercizio dell'opzione di acquisto; (v) l'opzione di estensione o cessazione solo qualora l'esercizio di tali opzioni sia stimato ragionevolmente certo.

Passività potenziali

La Società accerta una passività a fronte di contenziosi e di rischi derivanti da cause legali in corso e potenziali quando ritiene probabile il verificarsi di un esborso finanziario e quando l'ammontare delle passività può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note di Bilancio. La Società monitora

costantemente lo status delle cause in corso e si avvale di esperti in materia legale, fiscale e tributaria.

Benefici per i dipendenti

Le passività per benefici ai dipendenti sono valutate con una metodologia attuariale che richiede l'uso di stime ed assunzioni per la determinazione del valore netto dell'obbligazione. La metodologia attuariale considera parametri di natura finanziaria come, ad esempio, il tasso di sconto e la curva del tasso d'inflazione, e parametri di natura demografica come, ad esempio, il tasso di mortalità e di rotazione del personale.

6. Gestione dei Rischi Finanziari

Le attività della Società sono esposte ai seguenti rischi: rischio di tasso d'interesse, rischio di credito e rischio di liquidità.

La strategia di risk management della Società è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle performance finanziarie della Società. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati. La gestione del rischio è centralizzata nella Funzione Finanza che monitora la gestione dei rischi e identifica, valuta ed effettua le coperture dei rischi finanziari.

Rischio di tasso di interesse

Nel mese di novembre 2019 la Società ha rivisto la propria capital structure sottoscrivendo un nuovo contratto di finanziamento "Green Loan" e, con i proventi derivanti dall'operazione, ha rimborsato in via anticipata il debito esistente².

La Società, avendo passività a tasso variabile, risulta esposta al rischio di oscillazione dei tassi di interesse. Nel rispetto della Hedging Policy esistente, sono stati sottoscritti contratti per strumenti finanziari di copertura di tipo "interest rate swaps", parte dei quali classificabili come ESG Linked.

Al 31 dicembre 2019 il nozionale complessivo del portafoglio derivati è pari a Euro 450.000.000 (Euro 600.000.000 al 31 dicembre 2018) con un fair value negativo per Euro 1.480 (negativo per Euro 3.641.536 al 31 dicembre 2018). Contabilmente le operazioni in essere qualificano come operazioni di copertura (cash flow hedge), in coerenza con la strategia di mitigazione del rischio adottata dalla Società.

Se il tasso di interesse variabile fosse stato più alto/basso dello 0,1% (10 punti base) rispetto a quello registrato al 31 dicembre 2019, a parità di ogni altra variabile, ma considerando l'effetto dei contratti derivati, il risultato di esercizio al lordo dell'effetto fiscale sarebbe stato più basso/alto di Euro 238.278 (Euro 320.389 nell'esercizio 2018), Euro 181.091 al netto dell'effetto fiscale (Euro 243.496 nell'esercizio 2018).

Come illustrato nella nota 4. "Criteri di valutazione – iii) Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni adottati in via anticipata", la Società continuerà ad applicare gli emendamenti all'IFRS 9 "Strumenti finanziari" e lo IAS 39 – "Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione" oltre che l'IFRS 7 - "Strumenti finanziari: informazioni integrative" fino a quando permarranno le incertezze derivanti dalla riforma dei tassi di interesse di riferimento, a seguito della definizione delle quali, saranno apportate le opportune modifiche ai termini contrattuali dello strumento coperto e dello strumento di copertura.

Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione della Società al rischio di potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti.

² Per maggiori informazioni si rimanda alla nota 29. "Finanziamenti correnti e non correnti".

L'esposizione al rischio di credito della Società è riconducibile: i) agli investimenti finanziari, quali depositi bancari a breve e altri depositi bancari e postali, le cui controparti sono costituite da primari istituti bancari, e ii) all'attività commerciale della Società.

I crediti commerciali iscritti in Bilancio si riferiscono principalmente al canale di vendita indiretto relativo alle agenzie la cui valutazione ed i limiti massimi di affidamento sono definiti sulla base di valutazioni di merito creditizio fornite da agenzie specializzate.

La maggior parte delle vendite di biglietti sono effettuate tramite canali diretti senza intermediazione che comportano l'incasso pressoché immediato del relativo credito. Infatti:

- il pagamento del servizio offerto ai clienti avviene generalmente in anticipo rispetto alla fruizione del servizio stesso, dal momento che l'acquisto del titolo di trasporto avviene generalmente prima di effettuare il viaggio;
- i canali di vendita e i relativi strumenti di pagamento offerti alla clientela (moneta elettronica, bonifico, contante) garantiscono, fatto salvo il fenomeno delle frodi sui pagamenti elettronici, la certezza dell'incasso al momento della vendita.

Il mantenimento di un'efficace gestione del rischio di credito costituisce un obiettivo strategico per la Società ed in tal senso, la tipologia di business e gli strumenti di pagamento attivati garantiscono nel complesso un rischio di credito contenuto.

La seguente tabella fornisce una ripartizione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2019 e 2018 raggruppati per scaduto.

<i>(in Euro)</i>	2019	2018
A scadere	8.039.904	6.909.711
Scaduti da 0-30 giorni	198.342	170.255
Scaduti da 31-60 giorni	79.385	80.309
Scaduti da 61-180 giorni	9.305	140.032
Scaduti da oltre 181 giorni	275.572	123.064
Totale crediti commerciali lordi	8.602.509	7.423.372
Fondo svalutazione crediti	(340.753)	(217.614)
Totale crediti commerciali	8.261.756	7.205.758

La valutazione della recuperabilità dei crediti commerciali è costantemente monitorata dalla Società attraverso l'attività di una specifica struttura aziendale preposta. Le svalutazioni e/o accantonamenti al fondo svalutazione crediti vengono effettuati sulla base dell'esperienza storica maturata sul merito creditizio della controparte, su valutazioni di perdite attese, sulle evidenze specifiche disponibili per le singole posizioni, tenendo in considerazione anche la tipologia di rapporto contrattuale in essere con la controparte nell'ambito delle politiche commerciali della Società. In tal senso, la stima dell'ammontare del fondo svalutazione crediti per i singoli esercizi è prevalentemente basata sulla copertura delle posizioni scadute oltre i 180 giorni.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è associato alla capacità della Società di soddisfare gli impegni derivanti principalmente dalle passività finanziarie. Una gestione prudente del rischio di liquidità originato dalla normale operatività della Società implica il mantenimento di un adeguato livello di disponibilità liquide e la disponibilità di fondi ottenibili mediante un adeguato ammontare di linee di credito.

La Società prevede di avere un'adeguata capacità di generare, con la gestione operativa, risorse finanziarie sufficienti al proprio sostentamento ed al perseguimento dei propri obiettivi di piano. Alla data di Bilancio la Società non ritiene pertanto di essere esposta in maniera sensibile al rischio di liquidità.

Al 31 dicembre 2019 il saldo delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti ammonta ad Euro 93.206.101.

Nelle seguenti tabelle sono indicati i flussi di cassa attesi negli esercizi futuri (comprensivi di quota capitale e quota interessi) relativi alle passività finanziarie al 31 dicembre 2019 e 2018:

Al 31 dicembre 2019 (in Euro)	Valori in bilancio	Flussi Attesi Entro 12 mesi	Flussi Attesi Tra 1 e 5 anni	Flussi Attesi Oltre 5 anni
Finanziamenti correnti e non correnti	900.209.414	12.392.400	961.479.490	-
Passività per lease correnti e non correnti	54.010.980	7.662.623	26.702.395	37.124.647
Debiti commerciali	188.804.299	188.804.299	-	-
Altre passività correnti e non correnti	1.307.193	1.332.666	-	-
Totale passività finanziarie esclusi strumenti finanziari derivati	1.144.331.886	210.191.988	988.181.885	37.124.647
Passività per strumenti finanziari derivati	1.480	304.251	(300.876)	-
Totale	1.144.333.366	210.496.239	987.881.009	37.124.647

Al 31 dicembre 2018 (in Euro)	Valori in bilancio	Flussi Attesi Entro 12 mesi	Flussi Attesi Tra 1 e 5 anni	Flussi Attesi Oltre 5 anni
Finanziamenti correnti e non correnti	722.746.850	16.061.338	802.364.454	-
Debiti commerciali	177.903.173	177.903.173	-	-
Altre passività correnti e non correnti	2.513.593	1.332.666	1.332.666	-
Totale passività finanziarie esclusi strumenti finanziari derivati	903.163.616	195.297.177	803.697.120	-
Passività per strumenti finanziari derivati	3.641.536	2.023.710	1.610.625	-
Totale	906.805.152	197.320.887	805.307.745	-

Attività e passività finanziarie e non finanziarie per categoria

Le attività e passività finanziarie non correnti sono regolate o valutate a tassi di mercato e si ritiene pertanto che il fair value delle stesse sia sostanzialmente in linea con gli attuali valori contabili.

Di seguito si riporta una classificazione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2019 e 2018.

Al 31 dicembre 2019 (in Euro)	Attività e passività finanziarie al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie al FVPL	Derivati di copertura	Attività e passività non finanziarie	Totale
Attività					
Crediti commerciali	8.261.756	-	-	-	8.261.756
Altre attività correnti e non correnti	5.019.800	-	-	26.923.778	31.943.578
Attività finanziarie correnti	-	80.187.753	-	-	80.187.753
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	93.206.101	-	-	-	93.206.101
Totale attività	106.487.657	80.187.753	-	26.923.778	213.599.189
Passività					
Finanziamenti correnti e non correnti	900.209.414	-	-	-	900.209.414
Passività per leasing correnti e non correnti	54.010.980	-	-	-	54.010.980
Debiti commerciali	188.804.299	-	-	-	188.804.299
Risconti passivi da servizi di trasporto	-	-	-	44.585.304	44.585.304
Altre passività correnti e non correnti	1.361.868	-	1.480	23.482.520	24.845.868
Totale passività	1.144.386.561	-	1.480	68.067.824	1.212.455.865

Al 31 dicembre 2018 (in Euro)	Attività e passività finanziarie al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie al FVPL	Derivati di copertura	Attività e passività non finanziarie	Totale
Attività					
Crediti commerciali	7.205.758	-	-	-	7.205.758
Altre attività correnti e non correnti	4.180.011	-	-	29.487.588	33.667.599
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	289.044.460	-	-	-	289.044.460
Totale attività	300.430.229	-	-	29.487.588	329.917.817

Passività					
Finanziamenti correnti e non correnti	722.746.850	-	-	-	722.746.850
Debiti commerciali	177.903.173	-	-	-	177.903.173
Risconti passivi da servizi di trasporto	-	-	-	31.898.681	31.898.681
Altre passività correnti e non correnti	2.892.694	-	3.641.536	23.056.080	29.590.310
Totale passività	903.542.717	-	3.641.536	54.954.761	962.139.014

Determinazione del Fair Value

La tabella seguente riepiloga le attività e passività che sono misurate al fair value al 31 dicembre 2019 e 2018, sulla base del livello che riflette gli input utilizzati nella determinazione del fair value.

<i>(in Euro)</i>	2019	2018
Strumenti finanziari derivati passivi	1.480	3.641.536
Totale	1.480	3.641.536

La determinazione del fair value di tali strumenti avviene secondo metodologie classificabili nel livello 2. Non vi sono stati trasferimenti tra i diversi livelli della gerarchia del fair value nei periodi considerati.

7. Informativa di settore

L'IFRS 8 definisce un settore operativo come una componente (i) che coinvolge attività imprenditoriali generatrici di ricavi e di costi, (ii) i cui risultati operativi sono rivisti periodicamente al più alto livello decisionale e (iii) per la quale sono disponibili dati economico finanziari separati.

I settori operativi della Società sono identificati sulla base dell'informativa analizzata dal Consiglio di Amministrazione, che costituisce il più alto livello decisionale per l'assunzione delle decisioni strategiche, l'allocazione delle risorse e l'analisi dei risultati. Ai fini dell'IFRS 8, l'attività svolta dalla Società è identificabile in un unico segmento operativo in quanto il modello di business della Società si basa sull'offerta di servizi di trasporto ferroviario in Italia.

8. Ricavi da servizi di trasporto

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Trasporto passeggeri	680.565.276	536.502.159	144.063.117
Totale	680.565.276	536.502.159	144.063.117

La voce include i ricavi derivanti dalla vendita dei servizi di trasporto ferroviario quali la vendita di biglietti di viaggio per la flotta AGV/EVO e il servizio intermodale ferro-gomma ItaloBus, al netto di sconti commerciali, abbuoni, premi, rettifiche per frodi e programmi di fidelizzazione della clientela.

La Società rileva i ricavi a seguito dell'adempimento dell'obbligo di fare "at a point in time", ossia nel momento in cui avviene il trasporto dei passeggeri.

9. Altri ricavi operativi

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Certificati bianchi	29.825.222	30.366.708	(541.486)
Royalties e spazi pubblicitari	1.217.044	1.525.529	(308.485)
Riaddebiti per servizi a terzi	1.323.533	1.278.324	45.209

Altri proventi	2.369.008	1.891.744	477.264
Totale	34.734.807	35.062.305	(327.498)

Nella voce “Certificati Bianchi” sono iscritti i ricavi derivanti dai Titoli di Efficienza Energetica (TEE) rilasciati dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE) in relazione ai risparmi generati dalla flotta Italo rispetto ad una soglia di riferimento. Il decremento della voce “Certificati Bianchi” è dovuto sostanzialmente a prezzi di riferimento inferiori rispetto allo stesso periodo dell’esercizio precedente.

La voce “Altri proventi” è composta prevalentemente da ricavi per servizi accessori al trasporto passeggeri e da risarcimenti danni per sinistri ed incidenti riconosciuti dalle compagnie assicurative.

10. Costi per pedaggio e trazione

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Pedaggio	128.468.944	116.348.235	12.120.709
Energia rete	33.118.814	17.956.355	15.162.459
Totale	161.587.758	134.304.590	27.283.168

La voce si riferisce ai compensi corrisposti al Gestore dell’Infrastruttura ferroviaria per il pedaggio e la trazione elettrica, incrementati in ragione della maggiore offerta di servizi.

11. Costi per gestione treni

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Manutenzione flotta	78.649.061	60.121.400	18.527.661
Pulizia treno	11.397.227	9.926.901	1.470.326
Altri costi treno	1.945.387	1.624.084	321.303
Totale	91.991.675	71.672.385	20.319.290

La voce si riferisce prevalentemente ai costi sostenuti dalla Società per le attività di manutenzione e gestione della flotta Italo, svolte dal fornitore Alstom sulla base dell’accordo di manutenzione in vigore, e dai servizi di pulizia interna ed esterna dei convogli. L’incremento della voce è sostanzialmente riconducibile all’ampliamento della flotta EVO.

12. Costi del personale

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Compensi, salari e stipendi	50.614.895	46.160.101	4.454.794
Oneri sociali e contributi assicurativi	13.152.274	10.757.582	2.394.692
TFR	2.407.395	2.130.237	277.158
Altri costi relativi al personale	3.270.613	6.716.765	(3.446.152)
Totale	69.445.177	65.764.685	3.680.492

La voce “Costi del personale” accoglie prevalentemente i compensi, i salari e gli stipendi, gli oneri sociali e previdenziali. Inoltre la voce comprende le competenze corrisposte ai fondi di previdenza complementare e le imposte sostitutive, che complessivamente ammontano a Euro 559.936 per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 (Euro 476.680 nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2018).

Gli incrementi sono dovuti all’ampliamento dell’organico, coerentemente con il piano di sviluppo adottato

dalla Società.

I decrementi sono il frutto delle movimentazioni occorse nel periodo con riferimento all'estinzione e attivazione dei piani di incentivazione a medio-lungo termine.

Di seguito si riportano i dati sull'organico della Società:

<i>(in unità)</i>	Numero medio di dipendenti		Numero puntuale dei dipendenti	
	2019	2018	2019	2018
Dirigenti	17	18	17	17
Quadri	65	58	68	64
Impiegati	965	856	1.058	889
Altri	288	263	277	280
Totale	1.335	1.195	1.420	1.250

13. Altri costi operativi

La voce in oggetto, incrementata coerentemente con l'ampliamento delle attività, risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Commissioni vendita biglietti	26.442.445	21.690.176	4.752.269
Servizi di terzi	18.416.535	16.481.886	1.934.649
Consulenze	12.159.984	9.750.711	2.409.273
Costi operativi diversi	10.175.494	5.133.875	5.041.619
Commissioni da circuiti di pagamento	6.809.846	5.532.479	1.277.367
Spese promozionali	6.549.057	4.781.038	1.768.019
Servizi assicurativi	4.492.183	5.006.964	(514.781)
Spese di trasferta	3.913.652	3.415.867	497.785
Connettività	3.870.020	3.539.722	330.298
Canoni di noleggio e locazione	3.256.874	8.369.654	(5.112.780)
Manutenzioni	3.040.393	2.888.827	151.566
Accantonamenti netti fondi rischi	828.612	1.178.996	(350.384)
Svalutazione crediti	124.610	3.576	121.034
Totale altri costi operativi ricorrenti	100.079.705	87.773.771	12.305.934
Altri costi operativi non ricorrenti	-	13.239.490	(13.239.490)
Totale altri costi operativi non ricorrenti	-	13.239.490	(13.239.490)
Totale altri costi operativi	100.079.705	101.013.261	(933.556)

La voce "Servizi di terzi" include principalmente i costi per il servizio di caring a bordo treno, per il servizio di gestione del contante delle emettitrici automatiche, per il servizio di trasporto integrato ferro-gomma ItaloBus, per servizi di pulizia delle sedi operative, spese per la sicurezza e la vigilanza.

La voce "Costi operativi diversi" include principalmente costi per servizi sostitutivi di mensa aziendale, costi connessi ai servizi accessori l'esercizio ferroviario, spese di formazione personale, imposte e tasse indirette, costi per utenze e spese telefoniche.

La voce "Connettività" include i costi per i servizi di connettività a bordo treno e presso le sedi operative.

Si fa presente, inoltre, che la voce "Canoni di noleggio e locazione" registra una riduzione di Euro 5.112.780 rispetto al precedente esercizio per l'applicazione, a partire dal 1 gennaio 2019, del nuovo principio contabile IFRS 16 "Locazioni". Per maggiori informazioni si rimanda alla nota 4. "Criteri di valutazione - Principi contabili di recente emissione" del presente documento.

14. Ammortamenti e svalutazioni

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Ammortamento della flotta	32.287.541	28.510.611	3.776.930
Ammortamento delle attività immateriali	14.406.846	3.553.831	10.853.015
Ammortamento dei diritti d'uso	5.783.017	-	5.783.017
Ammortamento delle altre attività materiali	3.946.045	3.714.526	231.519
Totale	56.423.449	35.778.968	20.644.481

La variazione degli ammortamenti è dovuta principalmente ai seguenti fattori:

- l'incremento dei treni della flotta entrati progressivamente in esercizio nel 2019;
- l'ammortamento delle attività immateriali iscritte a seguito di fusione (Marchio e Customer Relationship);
- l'ammortamento dei diritti d'uso iscritti in applicazione del principio IFRS 16.

15. Plusvalenze (Minusvalenze) da realizzo di attività non correnti

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Minusvalenze da realizzo di attività non correnti	(140.696)	(303.059)	162.363
Plusvalenze da realizzo di attività non correnti	24.029	-	24.029
Totale	(116.667)	(303.059)	186.392

Le minusvalenze si sono generate per la sostituzione sui treni della flotta AGV dei rivestimenti delle poltrone in ambiente Club Executive e Prima e per la sostituzione delle food vending machine.

Le plusvalenze si sono realizzate a seguito della vendita di attrezzature specialistiche ad un importo superiore al loro valore netto contabile.

16. Proventi e oneri finanziari

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Interessi attivi bancari	311.512	89.540	221.972
Variazione al fair value di attività finanziarie correnti	288.349	-	288.349
Proventi da attività finanziarie correnti	172.901	-	172.901
Interessi attivi diversi	47.693	275.820	(228.127)
Totale proventi finanziari	820.455	365.360	455.095
Interessi passivi su finanziamenti	19.452.492	24.447.143	(4.994.651)
Oneri finanziari per rimborso anticipato finanziamenti	10.674.219	2.301.182	8.373.037
Oneri finanziari su strumenti derivati	1.924.833	976.896	947.937
Oneri finanziari su leasing	1.778.290	-	1.778.290
Commissioni	1.389.638	2.205.367	(815.729)
Variazione al fair value strumenti derivati	1.061.883	1.427.466	(365.583)
Variazione al fair value di attività finanziarie correnti	228.543	-	228.543
Interessi TFR	145.253	157.684	(12.431)
Altri oneri finanziari	137.133	493.488	(356.355)
Perdite su cambi netti	448	926	(478)
Totale oneri finanziari	36.792.732	32.010.152	4.782.580
Totale proventi (oneri) finanziari netti	(35.972.277)	(31.644.792)	(4.327.485)

Proventi finanziari

La voce “Proventi finanziari” accoglie principalmente i proventi finanziari maturati sui conti correnti bancari e sulle attività correnti finanziarie.

L’incremento rispetto all’esercizio precedente, pari ad Euro 455.095, è ascrivibile ai proventi maturati sugli investimenti effettuati nel corso del 2019 in attività finanziarie correnti e ad una giacenza media della liquidità maggiore rispetto al precedente esercizio.

Oneri finanziari

La voce “Oneri finanziari” accoglie prevalentemente gli interessi e le commissioni sugli strumenti finanziari della Società.

Si segnala che nel mese di novembre 2019 la Società ha estinto il contratto di finanziamento in essere e stipulato un nuovo contratto i cui dettagli sono riportati nella nota 29. “Finanziamenti correnti e non correnti” del presente documento. Alla luce di tale operazione, la voce “Oneri finanziari” ha registrato un incremento complessivo pari ad Euro 4.782.580, dovuto al meccanismo del costo ammortizzato che al momento dell’estinzione del precedente finanziamento ha generato il riversamento integrale a conto economico dei relativi costi di transazione iscritti e non ancora ammortizzati.

In particolare, la voce “Oneri finanziari per rimborso anticipato finanziamenti”, pari ad Euro 10.674.219, è dettagliata come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Oneri finanziari riversati per effetto della chiusura anticipata di finanziamenti	8.146.053	2.184.336	5.961.717
Oneri da chiusura anticipata strumenti derivati	2.528.166	116.846	2.411.320
Totale	10.674.219	2.301.182	8.373.037

Gli “Interessi passivi su finanziamenti” registrano un decremento di Euro 4.994.651 rispetto al precedente esercizio per effetto delle due differenti strutture di finanziamento susseguitesi nel periodo oggetto di analisi.

Le voci “Oneri finanziari su strumenti derivati” e “Variazione al fair value strumenti derivati” si riferiscono alla rilevazione dei contratti derivati sottoscritti dalla Società a copertura del rischio di tasso di interesse connesso ai finanziamenti in essere, sulla base della metodologia dell’*hedge accounting*.

Nello specifico, tali voci includono, rispettivamente: i) gli oneri corrisposti a titolo di differenziali negativi sui contratti derivati, ii) gli oneri e/o i proventi rilevati a conto economico quale porzione inefficace della relazione di copertura.

Infine, la voce “oneri finanziari su leasing” include la componente finanziaria dei contratti di locazione, contabilizzati secondo il nuovo principio contabile IFRS 16 “Locazioni”. Per maggiori informazioni si rimanda alla precedente nota 4. “Criteri di valutazione - Principi contabili di recente emissione”.

17. Imposte

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Imposte sul reddito correnti	24.949.691	11.235.596	13.714.095
Imposte sul reddito differite	(2.710.253)	-	(2.710.253)
Imposte sul reddito anticipate	26.023.680	26.957.701	(934.021)
Totale	48.263.118	38.193.297	10.069.821

La voce accoglie le imposte sul reddito correnti e gli impatti economici della fiscalità differita attiva e passiva. Alla data del 31 dicembre 2019 si registra un incremento pari ad Euro 10.069.821 sostanzialmente dovuto all'aumento del reddito imponibile, parzialmente compensato dal rigiro a conto economico della fiscalità differita iscritta nel Bilancio 2019 a seguito della fusione intercorsa precedentemente descritta.

La seguente tabella riporta la riconciliazione dell'onere fiscale teorico con quello effettivo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018:

(in Euro)	2019	2018	Var
Risultato prima delle imposte	199.683.375	131.082.724	68.600.652
Imposte sul reddito teoriche (24%) ³	47.924.010	31.459.854	16.464.156
Altre differenze	(11.285.781)	(1.527.726)	(9.758.055)
IRES effettiva a conto economico	36.638.229	29.932.128	6.706.101
IRAP effettiva a conto economico	11.624.889	8.261.169	3.363.720
Onere fiscale effettivo	48.263.118	38.193.297	10.069.821

Per maggiori dettagli in merito alla movimentazione delle imposte differite si veda quanto riportato nelle successive note 22. "Attività per imposte anticipate" e 33. "Fondo imposte differite".

18. Avviamento

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

(in Euro)	2019	2018	Var
Avviamento	1.683.797.961	-	1.683.797.961
Totale	1.683.797.961	-	1.683.797.961

L'avviamento, pari ad Euro 1.683.797.961 al 31 dicembre 2019, è stato iscritto a seguito dell'operazione di fusione inversa descritta nella precedente nota 3. "Operazioni societarie". In particolare, l'importo del disavanzo da fusione non allocato è stato rilevato tra le attività immateriali a vita indefinita, in coerenza con quanto rilevato nel Bilancio consolidato della società controllante GIP III Neptune SpA al 31 dicembre 2018.

L'avviamento è stato allocato all'unica Cash Generating Unit (CGU) identificata, coincidente con la Società Italo. Non sono state infatti individuate dal management CGU di livello inferiore che presentassero flussi di cassa largamente indipendenti cui attribuire l'avviamento.

La Società, con il supporto di un professionista indipendente, ha sottoposto a verifica di recuperabilità il valore del Capitale Investito Netto al 31 dicembre 2019 (comprensivo del valore dell'avviamento). Nello specifico, il valore recuperabile - il "valore d'uso" della CGU - è stato ottenuto tramite l'attualizzazione dei flussi finanziari ("UDCF Model") stimati dalla Società sulla base del piano industriale con un tasso di attualizzazione che riflette, *inter alia*, il tasso di remunerazione degli investimenti e del costo del denaro (WACC). Per i periodi non esplicitati dal piano industriale, i flussi di cassa sono stati stimati in base all'ultimo periodo esplicitato dal piano industriale, considerando un tasso di crescita perpetuo (g).

Sulla base del test effettuato secondo le modalità specifiche sopra descritte, il valore complessivo del capitale investito netto al 31 dicembre 2019 (comprensivo del valore dell'avviamento) è ritenuto adeguatamente supportato in termini di risultati economici attesi e dei relativi flussi finanziari. Pertanto,

³ Ai fini di una migliore comprensione della riconciliazione in esame, l'impatto dell'IRAP è stato tenuto distinto per evitare ogni effetto distortivo, essendo tale imposta commisurata a una base imponibile diversa dal risultato prima delle imposte.

non sono emersi elementi tali da indurre la Società a ricorrere ad alcuna svalutazione.

19. Attività immateriali

La voce in oggetto e la relativa movimentazione risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	Licenza Ferroviaria	Software	Marchio	Customer Relationship	Investimenti immateriali in corso	Totale
Saldo al 31 dicembre 2018	35.860	6.643.995	-	-	2.352.560	9.032.414
Variazione da Fusione Inversa	-	-	25.677.867	88.706.667	-	114.384.533
Saldo al 1 gennaio 2019	35.860	6.643.995	25.677.867	88.706.667	2.352.560	123.416.947
<i>di cui:</i>						
- costo storico	183.845	40.429.915	27.512.000	93.142.000	2.352.561	163.620.321
- fondo ammortamento	(147.985)	(33.785.921)	(1.834.133)	(4.435.333)	-	(40.203.373)
Riclassifiche	-	1.951.327	-	-	(1.979.948)	(28.621)
Incrementi	-	2.265.524	-	-	4.218.649	6.484.173
Decrementi	-	(17.262)	-	-	-	(17.262)
Ammortamento	(16.435)	(4.986.212)	(2.751.200)	(6.653.000)	-	(14.406.846)
Saldo al 31 dicembre 2019	19.425	5.857.372	22.926.667	82.053.667	4.591.261	115.448.392
<i>di cui:</i>						
- costo storico	183.845	44.629.505	27.512.000	93.142.000	4.591.261	170.058.611
- fondo ammortamento	(164.420)	(38.772.133)	(4.585.333)	(11.088.333)	-	(54.610.220)

Al 31 dicembre 2019 le attività immateriali ammontano ad Euro 115.448.392, in aumento di Euro 106.415.978 rispetto al 31 dicembre 2018.

L'incremento registrato al 31 dicembre 2019 deriva dall'effetto combinato dell'allocatione del disavanzo da fusione per Euro 114.384.533, di investimenti e riclassifiche per Euro 6.455.552, ammortamenti per Euro 14.406.846 e dismissioni per Euro 17.262.

L'allocatione del disavanzo da fusione si riferisce:

- per Euro 27.512.000 (al lordo delle imposte differite pari ad Euro 7.928.848) all'attività immateriale a vita definita "Marchio". Alla data del 1 gennaio 2019 l'attività è stata iscritta al netto del fondo ammortamento pari ad Euro 1.834.133.
- per Euro 93.142.000 (al lordo delle imposte differite pari ad Euro 26.843.152) all'attività immateriale a vita definita "Customer Relationship". Alla data del 1 gennaio 2019 l'attività è stata iscritta al netto del fondo ammortamento pari ad Euro 4.435.333.

Per maggiori informazioni afferenti la rilevazione delle suddette componenti si rimanda alla nota 4. "Criteri di valutazione".

Gli incrementi delle voci "Software" e "Investimenti immateriali in corso" si riferiscono principalmente agli investimenti sostenuti nell'infrastruttura IT volti ad ampliare la capacità di data management dei sistemi di produzione necessari a garantire alla Società la piena efficienza operativa, in virtù dell'ampliamento dell'offerta commerciale e dell'evoluzione aziendale.

20. Attività materiali

La voce in oggetto e la relativa movimentazione risulta dettagliabile come segue:

(in Euro)	Flotta AGV	Flotta EVO	Telematica a bordo treno AGV	Telematica a bordo treno EVO	Investimenti materiali in corso	Investimenti presso impianti e stazioni ferroviarie	Terreni e fabbricati	Altre attività materiali	Totale
Saldo al 31 dicembre 2018	501.619.244	251.774.260	1.304.135	858.935	74.180.507	5.972.577	45.227	8.873.629	844.628.512
<i>di cui:</i>									
- costo storico	637.873.819	259.254.816	12.310.267	1.039.301	74.180.507	12.621.528	132.465	19.814.517	1.017.227.221
- fondo ammortamento	(136.254.576)	(7.480.556)	(11.006.132)	(180.366)	-	(6.648.951)	(87.239)	(10.940.888)	(172.598.708)
Riclassifiche	-	55.292.432	-	336.206	(57.159.928)	3.169	-	1.556.741	28.621
Incrementi	527.520	101.286.301	-	114.000	34.702.072	314.113	-	1.254.804	138.198.810
Decrementi	-	-	-	-	-	(53.921)	-	(119.647)	(173.568)
Ammortamento	(21.337.210)	(10.950.332)	(598.398)	(248.284)	-	(501.303)	(8.314)	(2.589.746)	(36.233.586)
Saldo al 31 dicembre 2019	480.809.554	397.402.661	705.737	1.060.857	51.722.652	5.734.635	36.913	8.975.782	946.448.789
<i>di cui:</i>									
- costo storico	638.401.339	415.833.549	12.310.267	1.489.507	51.722.652	12.879.920	132.465	22.312.618	1.155.082.317
- fondo ammortamento	(157.591.785)	(18.430.888)	(11.604.530)	(428.650)	-	(7.145.286)	(95.553)	(13.336.836)	(208.633.528)

Al 31 dicembre 2019 le attività materiali ammontano ad Euro 946.448.789 in aumento di Euro 101.820.277 rispetto al 31 dicembre 2018 per effetto di:

- investimenti e riclassifiche per Euro 138.227.431,
- ammortamenti per Euro 36.233.586,
- dismissioni nette per Euro 173.568.

Gli investimenti e le riclassifiche riguardano prevalentemente la flotta EVO. In via residuale interventi migliorativi sugli AGV, investimenti su impianti e stazioni ferroviarie e altri beni materiali.

Le dismissioni sono riferite a:

- food vending machine a bordo dei treni AGV (valore netto contabile di Euro 69.513), sostituite con modelli più avanzati;
- attrezzature specialistiche (valore netto contabile di Euro 50.134), vendute per un importo di Euro 74.070 con conseguente plusvalenze di Euro 23.936.

21. Diritto d'Uso

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

(in Euro)	Centri di manutenzione treni	Impianti di formazione treni	Spazi stazioni e Biglietterie Self Service	Uffici	Biglietterie Self Service	Dotazioni IT	Veicoli	Totale
Saldo al 1 gennaio 2019	11.436.278	846.786	26.982.253	2.316.678	5.538.543	936.884	152.506	48.209.927
<i>di cui:</i>								
- costo storico	11.436.278	846.786	26.982.253	2.316.678	5.538.543	936.884	152.506	48.209.927
- fondo ammortamento	-	-	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche	-	-	-	-	-	-	-	-
Incrementi	784.250	230.142	8.762.669	100.379	493.891	-	133.042	10.504.374
Decrementi	-	(232.379)	(131.068)	(19.120)	-	-	(19.941)	(402.508)
Ammortamento	(493.437)	(61.574)	(3.143.281)	(1.012.958)	(692.778)	(280.605)	(94.102)	(5.778.735)
Saldo al 31 dicembre 2019	11.727.091	782.975	32.470.574	1.384.979	5.339.656	656.278	171.505	52.533.059
<i>di cui:</i>								

- costo storico	12.220.528	844.549	35.613.855	2.397.937	6.032.434	936.884	265.607	58.311.794
- fondo ammortamento	(493.437)	(61.574)	(3.143.281)	(1.012.958)	(692.778)	(280.605)	(94.102)	(5.778.735)

Al 31 dicembre 2019 i diritti d'uso ammontano ad Euro 52.533.059 in aumento rispetto alla data di prima iscrizione (i.e. 1 gennaio 2019) di Euro 4.323.132.

L'incremento registrato nell'esercizio è ascrivibile all'effetto combinato di:

- nuovi contratti di locazione stipulati;
- modifiche di contratti esistenti, prevalentemente riconducibili alla modifica della durata dell'Accordo Quadro dell'infrastruttura AV/AC, estesa rispetto alla precedente;

al netto di:

- decrementi (Euro 402.508);
- ammortamenti (Euro 5.778.735).

22. Attività per imposte anticipate

La movimentazione della voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018
Saldo al 1 gennaio	45.761.418	72.477.168
Differenze da Unico e altri adeguamenti	310.804	1.666.792
Effetto a conto economico	(26.334.485)	(28.624.494)
Effetto a conto economico complessivo	(204.302)	241.952
Saldo al 31 dicembre	19.533.435	45.761.418

La voce "Attività per imposte anticipate" si riferisce a differenze temporanee principalmente relative a:

- oneri finanziari non dedotti;
- strumenti derivati passivi in portafoglio;
- altre differenze temporanee (accantonamenti non dedotti nei periodi di riferimento, disallineamenti fra le quote di ammortamento utilizzate ai fini civilistici e quelle riconosciute ai fini fiscali, svalutazione di crediti e altre differenze temporanee).

Il decremento rispetto al precedente esercizio è dovuto all'integrale riassorbimento delle imposte anticipate che erano state iscritte in relazione a perdite fiscali e eccedenze relative all' "Aiuto alla crescita economica" (ACE).

Le seguenti tabelle riportano il dettaglio delle attività per imposte anticipate.

<i>(in Euro)</i>	Perdite Fiscali	Oneri Finanziari	ACE	Strumenti derivati	Altre differenze temporanee	Totale
Saldo al 31 dicembre 2017	32.967.630	36.047.253	1.374.280	51.370	2.036.635	72.477.168
Differenze da Unico 2018	-	-	29.984	-	1.636.808	1.666.792
Impatto a conto economico	(20.380.525)	(7.027.545)	(1.404.264)	-	187.840	(28.624.494)
Impatto a conto economico complessivo	-	-	-	467.386	(225.434)	241.952
Saldo al 31 dicembre 2018	12.587.105	29.019.708	-	518.756	3.635.849	45.761.418
Differenze da Unico 2019 e altri adeguamenti	2.584.633	(2.273.829)	-	-	-	310.804
Impatto a conto economico	(15.171.738)	(13.362.986)	-	-	2.200.239	(26.334.485)
Impatto a conto economico complessivo	-	-	-	(518.401)	314.099	(204.302)
Saldo al 31 dicembre 2019	-	13.382.893	-	355	6.150.187	19.533.435

23. Rimanenze

Nelle rimanenze di magazzino sono iscritti i Titoli di Efficienza Energetica (TEE o Certificati Bianchi) in relazione ai TEP (Tonnellate Equivalenti Petrolio) maturati nei periodi di riferimento per cui non si è perfezionato il processo di accreditamento e di vendita.

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Certificati bianchi (TEE)	10.145.787	7.432.824	2.712.963
Totale	10.145.787	7.432.824	2.712.963

Al 31 dicembre 2019 la voce accoglie i TEE maturati sulla flotta AGV nei mesi di settembre, ottobre, novembre e dicembre ed i titoli maturati nel corso del 2019 in relazione alla flotta EVO.

I TEE maturati nei mesi di settembre, relativi alla flotta AGV, sono valorizzati al prezzo di vendita occorsa nel mese di gennaio 2020. La giacenza di titoli residui è valorizzata al prezzo di mercato medio ponderato dell'anno energetico (come definito dall'operatore dei servizi energetici) disponibile alla data di Bilancio.

24. Crediti commerciali

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Crediti verso clienti	8.602.509	7.423.372	1.179.137
Fondo svalutazione crediti	(340.753)	(217.614)	(123.139)
Totale	8.261.756	7.205.758	1.055.998

I crediti verso i clienti si riferiscono principalmente al canale di vendita indiretto relativo alle agenzie di viaggio e risultano incrementati per effetto dei maggiori volumi di vendita.

Data la tipologia di business e la struttura di gestione operativa delle vendite, unitamente agli strumenti di pagamento attivati, il rischio di credito della società risulta nel complesso contenuto. Nella seguente tabella è riportata la movimentazione del fondo svalutazione crediti:

<i>(in Euro)</i>	Fondo svalutazione crediti
Saldo al 31 dicembre 2018	217.614
Accantonamenti	136.288
Utilizzi/Rilasci	(13.149)
Saldo al 31 dicembre 2019	340.753

25. Altre attività correnti

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Anticipi a fornitori	11.711.448	11.859.219	(147.771)
Credito IVA	11.054.788	10.948.332	106.456
Altre attività diverse	3.232.130	5.800.193	(2.568.063)
Depositi e cauzioni	2.756.370	1.782.370	974.000
Crediti da circuiti di pagamento	2.263.430	2.397.641	(134.211)
Crediti previdenziali	727.536	589.231	138.305
Crediti verso dipendenti	197.876	290.613	(92.737)
Totale	31.943.578	33.667.599	(1.724.021)

La voce "Altre attività diverse" è composta prevalentemente da risconti attivi riferibili a commissioni su fidejussioni, polizze assicurative, canoni anticipati di competenza di periodi successivi e dai costi di transazione relativi a linee di credito non ancora utilizzate.

26. Attività finanziarie correnti

La voce in oggetto accoglie il valore della liquidità investita tramite una primaria società di gestione del risparmio e risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Investimento di liquidità a breve termine	80.000.000	-	80.000.000
Adeguamenti al Fair Value con variazioni a conto economico	187.753	-	187.753
Totale	80.187.753	-	80.187.753

In considerazione del modello di business adottato e delle caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa, l'attività finanziaria è valutata al fair value con variazione di valore imputate a conto economico. L'investimento di liquidità è considerato a breve termine in quanto relativo a strumenti detenuti per la negoziazione e strumenti per i quali è prevista la cessione entro dodici mesi rispetto alla data di Bilancio.

27. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Depositi bancari e postali	89.301.165	286.100.479	(196.799.314)
Denaro e valori in cassa	3.904.936	2.943.981	960.955
Totale	93.206.101	289.044.460	(195.838.359)

La voce accoglie i saldi di conto corrente e i valori disponibili nelle diverse sedi operative territoriali.

Per maggiori informazioni sulle movimentazioni si rimanda al Rendiconto Finanziario.

28. Patrimonio Netto

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Capitale sociale	60.017.725	60.017.725	-
Riserva da sovrapprezzo azioni	2.672	49.615.855	(49.613.183)
Altre riserve	1.553.167.617	21.644.947	1.531.522.670
Utile a nuovo	150.422.939	117.345.065	33.077.874
Totale	1.763.610.953	248.623.592	1.514.987.361

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2019 il capitale sociale della Società ammonta ad Euro 60.017.725 ed è composto da n. 64.013.275 azioni ordinarie senza valore nominale.

Sulle azioni che compongono il capitale sociale non sussistono obblighi relativi a distribuzione di dividendi privilegiati o altre forme privilegiate di assegnazione dei risultati tra le azioni. Le azioni della Società sono gravate da pegno a favore delle banche finanziatrici, ai sensi del nuovo contratto di finanziamento. Per maggiori informazioni si rimanda alla nota 29. "Finanziamenti correnti e non correnti".

Riserva sovrapprezzo azioni

Nella riserva sovrapprezzo azioni è iscritto il sovrapprezzo pagato dagli azionisti in occasione degli aumenti di capitale sottoscritti negli esercizi precedenti.

La riserva ha subito un decremento di Euro 49.613.183 per effetto della distribuzione deliberata in sede assembleare.

Altre riserve e Utile (perdita) a nuovo

(i) Altre riserve

La voce "Altre riserve" risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Riserva Legale	12.004.000	12.004.000	-
Riserva Cash flow hedge	(1.125)	(1.642.728)	1.641.603
Riserva da fusione	1.541.164.742	-	1.541.164.742
Altre riserve di utili	-	11.283.675	11.283.675
Totale	1.553.167.617	21.644.947	1.531.522.670

La Riserva Legale risulta interamente costituita ai sensi di legge.

La riserva di copertura sui flussi finanziari attesi in relazione agli strumenti finanziari derivati di copertura (cash flow hedge) risulta movimentata come segue:

<i>(in Euro)</i>	Riserva cash flow hedge
Saldo al 31 dicembre 2018	(1.642.728)
Utile / (perdita) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge)	2.160.004
Utile / (perdita) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge) - effetto fiscale	(518.401)
Altri componenti dell'utile complessivo	1.641.603
Saldo al 31 dicembre 2019	(1.125)

Per effetto della fusione per incorporazione della società controllante GIP III Neptune SpA in Italo SpA è stata rilevata una "Riserva da fusione" pari ad Euro 1.766.164.742. Tale importo include parte dell'utile 2018 (Euro 1.389.427) distribuito prima della fusione e, per effetto della stessa, successivamente riacquisito nel patrimonio netto della Società. Pertanto, ai fini della composizione del patrimonio netto di apertura post fusione inversa, la Società ha provveduto a qualificare come distribuito il citato importo a fronte di un incremento equivalente della riserva da fusione (si veda il Prospetto di Variazione di Patrimonio netto).

In data 23 novembre, tale riserva ha subito una riduzione di Euro 225.000.000 a seguito della distribuzione straordinaria deliberata dall'Assemblea degli azionisti.

La voce "Altre riserve di utili" è stata integralmente distribuita nel corso del 2019.

(ii) Utile (perdita) a nuovo

La voce "utile (perdita) a nuovo" ha subito le seguenti movimentazioni:

- incremento pari ad Euro 151.420.257 per effetto del risultato positivo conseguito nell'esercizio 2019;
- decremento pari ad Euro 92.889.427, a seguito dell'integrale distribuzione dell'utile dell'esercizio 2018;
- decremento pari ad Euro 24.458.311, a seguito dell'integrale distribuzione degli utili a nuovo;

- decremento della riserva attuariale per benefici ai dipendenti di Euro 994.646.

La riserva attuariale per benefici a dipendenti risulta movimentata come segue:

<i>(in Euro)</i>	Riserva attuariale
Saldo al 31 dicembre 2018	(2.672)
Utile / (perdita) attuariale per benefici a dipendenti	(1.308.745)
Utile / (perdita) attuariale per benefici a dipendenti - effetto fiscale	314.099
Altri componenti dell'utile complessivo	(994.646)
Saldo al 31 dicembre 2019	(997.318)

Infine, la tabella di seguito riporta le poste del patrimonio netto al 31 dicembre 2019 distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzo e la distribuibilità.

<i>(in Euro)</i>	Saldo al 31 dicembre 2019	Possibilità di utilizzo (A, B, C)	Quota disponibile al 31 dicembre 2019
Capitale sociale	60.017.725		-
Riserva da sovrapprezzo azioni	2.672	A, B, C	2.672
Riserva legale	12.004.000	A, B	455
Riserva da fusione	1.541.164.742	A, B, C	1.541.164.207
Riserva cash flow hedge	(1.125)		-
Riserva attuariale	(997.318)		(997.318)
Utili portati a nuovo	151.420.257	A, B, C	151.420.257
Totale	1.763.610.953		1.691.590.273

Legenda possibilità di utilizzo:

A: per aumento di capitale

B: per copertura perdite

C: per distribuzione ai soci

29. Finanziamenti correnti e non correnti

La tabella che segue fornisce il dettaglio dei finanziamenti correnti e non correnti.

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Quota non corrente finanziamenti bancari	897.791.129	718.201.780	179.589.349
Quota corrente finanziamenti bancari	2.418.285	4.545.071	(2.126.786)
Totale	900.209.414	722.746.851	177.462.563

A seguire si riporta la movimentazione dei finanziamenti correnti e non correnti per l'esercizio 2019.

<i>(in Euro)</i>	Finanziamenti non correnti	Finanziamenti correnti	Totale
Saldo al 1 gennaio 2019	718.201.780	4.545.071	722.746.851
Nuove emissioni/incremento finanziamenti	1.047.791.129	-	1.047.791.129
Rimborsi/decremento	(880.000.000)	-	(880.000.000)
Effetti non monetari	11.798.220	(1.419.815)	10.378.405
Interessi	-	(706.971)	(706.971)
Saldo al 31 dicembre 2019	897.791.129	2.418.285	900.209.414

Di seguito il dettaglio delle quote correnti e non correnti dei finanziamenti al 31 dicembre 2019 e 2018.

Al 31 dicembre 2019 <i>(in Euro)</i>	Entro 12 mesi	Tra 1 e 5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Finanziamenti bancari	2.418.285	897.791.130	-	900.209.415
Totale	2.418.285	897.791.130	-	900.209.415

Al 31 dicembre 2018 (in Euro)	Entro 12 mesi	Tra 1 e 5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Finanziamenti bancari	4.545.071	718.201.779	-	722.746.850
Totale	4.545.071	718.201.779	-	722.746.850

Nella seguente tabella è fornito il dettaglio dei finanziamenti bancari per istituto finanziario al 31 dicembre 2019 e 2018.

(Euro) Istituito finanziario	Valore nozionale	Tasso d'interesse	di cui corrente	2019	di cui corrente	2018
Banca IMI, Unicredit, BPM, Mediobanca, Natixis, Santander, Caixa, NatWest, MUFG, ING, BNL; BPER, Société Générale	900.000.000	1,75%+Euribor 3m	2.418.285	900.209.415	-	-
Banca IMI, Unicredit, BPM, Mediobanca, Natixis, Santander, Caixa, NatWest, MUFG, ING, BNL; BPER, Société Générale	200.000.000	1,75%+Euribor 3m ⁴	-	-	-	-
Banca IMI, Unicredit, Barclays, BPM, Mediobanca, Natixis, Santander, Caixa, NatWest, MUFG, ING, BNL; BPER, Société Générale	730.000.000	2,50%+Euribor 3m	-	-	4.545.071	722.746.851
Banca IMI, Unicredit, Barclays, BPM, Mediobanca, Natixis, Santander, Caixa, NatWest, MUFG, ING, BNL; BPER, Société Générale	150.000.000 ⁵	2,50%+Euribor 3m	-	-	-	-
Banca IMI, Unicredit, Barclays, BPM, Mediobanca, Natixis, Santander, Caixa, NatWest, MUFG, ING, BNL; BPER, Société Générale	20.000.000 ⁴	2,50%+Euribor 3m	-	-	-	-
Totale			2.418.285	900.209.415	4.545.071	722.746.851
di cui a tasso d'interesse fisso				-	-	-
di cui a tasso d'interesse variabile				900.209.415		722.746.851

Il 6 novembre 2019 la Società ha sottoscritto un nuovo prestito bancario sindacato “green” dell’importo complessivo pari ad Euro 1.100 milioni. Rispetto al precedente finanziamento, sottoscritto in data 3 agosto 2018, il nuovo prestito presenta:

- migliori condizioni economiche;
- maggiore flessibilità volta a sostenere i nuovi investimenti;
- un’estensione della durata.

L’operazione green è stata riconosciuta come la più grande del settore trasporti con la possibilità di essere identificata anche come prestito sostenibile, attraverso l’identificazione di alcuni indici di sostenibilità. Le somme derivanti dal nuovo debito sono state in parte utilizzate per estinguere anticipatamente il precedente contratto.

Il nuovo Contratto di Finanziamento (di seguito “il Contratto”) è suddiviso in due linee di credito, da utilizzarsi mediante erogazioni di cassa, ed in particolare:

- una linea di credito (c.d. “Facility A”) per un importo complessivo pari a Euro 900.000.000, con durata 5 anni, utilizzata in data 7 novembre 2019 per il rimborso dell’indebitamento finanziario esistente e per il pagamento di commissioni, costi e spese connessi al finanziamento;
- una linea di credito (c.d. “Revolving Facility”) per un importo complessivo pari a Euro 200.000.000 da utilizzare a sostegno del capitale circolante e per necessità generali di cassa.

Il rimborso del finanziamento avverrà, con riferimento alla linea di credito Facility A, in modalità bullet, alla relativa data di scadenza (novembre 2024) e, quanto alla linea di credito Revolving, all’ultimo giorno del relativo periodo di interessi.

Con riferimento al tasso di interesse applicato, lo stesso è pari alla somma tra un margine e l’Euribor, fermo restando che il risultato di tale somma non potrà mai essere inferiore a zero. Il margine applicato a tutte le linee di credito è determinato in misura pari a 1,75% con successivi incrementi periodici e possibili decrementi in caso di ottenimento di un rating almeno pari a BB+/Ba1.

Inoltre il Contratto prevede la possibilità di definire alcuni indici di sostenibilità che, se rispettati,

⁴ Il tasso di interesse si riferisce al parametro contrattuale. Alle linee di credito non utilizzate alla data di bilancio si applica una commissione di mancato utilizzo pari allo 0,875%.

⁵ La linea di credito si riferisce al contratto di finanziamento in essere al 31 dicembre 2018.

porterebbero ad un ulteriore riduzione del margine applicato. Infine, agli importi non utilizzati viene applicata una commissione di mancato utilizzo.

Si evidenzia che il Contratto prevede una serie di impegni generali e covenant di contenuto sia positivo che negativo, in linea con la prassi di mercato per finanziamenti di natura e importi similari. Inoltre, a titolo meramente esemplificativo si segnala che il Contratto prevede, inter alia:

- obblighi di rimborso anticipato al ricorrere di alcune ipotesi, quali, inter alia: (i) cambio di controllo; (ii) atti di disposizione di tutti o sostanzialmente tutti i beni della Società; (iii) utilizzo di proventi derivanti da un'eventuale quotazione (entro i limiti indicati nel contratto); (iv) utilizzo di proventi derivanti da, rispettivamente, atti di disposizione di beni aziendali, emissione di strumenti finanziari, quotazione e indennizzi assicurativi, excess cash flow nei tempi e nei limiti previsti dal contratto;
- divieto di pagare ad un azionista della Società commissioni di management, di consulenza o altre commissioni;
- specifiche limitazioni alla distribuzione di dividendi.

Il Contratto prevede, altresì, clausole di cross-default nel caso in cui, rispettivamente:

- un qualsiasi indebitamento finanziario, nell'accezione indicata nel Contratto, non sia pagato alla scadenza ovvero entro l'eventuale termine di grazia originariamente previsto;
- un qualsiasi indebitamento finanziario venga dichiarato, ovvero divenga, esigibile anticipatamente rispetto alla originale data di scadenza in conseguenza di un inadempimento;
- l'importo complessivo dell'indebitamento finanziario, di cui ai due punti precedenti, sia superiore a Euro 10.000.000.

Esistono, inoltre, altri casi di event of default, quali:

- il mancato o ritardato pagamento di qualsiasi somma dovuta (fatta eccezione per i casi in cui tale mancato o ritardato pagamento sia dovuto a errori tecnici e/o legati al mancato funzionamento dei sistemi di pagamento e il relativo pagamento sia effettuato nei 5 giorni lavorativi successivi);
- il mancato rispetto delle ulteriori obbligazioni previste nel Contratto che non sia rimediato entro i 15 giorni successivi al momento in cui la Società ne sia venuta a conoscenza;
- non veridicità, non correttezza delle dichiarazioni e garanzie per aspetti sostanziali, a cui non sia posto rimedio entro 15 giorni successivi al momento in cui la Società ne sia venuta a conoscenza;
- l'avvio di procedure concorsuali o pre-concorsuali e altri eventi di insolvenza; e/o
- il verificarsi di un "Material Adverse Effect" che non sia rimediato nei 15 giorni lavorativi successivi al giorno in cui la Società ne venga a conoscenza.

Contestualmente al nuovo contratto di finanziamento e, a seguito dell'estinzione del vincolo connesso al precedente indebitamento, è stato sottoscritto un atto di pegno (c.d. Deed of Pledge over the share) tramite il quale gli Azionisti hanno costituito in pegno il 100% delle azioni della Società.

Si riporta nella tabella di seguito il confronto tra le soglie dei financial covenants previste dal contratto di finanziamento in essere con il valore dei parametri registrati dalla Società al 31 dicembre 2019 confrontato con i parametri al 31 dicembre 2018.

Covenants ⁶		2019		2018	
		Soglia contrattuale	Parametro alla data	Soglia contrattuale	Parametro alla data
Senior Facilities Agreement					
1	Consolidated Net Leverage Ratio (Net Debt/EBITDA Adj.)	< 5,5x	2,5	< 5,5x	2,0x

⁶ I parametri per la determinazione dei financial covenants sono definiti contrattualmente.

2	Fixed Charge Coverage Ratio (EBITDA Adj./interest expenses)	> 3,5x	14,4	> 3,5x	11,4x
---	--	--------	------	--------	-------

30. Indebitamento finanziario netto

Di seguito si riporta il dettaglio della composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018.

(In Euro)	2019	2018	Var
A. Disponibilità liquide	(93.206.101)	(289.044.460)	195.838.359
B. Attività finanziarie correnti	(80.187.753)	-	(80.187.753)
Parte corrente dell'indebitamento non corrente	2.418.285	4.545.071	(2.126.786)
Passività finanziarie per locazioni scadenti entro l'esercizio successivo	5.826.314	-	5.826.314
Altri debiti finanziari correnti	-	-	-
C. Indebitamento finanziario corrente	8.244.599	4.545.071	3.699.528
D. Indebitamento finanziario corrente netto (D = A + B + C)	(165.149.255)	(284.499.389)	119.350.134
Debiti bancari non correnti	897.791.129	718.201.780	179.589.349
Obbligazioni emesse	-	-	-
Altri debiti finanziari non correnti	-	-	-
Passività finanziarie per locazioni scadenti oltre l'esercizio successivo	48.184.666	-	48.184.666
E. Indebitamento finanziario non corrente	945.975.795	718.201.780	227.774.015
F. Indebitamento finanziario netto (F = D + E)	780.826.540	433.702.391	347.124.149

31. Passività finanziarie per lease correnti e non correnti

(in Euro)	2019	2018	Var
Quota non corrente leasing finanziari	48.184.666	-	48.184.666
Quota corrente leasing finanziari	5.826.314	-	5.826.314
Totale	54.010.980	-	54.010.980

Di seguito il dettaglio delle quote correnti e non correnti delle passività finanziarie per lease in essere al 31 dicembre 2019:

Al 31 dicembre 2019 (in Euro)	Entro 12 mesi	Tra 1 e 5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Leasing finanziari	5.826.314	19.491.755	28.692.911	54.010.980
Totale	5.826.314	19.491.755	28.692.911	54.010.980

Nella tabella che segue è riportata la movimentazione delle passività finanziarie per lease intervenuta nel corso del periodo:

(in Euro)	Passività finanziarie per lease
Saldo al 1 gennaio 2019	48.209.927
Incrementi per nuovi lease	1.245.737
Incrementi/(Decrementi) per variazioni lease	8.860.318
Oneri finanziari	1.778.290
Pagamenti	(6.083.292)
Saldo al 31 dicembre 2019	54.010.980

32. Benefici ai dipendenti

La voce in oggetto include il fondo relativo al trattamento di fine rapporto (TFR) per i dipendenti della Società e le passività relative a piani di incentivazione a medio-lungo termine destinate ad alcuni dipendenti della Società, come di seguito:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Fondo TFR	14.730.588	11.584.055	3.146.533
Piano di incentivazione a medio-lungo termine	2.156.118	6.743.009	(4.586.891)
Totale	16.886.706	18.327.064	(1.440.358)

Al 31 dicembre 2019 la voce “Benefici ai dipendenti” è pari ad Euro 16.886.706 (Euro 18.327.064 al 31 dicembre 2018) e include le passività relative:

- al Trattamento di Fine Rapporto (“TFR”) per i dipendenti della Società, determinate sulla base di tecniche attuariali;
- al piano di incentivazione a medio-lungo termine, destinato ad alcune figure della Società che svolgono funzioni ritenute rilevanti per il conseguimento dei risultati strategici.

Fondo TFR

La movimentazione del fondo TFR risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	Fondo TFR
Saldo al 31 dicembre 2018	11.584.055
Interessi sull'obbligazione	145.253
Service cost	2.345.236
Utilizzi e anticipazioni	(652.698)
Perdita/(utile) attuariale	1.308.742
Saldo al 31 dicembre 2019	14.730.588

Le assunzioni attuariali di calcolo ai fini della determinazione del TFR sono dettagliate nella seguente tabella:

	2019	2018
Assunzioni economiche		
Tasso annuo di attualizzazione	0,77%	1,57%
Tasso annuo di inflazione	1,20%	1,50%
Tasso annuo incremento TFR	2,40%	2,63%
Tasso annuo incremento salariale	Dirigenti 2,50% Non Dirigenti 1,00%	Dirigenti 2,50% Non Dirigenti 1,00%
Assunzioni demografiche		
Frequenza anticipazioni	1,20%	1,20%
Frequenza turnover	2,00%	2,00%

In merito al tasso di attualizzazione, per tutti i periodi in analisi è stato preso come riferimento l'indice Iboxx Corporate AA con duration 10+ rilevato alla data della valutazione.

Di seguito si fornisce l'analisi di sensitività della passività per TFR rispetto alla variazione delle principali ipotesi attuariali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019:

<i>(in Euro)</i>	2019
Tasso di turnover + 1%	14.291.591
Tasso di turnover - 1%	15.261.267
Tasso di inflazione + 0,25%	15.298.621
Tasso di inflazione - 0,25%	14.190.299
Tasso di attualizzazione + 0,25%	14.047.695
Tasso di attualizzazione - 0,25%	15.460.668

Piano d'incentivazione a medio-lungo termine

Nel corso dell'esercizio 2019 si è estinto il debito relativo al piano di incentivazione pluriennale 2016-2018 e contestualmente è stato avviato un nuovo piano triennale che vede coinvolti alcuni dipendenti che

svolgono funzioni ritenute rilevanti per il conseguimento dei risultati strategici. L'incentivo viene attribuito al raggiungimento di determinate soglie di risultati futuri della Società.

La passività al 31 dicembre 2019 è determinata sulla base dei risultati della Società per il triennio di programma 2019-2021 ed il beneficio connesso al piano di incentivazione da corrispondere al termine del periodo (primo trimestre 2022) è determinato sulla base dei flussi di cassa attesi, calcolati sulla base di un tasso di attualizzazione pari allo 0,77%.

La movimentazione del fondo relativo al piano d'incentivazione a medio-lungo termine (c.d. Long Term Incentive - "LTI") alla data del Bilancio di esercizio risulta dettagliabile come segue.

<i>(in Euro)</i>	Piano di incentivazione a medio-lungo termine
Saldo al 31 dicembre 2018	6.743.009
Interessi sull'obbligazione	43.525
Accantonamento	2.705.688
Utilizzi e rilasci	(7.336.104)
Saldo al 31 dicembre 2019	2.156.118

33. Fondo imposte differite

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Fondo per imposte differite	30.254.912	-	30.254.912
Totale	30.254.912	-	30.254.912

Il "Fondo imposte differite" accoglie le differenze temporanee imponibili relative al disallineamento tra il valore contabile del marchio e della customer relationship ed il relativo fair value rilevato in sede di PPA come illustrato nella nota 3 "Operazioni societarie".

La seguente tabella riporta le movimentazioni del fondo imposte differite.

<i>(in Euro)</i>	Marchio	Customer Relationship	Totale
Saldo al 1 gennaio 2019	7.400.259	25.564.906	32.965.165
Effetto positivo a conto economico	(792.885)	(1.917.368)	(2.710.253)
Saldo al 31 dicembre 2019	6.607.374	23.647.538	30.254.912

34. Fondi non correnti

La movimentazione della voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	Vertenze con terzi	Vertenze con il personale	Altri fondi	Totale
Saldo al 31 dicembre 2018	2.851.922	87.877	341.504	3.281.303
Accantonamenti	379.412	72.050	818.680	1.270.142
Rilasci	(418.147)	(23.383)	-	(441.530)
Utilizzi	(500)	(44.956)	-	(45.456)
Altre variazioni	-	-	379	379
Saldo al 31 dicembre 2019	2.812.687	91.588	1.160.563	4.064.838

Al 31 dicembre 2019 la voce "Fondi non correnti" è pari ad Euro 4.064.838 (Euro 3.281.303 al 31 dicembre 2018) ed include prevalentemente gli accantonamenti in relazione ai procedimenti giudiziari pendenti.

La voce "Altri fondi" include prevalentemente importi per oneri di gestione che potrebbero essere richiesti alla Società.

Di seguito si riporta una breve descrizione dei principali procedimenti giudiziari pendenti che vedono coinvolta la Società, per i quali la stessa ha provveduto a rilevare degli accantonamenti nei fondi non correnti in essere al 31 dicembre 2019, per importi che ha ritenuto ragionevolmente certi, come riportati nella tabella sopra esposta.

Azione legale dinanzi al Tribunale Civile di Roma – In data 28 febbraio 2013 un fornitore ha proposto ricorso ex art. 702bis c.p.c. per ottenere la condanna della Società al pagamento della somma di Euro 226.200 per mancato pagamento di una fattura. Al tale giudizio, con provvedimento del 14 maggio 2014, è stato riunito il giudizio promosso dallo stesso fornitore (con ricorso ex art. 702bis c.p.c. presentato in data 17 ottobre 2014), per ottenere la condanna della Società al pagamento della somma di Euro 145.384 oltre interessi e spese legali per presunte varianti eseguite nell'ambito dell'appalto commissionatogli e risarcimento danni per Euro 898.030 per ritardata consegna delle opere propedeutiche all'esecuzione dei lavori commissionati. Italo si è costituita in giudizio, contestando tutto quanto *ex adverso* dedotto, nonché formulando una domanda riconvenzionale per Euro 377.000. All'esito dell'udienza del 28 febbraio 2019, il giudizio è stato trattenuto in decisione.

Azioni legali dinanzi al Tribunale Civile di Roma - In data 29 luglio 2014 un fornitore ha notificato alla Società un decreto ingiuntivo per l'importo di Euro 166.104 oltre interessi e spese legali, avverso il quale la Società ha proposto opposizione. All'esito della prima udienza il Giudice ha rigettato la richiesta di controparte di provvisoria esecutorietà del predetto decreto. Il medesimo fornitore ha altresì notificato alla Società: (i) in data 9 aprile 2015, un ulteriore decreto ingiuntivo provvisoriamente esecutivo per l'importo di Euro 197.640 oltre interessi e spese legali con pedissequo atto di precetto, avverso il quale la Società ha proposto opposizione; (ii) in data 28 gennaio 2016, un ulteriore decreto ingiuntivo per l'importo di Euro 244.000 oltre interessi e spese legali, avverso il quale la Società ha proposto opposizione.

Tutti i suddetti giudizi di opposizione a decreto ingiuntivo sono stati riuniti ad un precedente giudizio promosso dalla Società avverso tale fornitore, per la risoluzione per inadempimento del contratto di appalto sottoscritto con quest'ultimo e conseguente risarcimento danni. Il giudizio è stato rinviato al 28 maggio 2020 per la precisazione delle conclusioni.

Azioni legali dinanzi al Tribunale Civile di Roma - In data 29 dicembre 2017 un fornitore ha notificato alla Società un decreto ingiuntivo per l'importo di Euro 12.519 oltre interessi, spese, nonché IVA, CPA e successive occorrenze. La Società ha proposto opposizione. L'istanza di concessione della provvisoria esecutorietà del decreto ingiuntivo è stata respinta e il giudizio è stato rinviato al 15 ottobre 2020 per la precisazione delle conclusioni.

Procedimento Procura della Repubblica violazione L. n. 633/1941- In data 18 aprile 2018, la Guardia di Finanza ha notificato a un dipendente della società e alla Società stessa un verbale di accertamento e contestazione ai sensi della L. n. 689/1981 per violazione della L. n. 633/1941. In relazione alla predetta contestazione, la Società e il dipendente hanno presentato memorie difensive. In data 9 gennaio 2019, all'esito dei relativi accertamenti, in relazione alle violazioni contestate, è stato notificato alla Società e al dipendente l'ingiunzione di pagamento di una sanzione amministrativa dell'importo di Euro 68.112, che la Società ha già provveduto a corrispondere. In data 23 luglio 2019, la Società ha ricevuto avviso di conclusione delle indagini preliminari ex art. 415bis c.p.p. (in relazione all'art. 171 lett. a-bis della L. n. 633/1941). In data 9 gennaio 2020, la Procura della Repubblica ha notificato decreto di citazione a giudizio sia nei confronti della Società che del dipendente, disponendo l'udienza per il prossimo 11 marzo 2020.

Azione legale dinanzi al Tribunale Civile di Roma – In data 14 dicembre 2018 un network di agenzie di viaggi ha notificato alla Società un atto di citazione con il quale ha chiesto di accertare: i) l'inadempimento degli obblighi di cui al contratto di commercializzazione biglietti ferroviari e ii) la responsabilità extracontrattuale di Italo. Per l'effetto ne ha richiesto la condanna al pagamento del risarcimento dei danni per una somma totale di Euro 721.689, oltre spese legali. La prima udienza in citazione è fissata al

19 marzo 2019. Il giudizio è stato rinviato al 29 settembre 2021 per precisazione delle conclusioni.

Azioni legali promosse dinanzi al Giudice del Lavoro – La Società è parte convenuta in giudizi aventi ad oggetto le seguenti fattispecie: richiesta di pagamento di competenze che si presume siano dovute e risarcimento danni, impugnazione provvedimento di licenziamento, demansionamento. Ove quantificabili e aventi un rischio di soccombenza probabile, sono stati accantonati in Bilancio fondi per rischi e oneri specifici.

Azioni legali promosse dinanzi ai Giudici di Pace – La Società è parte convenuta in giudizi promossi da alcuni viaggiatori che lamentano presunti danni, patrimoniali e non, cagionati dal ritardo del treno sul quale gli stessi viaggiavano ovvero da sinistri occorsi ai medesimi a bordo treno. Ove quantificabili e aventi un rischio di soccombenza probabile, sono stati accantonati in Bilancio fondi rischi e oneri specifici.

35. Debiti commerciali

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Debiti verso fornitori	131.780.023	127.121.546	4.658.477
Debiti per fatture da ricevere da fornitori	57.024.276	50.781.627	6.242.649
Totale	188.804.299	177.903.173	10.901.126

Nel corso del periodo il fornitore della flotta Italo ha ceduto ad una società di factoring (il “factor”) crediti commerciali maturati nei confronti di Italo per la fornitura dei Pendolino EVO e iscritti fra i debiti commerciali nel presente Bilancio. L’operazione:

- non prevede la rinegoziazione delle scadenze di pagamento per la Società, ancorché possa consentire una dilazione di pagamento con l’applicazione da parte del factor di tassi di interesse più favorevoli rispetto al contratto di fornitura originario con Alstom;
- non comporta per la Società, oneri per commissioni da pagare al factor.

Non essendoci stati cambiamenti nella natura economica dei debiti oggetto di cessione (nessuna modifica significativa nei termini di pagamento o aggravio di costi per la Società), gli stessi continuano ad essere classificati tra i debiti commerciali e non tra le passività finanziarie.

Al 31 dicembre 2019 i debiti commerciali verso il factor ammontano ad Euro 22.975.370 e non risultano scaduti.

36. Risconti passivi servizi di trasporto

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Risconti passivi da servizi di trasporto	44.585.304	31.898.681	12.686.623
Totale	44.585.304	31.898.681	12.686.623

La voce include prevalentemente le vendite di biglietti da servizi di trasporto che saranno erogati successivamente alla chiusura di ciascun periodo rappresentato e, in via residuale, i rimborsi dovuti ai passeggeri a seguito di ritardi e disservizi.

L’incremento del valore rispetto all’anno precedente, pari ad Euro 12.686.623, è ascrivibile all’incremento delle vendite.

37. Debiti per imposte correnti

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Debito Ires	10.847.572	1.599.408	9.248.164
Debito Irap	3.385.765	2.802.603	583.162
Totale	14.233.337	4.402.011	9.831.326

Al 31 dicembre 2019 il debito per imposte correnti ammonta ad Euro 14.233.337, al netto degli acconti versati e delle compensazioni delle ritenute subite, e risulta incrementato per l'effetto di maggiori redditi imponibili.

38. Altre passività correnti e non correnti

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018	Var
Passività non correnti per importi transati	-	1.281.721	(1.281.721)
Altre passività non correnti	-	1.281.721	(1.281.721)
Debiti verso dipendenti	13.590.050	14.169.095	(579.045)
Debiti tributari e previdenziali	6.402.936	5.548.051	854.885
Altre passività diverse	3.489.534	3.338.935	150.599
Passività corrente per importi transati	1.307.193	1.282.269	24.924
Debito per oneri finanziari derivati	54.675	328.704	(274.029)
Strumenti derivati passivi	1.480	3.641.536	(3.640.056)
Altre passività correnti	24.845.868	28.308.590	(3.462.722)

Al 31 dicembre 2019 la voce "Altre passività non correnti" risulta azzerata per riclassifica del debito tra le altre passività correnti.

La voce "Strumenti derivati passivi" accoglie il fair value degli strumenti derivati detenuti in portafoglio al 31 dicembre 2019. Si segnala che, a seguito della estinzione del finanziamento in essere e alla stipula del nuovo, si è proceduto alla chiusura anticipata dei contratti per strumenti derivati a copertura del finanziamento estinto e alla sottoscrizione di nuovi contratti.

I nuovi strumenti prevedono lo scambio di flussi finanziari periodici (flussi in uscita ad un tasso fisso di mercato ed in entrata al tasso variabile Euribor) con un nozionale che copre una porzione del debito sottostante. Gli strumenti finanziari citati possiedono i requisiti previsti dall'hedge accounting e qualificano come derivati di copertura dei flussi finanziari dei finanziamenti in essere. Inoltre, diversamente dai precedenti contratti, alcuni degli strumenti sono classificati "ESG Linked".

La seguente tabella presenta le attività e le passività finanziarie valutate e rilevate al fair value al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018:

Al 31 dicembre 2019 <i>(in Euro)</i>	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
Attività finanziarie				
Obbligazioni	-	-	-	-
Depositi a termine	-	40.086.470	-	40.086.470
Liquidità	40.101.283	-	-	40.101.283
Totale attività finanziarie	40.101.283	40.086.470	-	80.187.753

Passività finanziarie				
Finanziamenti non correnti	-	(897.791.129)	-	(897.791.129)
Finanziamenti correnti	-	(2.418.285)	-	(2.418.285)
Strumenti derivati		(1.480)	-	(1.480)
Totale passività finanziarie	-	(900.210.894)	-	(900.210.894)

Al 31 dicembre 2018 <i>(in Euro)</i>	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
Attività finanziarie				
Obbligazioni	-	-	-	-
Depositi a termine	-	-	-	-
Liquidità	-	-	-	-
Totale attività finanziarie	-	-	-	-
Passività finanziarie				
Finanziamenti non correnti	-	(718.201.780)	-	(718.201.780)
Finanziamenti correnti	-	(4.545.071)	-	(4.545.071)
Strumenti derivati	-	(3.641.536)	-	(3.641.536)
Totale passività finanziarie	-	(726.388.387)	-	(726.388.387)

La voce "altre passività diverse" include principalmente depositi cauzionali ricevuti da agenzie di viaggio in relazione all'attività di vendita di biglietti di trasporto.

39. Altre informazioni

Compensi Amministratori e Sindaci

Ai sensi dell'art. 2427, primo comma, n. 16 del codice civile si evidenziano di seguito i compensi annuali spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale.

<i>(in Euro)</i>	2019	2018
Amministratori	5.262.619	5.029.166
Collegio Sindacale	140.000	140.000
Totale	5.402.619	5.169.166

Corrispettivi Società di Revisione

Si evidenzia, inoltre, ai sensi dell'art. 37, comma 16 del D.Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 del codice civile, che i corrispettivi alla Società di Revisione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 sono pari ad Euro 161.500 (al netto dell'IVA e delle spese sostenute) ed includono, tra le altre:

- le attività di revisione contabile svolte sul Bilancio dell'esercizio 2019;
- le attività svolte per attività di revisione contabile del bilancio intermedio al 30 giugno 2019;
- le verifiche svolte per la sottoscrizione delle dichiarazioni fiscali trimestrali e annuali.

<i>(in Euro)</i>	2019
Revisione contabile	140.000
Servizi di attestazione fiscale	21.500
Totale	161.500

Garanzie

Le garanzie rilasciate da istituti bancari per conto della Società a favore di terzi si analizzano come segue:

<i>(in Euro)</i>	2019	2018
Fidejussioni a garanzia esecuzione contratti locazione	2.433.755	1.219.910
Fidejussioni a garanzia rimborso eccedenze IVA	34.968.801	44.307.981
Fidejussioni a favore di RFI SpA per utilizzo infrastruttura	15.876.000	14.197.923
Altro	632.138	491.215
Totale	53.910.694	60.217.028

Nel corso dei periodi in esame non sono state rilasciate garanzie direttamente dalla Società in favore di terzi.

Impegni

I principali impegni della Società sono relativi agli acquisti dei treni EVO e ai contratti di manutenzione della flotta Italo.

Al 31 dicembre 2019, con l'adozione del principio contabile IFRS 16 "Locazioni", le locazioni sono state contabilizzate in Bilancio nella voce "Diritto d'uso" e nelle "Passività per lease correnti e non correnti", così come illustrato nella nota 4. "Criteri di valutazione" cui si rimanda approfondimenti e per la relativa riconciliazione alla data di prima applicazione (1 gennaio 2019).

Di seguito sono riepilogati l'ammontare dei pagamenti previsti per contratti non cancellabili al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>(in Euro)</i>	Al 31 dicembre 2019			Al 31 dicembre 2018		
	Acquisto treni EVO	Manutenzione treni	Locazioni	Acquisto treni EVO	Manutenzione treni	Locazioni
Entro 12 mesi	62.660.356	74.725.250	-	109.930.775	53.788.197	11.891.193
Tra 1 e 5 anni	43.972.000	330.682.069	-	39.575.079	315.625.926	63.070.866
Oltre 5 anni	-	1.957.348.955	-	-	1.505.701.035	269.261.713
Totale	106.632.356	2.362.756.274	-	149.505.854	1.875.115.158	344.223.772

Passività potenziali

La Società è parte in procedimenti civili, amministrativi, giuslavoristi e previdenziali connessi all'ordinario svolgimento delle proprie attività. Sulla base delle informazioni attualmente a disposizione, e tenuto conto dei fondi rischi esistenti, la Società ritiene che gli esiti di tali procedimenti non possano ragionevolmente comportare significativi impatti negativi sul Bilancio. Pertanto, non sono state riflesse in Bilancio, alle diverse date di riferimento, passività potenziali per i giudizi passivi pendenti su cui la Società non ritiene probabile un'eventuale soccombenza. Per tali giudizi si riporta di seguito una breve descrizione.

Azione legale dinanzi al TAR del Lazio – In data 11 febbraio 2014, una associazione dei consumatori ha notificato alla Società un ricorso finalizzato all'annullamento (i) dei provvedimenti di autorizzazione all'installazione a bordo dei treni Italo dei sistemi denominati "Train Repeater" e "access point wi-fi" e (ii) di ogni altro atto presupposto, concomitante o consequenziale. Il ricorso è in attesa di fissazione di udienza.

Azione legale innanzi al Consiglio di Stato, proposta da un'associazione dei consumatori avverso la sentenza del TAR Piemonte n. 1181/2017 - In data 9 febbraio 2018, un'associazione dei consumatori ha notificato alla Società appello avverso la sentenza n. 1181 del 9 novembre 2017 con la quale il TAR Piemonte ha respinto il ricorso proposto dalla medesima associazione per l'annullamento (i) dell' art. 3, commi 1, 2, 4 e 5 della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 54/2016 del 11 maggio 2016, avente ad oggetto "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di abbonamenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità" e

(ii) di ogni altro atto presupposto, concomitante o consequenziale. In data 16 marzo 2018 Trenitalia SpA ha notificato appello incidentale avverso la predetta sentenza n. 1181 del 9 novembre 2017 del TAR Piemonte. L'Appello è in attesa di fissazione di udienza.

Azione legale innanzi al Consiglio di Stato, proposta da Trenitalia SpA avverso la sentenza del TAR Piemonte n. 1240/2017 - In data 20 febbraio 2018, Trenitalia SpA ha notificato appello avverso la sentenza n. 1240 del 20 novembre 2017 con la quale il TAR Piemonte ha respinto il ricorso proposto dalla stessa Trenitalia SpA avverso la delibera n. 80/2016 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e di ogni altro atto presupposto, connesso e/o consequenziale. L'udienza di trattazione è fissata al 7 aprile 2020.

Azione legale dinanzi al TAR del Piemonte, promossa da Trenitalia SpA avverso la delibera ART 152/2017, il PIR 2019 e la delibera ART 33/2018 - In data 20 febbraio 2018, la Trenitalia S.p.A. ha notificato un ricorso con il quale ha chiesto l'annullamento - previa sospensione in via cautelare - della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 152/2017 del 22 dicembre 2017, recante "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 77/2017. Integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale..." nonché del Prospetto Informativo della Rete per il 2019 - Edizione gennaio 2018, limitatamente ad alcuni paragrafi e di ogni altro atto connesso, presupposto e conseguente. In data 22 marzo 2018 la Società si è costituita nel giudizio eccependo l'incompetenza territoriale del TAR del Lazio. Nell'ambito del medesimo giudizio, Trenitalia ha notificato in data 21 maggio 2018 ricorso per motivi aggiunti, chiedendo altresì l'annullamento, (i) della Delibera ART n. 33/2018 recante "Applicazione principi e criteri di regolazione dell'accesso al sistema ferroviario nazionale di cui delibera n. 152/2017: approvazione con prescrizioni dei formati delle informazioni pubblicate da RFI SpA ai sensi della disposizione 1 di cui all'Allegato A; conformità con prescrizioni del nuovo sistema tariffario elaborato da RFI SpA", (ii) del Prospetto Informativo della Rete per il 2019 - Edizione marzo 2018, limitatamente ad alcuni paragrafi e di ogni altro atto connesso, presupposto o consequenziale. Con ordinanza n. 6977 del 22 giugno 2018 il TAR del Lazio ha dichiarato l'incompetenza territoriale dello stesso TAR a fronte della competenza del TAR Piemonte. All'esito del ricorso per regolamento di competenza ex art. 16 c.p.a. proposto da Trenitalia SpA avverso la predetta ordinanza 6977/2018, il Consiglio di Stato con ordinanza n. 7321 del 31 dicembre 2018, ha confermato la competenza del TAR del Piemonte in merito ai giudizi di impugnazione dei provvedimenti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Con atto notificato il 14 gennaio 2019, Trenitalia SpA ha provveduto a riassumere il ricorso innanzi al TAR del Piemonte e, successivamente, dichiarato di non avere più interesse alla misura cautelare. Il ricorso è in attesa di fissazione di udienza.

Azione legale innanzi al Consiglio di Stato, proposta da Trenitalia SpA avverso la sentenza del TAR Piemonte n. 57/2018 - In data 11 aprile 2018, Trenitalia SpA ha notificato appello avverso la sentenza n. 57 del 11 gennaio 2018 con la quale il TAR Piemonte ha respinto il ricorso proposto dalla stessa Trenitalia SpA avverso la delibera n. 96/2015 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e di ogni altro atto presupposto, connesso e/o consequenziale. L'udienza per la discussione del merito è fissata all'11 giugno 2020.

Azione legale innanzi al Consiglio di Stato, proposta da RFI SpA avverso la sentenza del TAR Piemonte n. 264/2019 - In data 10 giugno 2019, RFI SpA ha notificato appello avverso la sentenza n. 264/2019 del 11 marzo 2019 con la quale il TAR Piemonte ha respinto il ricorso proposto dalla stessa avverso la delibera n. 78/2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e di ogni altro atto presupposto, connesso e/o consequenziale. Con ordinanza del 19 dicembre 2019, il Consiglio di Stato ha ordinato l'ostensione di documentazione da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Azione legale dinanzi alla Cassazione, promossa da ARERA (Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente) avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 3348/2019 - In data 23 settembre 2019, l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente ha notificato alla Società un ricorso in Cassazione ex art. 111 Cost, art. 362 c.p.c. e art. 110 c.p.a avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 3348/19, concernente le

agevolazioni per le imprese a forte consumo energetico n. (del AEEGSI 641/2013/R/COM). Il ricorso è in attesa di fissazione di udienza.

Azione legale dinanzi al Consiglio di Stato, promossa da Trenitalia SpA avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 – In data 29 novembre 2019, Trenitalia SpA ha notificato ricorso per la revocazione della sentenza del Consiglio di Stato del 9 settembre 2019 n. 6108, recante accoglimento dell'appello proposto da RFI avverso la sentenza del T.A.R. Piemonte n. 541/2017, concernente la delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70/2014. Il ricorso è in attesa di fissazione dell'udienza.

Azione legale dinanzi alla Cassazione, promossa dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 – In data 23 dicembre 2019, l'ART ha notificato ricorso ex art. 111, comma 8, Cost., avverso la sentenza del Consiglio di Stato del 9 settembre 2019 n. 6108, recante accoglimento dell'appello proposto da RFI avverso la sentenza del T.A.R. Piemonte n. 541/2017, concernente la delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70/2014. Nell'ambito di tale giudizio, in data 31 gennaio 2020, hanno proposto controricorso sia la Società (a sostegno del ricorso proposto dall'ART) sia RFI (avverso il ricorso dell'ART). Il giudizio è in attesa di fissazione di udienza.

Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, promosso da Trenitalia SpA avverso la delibera ART 130/2019 – In data 31 gennaio 2020, Trenitalia ha notificato ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento (a) della delibera dell'ART 30 settembre 2019 n. 130, pubblicata in data 1 ottobre 2019, recante "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari", in specie delle misure prescritte in alcuni paragrafi della delibera stessa e (b) di ogni altro atto comunque connesso e coordinato, anteriore e conseguente. Il ricorso non è stato ancora deciso.

Rapporti con parti correlate

Di seguito è riportato il dettaglio dei rapporti intrattenuti dalla Società con le parti correlate, individuate sulla base dei criteri definiti dallo IAS 24 "Informativa di Bilancio sulle operazioni con parti correlate", per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018.

I rapporti con parti correlate indicati nelle tabelle che seguono includono, per i periodi rappresentati:

- Azionisti: Allianz SpA. Le società Generali Financial Holding Fcp-Fis Sub-Fund 2 e Intesa Sanpaolo SpA sono parti correlate sino al 26 aprile 2018;
- Controllate da azionisti: Essecieffe Investment Srl. Le società Generali Italia SpA, Mediocredito Italiano SpA (entrata nel Gruppo Intesa San Paolo nel 2019), Mercury Payment Services SpA sono parti correlate sino al 26 aprile 2018;
- Alta Direzione: i membri del Consiglio di Amministrazione, il Presidente del Consiglio di Amministrazione, il Vicepresidente Esecutivo, l'Amministratore Delegato e i dirigenti con responsabilità strategiche della Società.

Nella seguente tabella sono riepilogati gli impatti delle transazioni con parti correlate sul conto economico e sulla situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018, per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018.

(in Euro)	Azionisti	Controllate da azionisti	Membri Cda	Dirigenti con responsabilità strategica	Totale parti correlate	Voce di bilancio	Incidenza sulla voce di bilancio
Impatto delle transazioni sul conto economico							
Costi del personale							
Periodo chiuso al 31 dicembre 2019	-	-	(5.122.996)	(1.472.331)	(6.595.327)	(69.445.177)	9,50%
Periodo chiuso al 31	-	-	(5.220.436)	(2.246.305)	(7.466.741)	(65.764.685)	11,35%

dicembre 2018							
Altri costi operativi							
Periodo chiuso al 31 dicembre 2019	(219.964)	(598.348)	(11.213)	(37.383)	(866.908)	(100.079.705)	0,87%
Periodo chiuso al 31 dicembre 2018	(1.408.196)	(1.037.263)	(1.145)	(42.218)	(2.488.822)	(101.013.262)	2,46%
Oneri finanziari							
Periodo chiuso al 31 dicembre 2019	-	-	-	-	-	(36.792.732)	0,00%
Periodo chiuso al 31 dicembre 2018	(2.216.407)	(64.569)	-	-	(2.280.976)	(32.010.152)	7,13%

(in Euro)	Azionisti	Controllate da azionisti	Membri Cda	Dirigenti con responsabilità strategica	Totale parti correlate	Voce di bilancio	Incidenza sulla voce di bilancio
Impatto delle transazioni sulla situazione patrimoniale e finanziaria							
Benefici ai dipendenti							
Al 31 dicembre 2019	-	-	554.430	581.708	1.136.138	16.886.706	6,73%
Al 31 dicembre 2018	-	-	899.650	3.637.169	4.536.819	18.327.064	24,75%
Debiti commerciali							
Al 31 dicembre 2019	-	-	-	-	-	188.804.299	0,00%
Al 31 dicembre 2018	-	100.826	-	-	100.826	177.903.173	0,06%
Altre passività correnti							
Al 31 dicembre 2019	-	-	2.930.634	232.151	3.162.785	24.845.868	12,73%
Al 31 dicembre 2018	-	-	2.723.733	154.083	2.877.816	28.308.590	10,17%

I costi del personale si riferiscono a retribuzioni, compensi per la carica, premi e incentivi, inclusivi degli oneri sociali, corrisposti ai membri del CdA e ai dirigenti con responsabilità strategica.

Gli altri costi operativi si riferiscono principalmente a:

- costi per premi relativi a polizze assicurative stipulate dalla Società con Allianz SpA e Generali Italia SpA;
- costi per servizi di consulenza prestati dalla società Essecieffe Investment Srl;
- costi di leasing delle auto aziendali concesse in benefit ai componenti dell'Alta direzione.

Gli oneri finanziari si riferiscono principalmente ad interessi passivi su finanziamenti bancari, commissioni, differenziali su contratti derivati addebitati da Intesa SanPaolo SpA.

I benefici ai dipendenti si riferiscono ai fondi per TFR, debiti per programmi di incentivazione a medio-lungo termine e altri benefici maturati e non ancora liquidati ai membri dell'Alta Direzione alla data di riferimento.

I debiti commerciali si riferiscono a servizi di consulenza prestati dalla società Essecieffe Investment Srl.

Le altre passività correnti si riferiscono a compensi maturati e non ancora liquidati ai membri del CdA e dirigenti con responsabilità strategiche alla data di Bilancio.

40. Informativa ai sensi della legge n.124 del 4 agosto 2017

Ai sensi della legge 124 del 4 agosto 2017, si riporta quanto prescritto dalla normativa.

Ente	Descrizione	Valore (€)	Data incasso
AGENZIA DELLE ENTRATE	Credito di imposta per investimenti pubblicitari incrementali	34.048	11/04/2019

41. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

Non si sono verificati eventi significativi successivamente alla data di chiusura dell'esercizio 2019.

42. Destinazione del risultato dell'esercizio

Il Bilancio evidenzia un utile di esercizio pari ad Euro 151.420.257 che, essendo la Riserva Legale già interamente costituita nei limiti di legge, il Consiglio di Amministrazione propone di distribuire interamente nelle modalità riportate nella Relazione sulla Gestione.

* * * * *

Il presente Bilancio, costituito dalla Situazione Patrimoniale-Finanziaria, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto, dal Rendiconto Finanziario e dalle relative note illustrative rappresenta in modo veritiero e corretto la Situazione Patrimoniale e Finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Società, in conformità ai principi contabili internazionali IFRS adottati dall'Unione Europea.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Luca Cordero di Montezemolo