

.italo

Nuovo Trasporto Viaggiatori



2020

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

SOMMARIO

| | |
|--|-----------|
| GLOSSARIO | 4 |
| INTRODUZIONE | 7 |
| ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO | 8 |
| INFORMAZIONI SOCIETARIE | 9 |
| COMPAGINE AZIONARIA | 10 |
| LA SOCIETA' | 11 |
| La Mission | 11 |
| Il Network | 11 |
| La Flotta Italo | 12 |
| ITALO E LA SOSTENIBILITA' | 13 |
| La strada della sostenibilità | 13 |
| Finanziamenti verdi per investimenti verdi | 13 |
| I pilastri della sostenibilità di Italo | 14 |
| RELAZIONE SULLA GESTIONE | 16 |
| PREMESSA | 17 |
| PRINCIPALI DATI DELL'ESERCIZIO 2020 | 19 |
| L'esercizio 2020 in sintesi | 19 |
| Highlights finanziari | 21 |
| Eventi non ricorrenti | 21 |
| ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO | 24 |
| Principali dati economici | 24 |
| Principali dati patrimoniali | 25 |
| Principali dati sull'Indebitamento Finanziario Netto | 26 |
| Principali flussi finanziari | 27 |
| INVESTIMENTI DI COMPETENZA | 29 |
| FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO | 30 |
| Attività Operativa | 30 |
| Attività Finanziaria | 33 |
| Eventi Societari | 33 |
| Iniziative sociali e culturali | 33 |
| IL CONTESTO DI RIFERIMENTO | 35 |
| Il contesto macroeconomico | 35 |
| Il mercato di riferimento | 36 |
| IL QUADRO NORMATIVO | 38 |
| La normativa comunitaria e nazionale rilevante | 38 |
| Il ruolo del Gestore dell'Infrastruttura | 39 |
| Le funzioni dell'Organismo di Regolazione | 39 |
| Condizioni per l'esercizio dell'attività ferroviaria | 39 |
| FATTORI DI RISCHIO | 42 |
| Rischi operativi | 42 |
| Rischi connessi al settore in cui l'azienda opera | 43 |
| Rischi connessi al mancato pagamento dei biglietti | 45 |
| Rischi strategici | 45 |
| Rischi connessi al cambiamento climatico | 46 |
| Rischi connessi ad eventi pandemici e altri fattori esogeni | 47 |
| Rischi per contenziosi legali | 47 |
| RISCHI DI NATURA FINANZIARIA | 48 |

| | |
|---|-----------|
| Rischi connessi all'indebitamento finanziario | 48 |
| Rischio di Liquidità | 48 |
| Rischio di Tasso | 48 |
| Rischio di Cambio | 49 |
| Rischio di Credito | 49 |
| EVENTI SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO | 50 |
| EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE | 51 |
| ALTRE INFORMAZIONI | 52 |
| Attività di ricerca e sviluppo | 52 |
| Rapporti con parti correlate | 52 |
| Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti | 52 |
| Informativa attinente all'ambiente e al personale | 52 |
| Certificazioni | 53 |
| Il programma di efficienza energetica: Certificati Bianchi | 54 |
| Comitato ESG | 55 |
| Controllo Interno | 55 |
| Modello Organizzativo ex Decreto Legislativo 231/2001 | 55 |
| Codice Etico | 56 |
| INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE | 57 |
| PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DESTINAZIONE DEL RISULTATO | 61 |
| BILANCIO 2020 | 62 |
| CONTO ECONOMICO | 63 |
| CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO | 64 |
| SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA | 65 |
| PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO | 66 |
| RENDICONTO FINANZIARIO | 67 |
| NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO | 69 |
| 1. Informazioni generali | 69 |
| 2. Principi di Redazione | 69 |
| 3. Criteri di Valutazione | 70 |
| 4. Utilizzo di stime | 83 |
| 5. Gestione dei Rischi Finanziari | 85 |
| 6. Informativa di settore | 90 |
| 7. Ricavi da servizi di trasporto | 90 |
| 8. Altri ricavi operativi | 91 |
| 9. Costi per pedaggio e trazione | 92 |
| 10. Costi per gestione treni | 92 |
| 11. Costi del personale | 93 |
| 12. Altri costi operativi | 93 |
| 13. Ammortamenti e svalutazioni | 94 |
| 14. Plusvalenze (Minusvalenze) da realizzo di attività non correnti | 94 |
| 15. Proventi e oneri finanziari | 94 |
| 16. Imposte | 95 |
| 17. Avviamento | 96 |
| 18. Attività immateriali | 97 |
| 19. Attività materiali | 97 |
| 20. Diritto d'Uso | 98 |
| 21. Attività per imposte anticipate | 98 |
| 22. Crediti per Contributo COVID-19 quota corrente e non corrente | 99 |
| 23. Rimanenze | 99 |
| 24. Crediti commerciali | 100 |
| 25. Attività e passività per imposte correnti | 100 |

| | |
|--|-----|
| 26. Altre attività correnti e non correnti | 100 |
| 27. Attività finanziarie correnti | 101 |
| 28. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti | 101 |
| 29. Patrimonio Netto | 102 |
| 30. Finanziamenti correnti e non correnti | 103 |
| 31. Indebitamento finanziario netto | 106 |
| 32. Passività finanziarie per lease correnti e non correnti | 106 |
| 33. Benefici ai dipendenti | 107 |
| 34. Fondo imposte differite | 108 |
| 35. Fondi non correnti | 108 |
| 36. Debiti commerciali | 111 |
| 37. Risconti passivi servizi di trasporto | 112 |
| 38. Altre passività correnti | 112 |
| 39. Altre informazioni | 113 |
| 40. Informativa ai sensi della legge n.124 del 4 agosto 2017 | 117 |
| 41. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio | 118 |

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.

ANSFISA: Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (già ANSF, Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria).

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).

ERA: Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie (European Railway Agency).

ESG: acronimo di Environmental, Social and Governance. I criteri ESG sono utilizzati per misurare l'impatto ambientale, sociale e di governance delle aziende.

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.

GRI: Global Reporting Initiatives, ente senza scopo di lucro nato con il fine di creare un supporto utile al rendiconto della performance sostenibile (conosciuto anche come Bilancio sociale o Sustainability Reporting) di organizzazioni di qualunque dimensione, appartenenti a qualsiasi settore e Paese del mondo.

GRI Standards: standard di riferimento globali per il Sustainability Reporting sviluppati dal gruppo di esperti del GRI.

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.

MEF: Ministero dell’Economia e delle Finanze.

MISE: Ministero dello Sviluppo Economico.

MIT: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (rinominato a febbraio 2021 Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili).

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.

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 McGhee Scott Allen Stanley |
|-------------|--|

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

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

| | |
|--------|--|
| Membri | Philip Marc Iley Gianbattista La Rocca Michael McGhee 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 2020-2022

Deloitte & Touche SpA

ENVIRONMENTAL SOCIAL GOVERNANCE (ESG) STEERING COMMITTEE

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

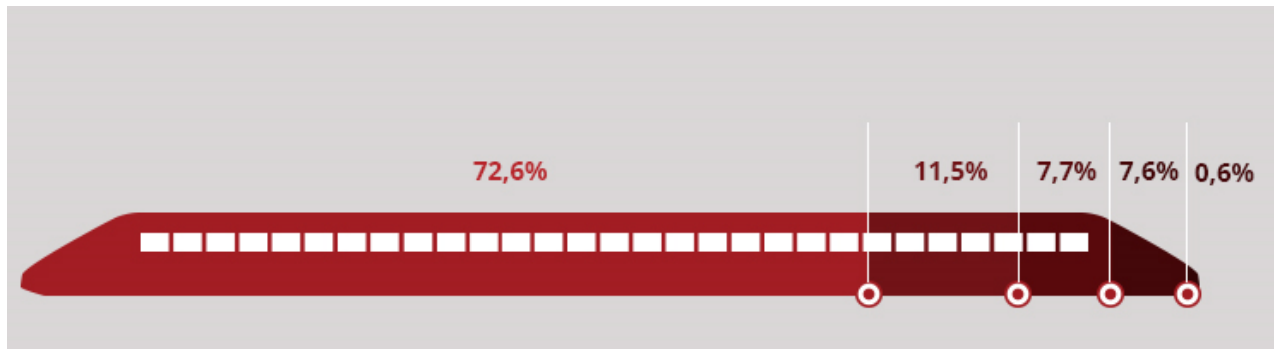
| | |
|--------|---------------|
| Deputy | Roberto Vitto |
|--------|---------------|

| | |
|--------|--|
| Membri | Paolo Belforte Fabrizio Bona Gabriele Cerratti Federico Meda Nicoletta Montella Fabio Sgroi |
|--------|--|

INFORMAZIONI SOCIETARIE

Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA
Viale del Policlinico n. 149/b, 00161 Roma (RM)
Capitale sociale Euro 60.017.725,00 interamente versato
Codice Fiscale e Partita Iva 09247981005
Registro Imprese di Roma n. 09247981005
R.E.A. di Roma n. 1150652

COMPAGINE AZIONARIA



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 Sarl

7,6%

IP INFRA INVESTORS LP

0,6%

MOLAGERS

LA SOCIETA'

Italo è il primo e unico operatore privato italiano sulla rete ferroviaria ad alta velocità. È leader del settore in Europa e oggi Italo e la deregulation italiana sono un caso di studio per gli operatori ferroviari internazionali che guardano al modello di business della Società e agli effetti della deregulation sul trasporto ferroviario.

Italo ha dimostrato di essere un esempio unico di eccellenza privata nel settore del trasporto ferroviario. È stata fondata nel 2006, con il primo servizio commerciale effettuato nel 2012. Dopo la fase di start-up, nel 2015 l'Azienda è entrata in una fase di turnaround, conclusasi nel 2018 con il processo di acquisizione da parte di GIP.

La Mission

La mission di Italo è quella di offrire ai passeggeri servizi ferroviari ad alta velocità sicuri, affidabili e tecnologicamente avanzati, quindi la strategia è focalizzata sulla sicurezza, l'ospitalità, la qualità, la presenza sul mercato e la sostenibilità.

Italo, nato in un'epoca in cui è indispensabile lo sviluppo di modelli di economia sostenibile per un impatto trascurabile delle attività umane sull'ecosistema, ha una profonda anima sostenibile che manifesta in ogni attività. Rispetto della persona, tempo come valore, salvaguardia dell'ambiente sono i tre principi attorno a cui ruota l'idea di sostenibilità dell'Azienda, che ha l'obiettivo di "fare la differenza" nel mondo dei trasporti. Un obiettivo che viene portato avanti ogni giorno per offrire un servizio in grado di soddisfare al meglio le esigenze delle persone e del mondo che li circonda.

Italo, con i suoi servizi di alta qualità, è pronto a soddisfare la domanda di mobilità del Paese. 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 personale che opera nelle stazioni e a bordo treno, la Società ha 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 contattare l'Azienda, esporre le proprie esigenze e ottenere la soluzione adeguata.

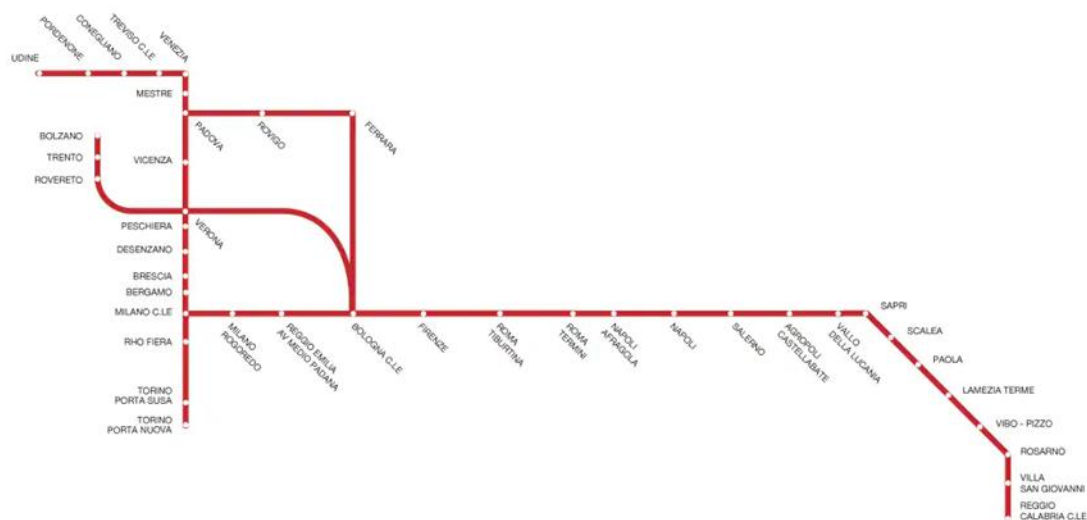
La mission di Italo non è un parametro statico, ma prevede un continuo miglioramento del servizio per andare sempre incontro ai desideri dei viaggiatori.

Il Network

Il treno Italo collega 41 stazioni di 35 città sul territorio nazionale.

Italo, inoltre, non è solo treno e crede fortemente nel trasporto intermodale. Per dare un ulteriore contributo ad uno stile di vita sostenibile, alla fine del 2015 ha inaugurato un servizio integrato rotaia-gomma in grado di collegare l'alta velocità alle città che ne sono sprovviste, promuovendo così il trasporto collettivo condiviso anche da località non servite dall'infrastruttura ferroviaria.

Italo, infatti, integra il suo network ferroviario dell'Alta Velocità con il trasporto su gomma di Italobus, che collega alle stazioni dell'Alta Velocità, per mezzo di pullman, diverse località del Nord e Sud Italia. Il progetto contribuisce ad inibire l'utilizzo dell'auto privata mettendo a disposizione un unico spostamento per più persone, a beneficio della mobilità eco-sostenibile.



La Flotta Italo

Italo utilizza 25 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 (FRA). L'esordio sui binari della rete ferroviaria nazionale è avvenuto nell'aprile del 2012.

Sin dall'avvio Italo ha investito su un treno di nuova concezione, innovativo e sostenibile, costruito con il 98% di materiali riciclabili come alluminio, acciaio, rame e vetro. L'AGV coniuga tecnologia, sicurezza, risparmio energetico e rispetto per l'ambiente.

A partire dal 2015 si sono aggiunti 22 treni EVO, sempre prodotti da Alstom, per una flotta complessiva di 47 treni. Gli EVO sono una nuova evoluzione della famiglia dei "Pendolino", un treno che conta più di 500 esemplari circolanti in tutto il mondo. Tale "evoluzione" è volta a migliorare il comfort per il viaggiatore. Questo treno, inoltre, 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.

In continuità con la flotta AGV, anche i treni EVO sono "green": costruiti con materiali riciclabili e progettati secondo criteri di eco-sostenibilità per assicurare ridotte emissioni di CO₂ in atmosfera. Il sistema di trazione distribuita aumenta l'efficienza e rigenera energia in frenata.

41
stazioni
collegate

35
città
servite

47
treni
in flotta

ITALO E LA SOSTENIBILITA'

Fin dalla fondazione, l'Azienda è stata fortemente impegnata nel rispetto e nella tutela dell'ambiente: dalla scelta della flotta di treni elettrici, i migliori della categoria, costruiti con materiali riciclabili, all'approccio alla tutela dell'ambiente, che prevede la partecipazione a iniziative volte anche ad aumentare la consapevolezza dei modi migliori per risparmiare energia.

Questo comportamento, che fa parte del DNA di Italo, ha portato la Società ad interessarsi a tutte le tematiche ESG, rendendo ogni giorno più forte il suo impegno per un trasporto sostenibile. L'attenzione di Italo per le tematiche ESG è infatti una condizione necessaria per garantire un futuro sostenibile e uno sviluppo equo.

La pandemia di COVID-19 ha avuto un forte impatto sul business della Società, ponendola di fronte alla sfida più difficile della sua vita. L'industria dei trasporti ha conosciuto una profonda crisi che ha avuto un forte impatto sull'attività aziendale e sulla relativa performance economica. Ciononostante, Italo ha mantenuto i collegamenti vitali anche nei mesi più critici dell'emergenza, garantendo salute e sicurezza sia per i passeggeri che per la forza lavoro. Per rispondere all'emergenza COVID-19 l'Azienda ha messo in atto diverse iniziative finalizzate a mitigare le conseguenze della pandemia sul personale e sui clienti.

La Società è orgogliosa del suo contributo alla comunità e si impegna più che mai a realizzare la sua strategia di sostenibilità.

La strada della sostenibilità

La sostenibilità ha sempre accompagnato la crescita di Italo fin dalla sua fondazione e ha rappresentato uno dei tratti distintivi dell'Azienda.

Nel corso degli anni, Italo ha progressivamente ampliato il proprio impegno per costruire un business sostenibile a 360° e ha intrapreso un percorso che porterà l'azienda a integrare ulteriormente la sostenibilità nella propria strategia aziendale e a progredire nello sviluppo della propria Corporate Social Responsibility (cd. CSR).

Spinta da questi obiettivi, nel 2020 la Società ha raggiunto diversi traguardi:

- ha realizzato l'ampliamento della governance aziendale, nominando nuovi organi preposti alla gestione delle tematiche ESG (l'ESG Steering Committee e gli ESG Teams).
- Ha realizzato una Analisi di Materialità per identificare i temi che riflettono gli impatti ESG significativi per l'azienda o che possono influenzare le valutazioni e le decisioni degli stakeholder.
- Ha trasformato il suo Green Loan da 1.100 milioni di Euro, rendendolo anche sostenibile.
- Ha prodotto il terzo Rapporto di Sostenibilità, che rappresenta un'ulteriore evoluzione nella trasparenza e nella divulgazione, adottando per la prima volta i GRI Standards.
- Ha definito il Piano di Sostenibilità triennale fondato su sei pilastri: Ambiente, Sicurezza, Qualità del Servizio, Persone, Comunità e Territorio, Impegno.

Finanziamenti verdi per investimenti verdi

Nel 2019 l'azienda ha sottoscritto il più grande Green Loan nel settore dei trasporti a livello mondiale: un prestito da 1,1 miliardi di euro con possibilità di essere trasformato in un Sustainability-Linked Loan, segnando una svolta senza precedenti nel finanziamento verde per il settore dei trasporti.

Il prestito, che è stato sindacato da un gruppo di banche italiane e internazionali, è stato utilizzato per rifinanziare i 900 milioni di euro di investimenti verdi di Italo e per espandere ulteriormente la sua moderna ed efficiente flotta.

Italo ha dimostrato di essere un operatore di trasporto di massa che utilizza una flotta di treni ecofriendly best-in-class e un leader nella sostenibilità ambientale nel mercato dell'alta velocità ferroviaria, che l'ha

classificata come un “pure player”, ovvero una società i cui ricavi sono generati interamente da attività che comportano un basso livello di emissioni di CO₂ e che è quindi in grado di combattere il cambiamento climatico.

Tra i punti salienti che hanno contribuito a questo grande risultato, le prestazioni ambientali della sua flotta e gli elevati standard ambientali dell'azienda hanno giocato un ruolo decisivo:

- l'alta percentuale di materiali riciclabili utilizzati nella produzione dei treni;
- circa l'81% e il 95% in meno di emissioni di CO₂ rispetto, rispettivamente, al trasporto automobilistico e aereo;
- moderna frenata rigenerativa dei treni che porta ad un risparmio energetico;
- riduzione del rumore rispetto ai limiti più restrittivi in vigore;
- adozione di politica “paperless” con oltre 36.000 kg di carta risparmiati, l'equivalente di 62.220 kg di CO₂, portando il consumo di carta a solo il 5% dei livelli di utilizzo originali.

Nell'esercizio 2020 la Società ha trasformato il Green Loan in un Sustainability-Linked Loan ricevendo l'approvazione da parte dei finanziatori ai KPIs di sostenibilità individuati. Il contratto di finanziamento può quindi essere qualificato come “verde” e “sostenibile”.

I pilastri della sostenibilità di Italo

Ambiente

Negli ultimi anni, la riduzione delle emissioni, compresi i gas serra (GHG), le polveri sottili e il rumore, è diventata una priorità dei fornitori di mobilità. Nel 2017 i trasporti hanno rappresentato un quarto delle emissioni totali di CO₂ legate all'energia nell'UE. Tuttavia, solo lo 0,5% di tali emissioni proveniva dal settore ferroviario, segno della maggiore efficienza energetica dovuta all'uso dell'elettricità per la trazione del trasporto ferroviario rispetto ad altre modalità di trasporto.

La politica adottata sin dall'inizio da Italo nella scelta dei treni AGV, interamente elettrici, è stata seguita anche per l'ampliamento della flotta con i treni EVO. L'efficienza energetica dei nuovi treni di Italo è stata, infatti, un elemento fondamentale per mitigare l'impatto energetico della maggiore capacità operativa e ha consentito di incrementare consumi energetici ed emissioni in scope 2.

La flotta Italo nel suo complesso produce un risparmio annuo di energia di 140 milioni di kWh rispetto alla baseline di riferimento.

Sicurezza

Insieme alla qualità del servizio, la sicurezza non solo è un elemento fondamentale dell'impegno di Italo verso i propri dipendenti, ma un valore della sua cultura. La sicurezza comporta quindi sia la garanzia di un luogo di lavoro sicuro per dipendenti e collaboratori, sia un viaggio sicuro per i passeggeri, contribuendo a minimizzare i rischi. Questa doppia natura di come si intende la sicurezza in Italo è confermata dai due obiettivi che l'azienda ha deciso di porsi in questo ambito: garantire la massima sicurezza ai lavoratori e ai passeggeri.

Qualità del servizio

Il cliente è posto al centro della cultura di Italo. La prospettiva dei passeggeri è il riscontro primario e più importante per un business che mira alla soddisfazione dei viaggiatori.

Italo ha studiato uno strumento di misurazione della customer experience e i grandi risultati ottenuti finora hanno alimentato l'ambizione della Società di continuare a migliorare le proprie performance nei prossimi anni per incrementare ulteriormente la percentuale di viaggiatori pienamente soddisfatti della qualità del servizio.

Persone

Le persone rappresentano un asset fondamentale del successo aziendale ed in particolar modo nel settore ferroviario ove è richiesto un costante aggiornamento tecnico degli operatori. Ciò rende la formazione uno degli aspetti che Italo ritiene più critici per il suo business. Oltre ai corsi obbligatori previsti dalla legge, i dipendenti frequentano ore aggiuntive di formazione non obbligatoria.

Per questo motivo la Società ha deciso di dotarsi di un reparto interno altamente specializzato su tematiche tecniche e normative, ovvero la Scuola di Formazione, che rappresenta un fiore all'occhiello dell'Azienda.

Comunità e Territorio

Italo nasce come eccellenza italiana e il legame con il territorio è sempre stato un tratto distintivo della sua identità e strategia aziendale, un pilastro fondamentale della strategia di sostenibilità.

Il contributo dell'azienda alle realtà locali è duplice e riguarda l'impatto sulla comunità, attraverso progetti sociali e culturali, e l'impatto sull'economia attraverso la propria filiera. In entrambi gli ambiti, Italo considera il valore condiviso un valore fondamentale per il proprio sviluppo e lotta per massimizzarlo attraverso una strategia aziendale che tenga in massima considerazione il bene comune.

Impegno

Italo opera in un business strategico per l'economia e la società italiana. Pertanto, un rapporto responsabile, trasparente e attivo con tutti i suoi stakeholder è della massima importanza, soprattutto per quanto riguarda la sostenibilità. Per questa ragione Italo orienta il suo impegno di sostenibilità ai propri stakeholder, per fare del dialogo continuo con loro la base di ogni sviluppo strategico.

Relazione sulla gestione

PREMESSA

L'esercizio 2020 è stato caratterizzato dalla eccezionale situazione sanitaria, socio-ambientale ed economica, di straordinaria complessità, dovuta al diffondersi del virus COVID-19 (cd. "Coronavirus") su scala mondiale.

La pandemia ha generato fin dai primi mesi dell'anno una forte pressione sul sistema sanitario del Paese e la conseguente emanazione da parte delle Autorità Governative di una serie di provvedimenti restrittivi della mobilità, anche di totale confinamento e isolamento (cd. lockdown), tesi al contenimento del rischio di diffusione del virus tra la popolazione. Di conseguenza l'emergenza COVID-19 ha prodotto effetti dirompenti sul regolare e ordinario svolgimento delle attività aziendali.

In particolare, con il diffondersi del Coronavirus, il mercato dei trasporti ha registrato complessivamente significative flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati. Particolarmente colpito il servizio di trasporto ferroviario AV che, oltre alla perdita di volumi di domanda connessi alla generale situazione pandemica e alle misure restrittive introdotte, ha sofferto la riduzione del 50% dei posti km vendibili imposta dalle Autorità Governative quale ulteriore misura di contenimento del contagio messa in atto a partire dal mese di maggio.

Solo a partire dalla metà del mese di maggio e fino alla prima metà del mese di settembre, con la riduzione delle misure di lockdown e la progressiva riduzione dei vincoli alla mobilità, prima all'interno delle regioni e poi fra regioni, si è assistito a una leggera ripresa dei volumi di traffico. Tuttavia per il settore lunga percorrenza ha continuato a permanere la limitazione del 50% dei posti km vendibili.

A partire dal mese di ottobre una seconda ondata di contagi ha costretto le Autorità a nuove misure restrittive della mobilità che sono perdurate sino alla fine dell'anno, con conseguente flessione nei volumi di passeggeri trasportati.

La Società, fin da subito, è stata fortemente impegnata nella gestione operativa della situazione emergenziale al fine di garantire la salute e sicurezza dei propri dipendenti e viaggiatori.

Per garantire l'imprescindibile tutela del patrimonio aziendale, nonché della propria stabilità economica e finanziaria, la Società ha reagito mettendo in campo immediate misure volte a mitigare gli effetti degli eventi di natura straordinaria verificatisi progressivamente nel corso del 2020, intraprendendo numerose azioni volte ad aumentare la resilienza al nuovo scenario, facendo leva su di un modello di business flessibile in grado di attenuare il downturn e sulle capacità manageriali con il sostegno di tutto l'azionariato.

Al fine di garantire l'efficacia, efficienza e rapidità di implementazione delle iniziative aziendali finalizzate al superamento dell'emergenza COVID-19 la Società ha istituito dei gruppi di lavoro per:

- la realizzazione di iniziative finalizzate a preservare il contatto con la clientela e con gli stakeholder in un'ottica di continuità di relazione;
- la pianificazione del processo di riattivazione operativa e commerciale dell'azienda;
- la salvaguardia e la valorizzazione della relazione con i dipendenti, sviluppando opportune iniziative di informazione, dialogo e condivisione, e garantendo il costante coinvolgimento ed allineamento delle persone in un'ottica di rilancio;
- la predisposizione di modelli di simulazione di scenari al fine di testare dinamicamente l'adeguatezza economico-finanziaria delle iniziative.

Pur garantendo il doveroso sostegno alla mobilità del paese, il management ha adottato un sistema di modulazione della propria offerta in grado di adeguare i servizi offerti in ciascuna fase dell'epidemia, prevedendo la sospensione mirata dei servizi non produttivi e l'apertura di nuovi servizi precedentemente non effettuati.

Inoltre, grazie al supporto dei partner commerciali, è stato possibile rimodulare termini e condizioni contrattuali in funzione della riduzione della produzione, azione che ha consentito di compensare parzialmente l'importante riduzione dei flussi di cassa.

Il ricorso agli ammortizzatori sociali messi a disposizione dal Governo ha consentito anche di incidere sul costo del lavoro, riducendolo in funzione della ridotta produzione e della temporanea sospensione di alcune attività che per loro natura non offrono la possibilità del lavoro a distanza. Al fine di sostenere economicamente i propri dipendenti, la Società ha deciso di anticipare il pagamento della quota della cassa integrazione a carico dello Stato.

La Società ha inoltre sottoscritto con le rappresentanze sindacali nazionali un "Contratto di solidarietà difensiva" per la riduzione dell'orario di lavoro dei dipendenti al fine di gestire la riduzione temporanea della produzione aziendale.

Va poi evidenziato che l'articolo 214, del Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 (cd. "Decreto Rilancio") ha introdotto un contributo di 1.190 milioni di Euro (cd. "contributo COVID-19") a favore delle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico, per compensare gli effetti economici subiti direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 registrati fino al 31 luglio 2020 (1° tranche). Le eventuali risorse disponibili all'esito dell'assegnazione della 1° tranche, vengono riassegnate alle imprese che ne facciano richiesta a compensazione dei danni subiti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020 (2° tranche).

La legge di Bilancio per il 2021, ha poi reso disponibili al sistema ulteriori risorse (420 milioni di Euro) per la compensazione degli effetti subiti dal 1° gennaio al 30 aprile 2021 (3° tranche).

Le modalità per l'erogazione del contributo COVID-19 sono state definite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze attraverso il Decreto Interministeriale n. 472 del 22 ottobre 2020. Il Decreto Interministeriale definisce, tra l'altro, anche i criteri e le modalità con cui le imprese beneficiarie procedono a rendicontare gli effetti economici subiti.

La somma riconosciuta a ciascuna impresa beneficiaria è erogata in quindici annualità. Sono ammesse cessioni del credito ai sensi dell'articolo 1260, comma 1, del Codice Civile.

Si segnala infine che, a seguito degli effetti economici conseguenti all'emergenza pandemica COVID-19, è stato effettuato il test di impairment in ottemperanza al principio contabile IAS 36 – "Impairment of assets". Dalle risultanze di tale test non è emersa la necessità di una svalutazione degli asset delle società.

PRINCIPALI DATI DELL'ESERCIZIO 2020

Di seguito i principali dati economici, patrimoniali, finanziari e operativi degli esercizi 2020 e 2019.

| (in MEuro, in rapporti e %) | 2020 | 2019 | Var | Var % |
|--|--------------|--------------|-----------------|-------------|
| Dati Economici | | | | |
| Totale Ricavi Operativi | 413,5 | 715,3 | (301,8) | (42,2%) |
| Ricavi da Servizi di Trasporto | 262,9 | 680,6 | (417,7) | (61,4%) |
| Ricavi netti da Certificati Bianchi | 0,7 | 29,8 | (29,1) | (97,7%) |
| Altri Ricavi | 149,9 | 4,9 | 145,0 | 2952,8% |
| EBITDA | 111,8 | 292,2 | (180,4) | (61,7%) |
| <i>EBITDA Margin</i> | <i>27,0%</i> | <i>40,8%</i> | <i>(13,8pp)</i> | <i>n.a.</i> |
| Organic EBITDA | 111,1 | 262,4 | (151,3) | (57,6%) |
| <i>Organic EBITDA Margin</i> | <i>26,9%</i> | <i>38,3%</i> | <i>(11,4pp)</i> | <i>n.a.</i> |
| EBIT | 51,7 | 235,7 | (184,0) | (78,1%) |
| <i>EBIT Margin</i> | <i>12,5%</i> | <i>33,0%</i> | <i>(20,5pp)</i> | <i>n.a.</i> |
| EBT | 35,6 | 199,7 | (164,1) | (82,2%) |
| <i>EBT Margin</i> | <i>8,6%</i> | <i>27,9%</i> | <i>(19,3pp)</i> | <i>n.a.</i> |
| Risultato Netto | 31,9 | 151,4 | (119,5) | (79,0%) |
| <i>Risultato Netto Margin</i> | <i>7,7%</i> | <i>21,2%</i> | <i>(13,5pp)</i> | <i>n.a.</i> |
| Dati Patrimoniali | | | | |
| Capitale Circolante Netto (CCN) | (154,0) | (222,1) | 68,1 | (30,7%) |
| Capitale Immobilizzato | 2.955,3 | 2.817,8 | 137,6 | 4,9% |
| Capitale Immobilizzato Netto | 2.873,7 | 2.766,6 | 107,2 | 3,9% |
| Capitale Investito Netto (CIN) | 2.719,8 | 2.544,4 | 175,4 | 6,9% |
| Liquidità disponibile | 206,8 | 93,2 | 113,6 | 121,9% |
| Attività finanziarie correnti | 20,2 | 80,2 | (60,0) | (74,8%) |
| Finanziamenti correnti e non correnti | 1.101,2 | 900,2 | 201,0 | 22,3% |
| Indebitamento Finanziario Lordo | 1.152,8 | 954,2 | 198,6 | 20,8% |
| Indebitamento Finanziario Netto (PFN) | 925,8 | 780,8 | 145,0 | 18,6% |
| Investimenti | 71,4 | 144,7 | (73,3) | (50,6%) |
| Totale Attivo | 3.243,9 | 3.041,5 | 202,4 | 6,7% |
| Patrimonio Netto | 1.793,9 | 1.763,6 | 30,3 | 1,7% |
| Indicatori Economico Finanziari | | | | |
| Indebitamento Finanziario Netto / Patrimonio Netto | 0.5x | 0.4x | 0.1x | n.a. |
| Indebitamento Finanziario Netto / EBITDA | 8.3x | 2.7x | 5.6x | n.a. |
| Indicatori Operativi | | | | |
| Passeggeri (Mln) | 6,6 | 20,1 | (13,5) | (67,2%) |
| Offerta commerciale (treni.km Mln) | 14,2 | 22,4 | (8,2) | (36,7%) |
| Flotta AGV (consistenza a fine esercizio) | 25 | 25 | - | 0,0% |
| Flotta EVO (consistenza a fine esercizio) | 22 | 19 | 3 | 15,8% |
| Flotta Totale AGV + EVO (consistenza a fine esercizio) | 47 | 44 | 3 | 6,8% |
| Dipendenti a fine esercizio (numero) | 1.369 | 1.420 | (51) | (3,6%) |

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 2020 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 2020.

L'esercizio 2020 in sintesi

L'esercizio 2020 è stato caratterizzato da due eventi straordinari non previsti nel piano industriale della Società: il deragliamento del treno Frecciarossa verificatosi il 6 febbraio 2020 nei pressi di Lodi, che ha reso

inaccessibile la linea ferroviaria AV Milano-Bologna interessata dall'incidente fino al 2 marzo 2020, e l'emergenza sanitaria COVID-19.

La situazione emergenziale determinata dalla pandemia COVID-19 è stata per l'Italia molto difficile da affrontare, non solo sul piano sanitario ma anche su quello economico. Si è trattato infatti di una recessione anomala e improvvisa che ha colpito innanzitutto servizi, turismo e ristorazione. L'Italia è stata duramente colpita dalla carenza di turismo, sia domestico che straniero. Il settore dei trasporti poi è stato interessato in modo particolare a causa delle misure legate al divieto di spostamento. A questo si è aggiunto il calo degli spostamenti per motivi lavorativi, anche in conseguenza dell'adozione del lavoro agile (cd. smart working) che ha determinato una contrazione dell'utilizzo del trasporto pubblico.

L'andamento della domanda dei passeggeri rispetto al trend dell'anno precedente ha registrato un drastico calo. Supponendo di dividere la clientela in tre principali categorie (i.e., coloro che viaggiano per lavoro, coloro che viaggiano per turismo e visite a parenti e amici e gli spostamenti internazionali), si è assistito per gli spostamenti per motivi lavorativi ad un decremento percentuale dell'80-90%, rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda, invece, i passeggeri che viaggiano per turismo e visita il decremento registrato è stato pari a circa il 55% rispetto all'anno precedente, anche in virtù delle misure che hanno imposto il distanziamento sociale. Pressoché azzerato il traffico internazionale.

6,6 mln

Passeggeri

-67,2%

20,1 milioni nel
2019

413 €mln

Ricavi Operativi

-42,2%

715 milioni di
euro nel 2019

71 €mln

Investimenti

-50,6%

145 milioni di
euro nel 2019

112 €mln

EBITDA

-61,7%

292 milioni di
euro nel 2019

Sotto il profilo operativo l'attività della Società è stata caratterizzata da velocità di azione e flessibilità nel modulare l'offerta, in aumento o in diminuzione, secondo l'evolversi della domanda fortemente legata alla situazione epidemiologica.

Il servizio ItaloBus è stato temporaneamente interrotto per via della contrazione della domanda di mercato e del mancato utilizzo dell'autobus da parte dei viaggiatori per coprire medie e lunghe distanze.

Infine, con la consegna di tre nuovi treni Pendolino, la flotta EVO ha raggiunto la consistenza di 22 treni, portando a 47 i treni della flotta Italo.

Sotto il profilo economico, i primi mesi dell'anno sono stati caratterizzati da una drastica riduzione dei ricavi operativi con importanti ripercussioni sui margini che hanno fatto registrare, per la prima volta da anni, valori negativi. Solo a partire dal mese di giugno l'EBITDA cumulato è ritornato moderatamente positivo grazie alla leggera crescita del traffico passeggeri e alle azioni di controllo dei costi messe in atto dal management. Tale valore positivo si è mantenuto sino al termine dell'esercizio, nonostante le ulteriori misure restrittive in atto nei mesi da settembre a dicembre.

Per il 2020 l'EBITDA Margin si attesta ad un valore pari al 27,0%, in calo di 13,8 punti percentuali rispetto all'esercizio precedente.

Sotto il profilo finanziario, alla luce dalle performance progressivamente consuntivate nel corso dell'esercizio, e dello scenario di profonda incertezza, la Società ha ritenuto opportuno richiedere alle banche finanziatrici – ottenendone il consenso - un waiver teso a rimodulare i propri impegni in coerenza con il nuovo scenario. Inoltre, per sostenere la liquidità, è stato fatto ricorso alla linea di credito revolving

disponibile per l'intero ammontare di 200 milioni di Euro.

Highlights finanziari

Sotto il profilo economico - finanziario, per l'esercizio 2020 si evidenzia quanto segue:

- I **Ricavi Operativi** si attestano a 413,5 milioni di Euro, con una riduzione del 42,2% rispetto all'esercizio 2019. Fanno registrare una riduzione del 61,4% i Ricavi da servizio di trasporto, sui quali pesano in maniera significativa gli impatti derivanti dal lockdown determinatosi in conseguenza del COVID-19. Tale riduzione trova infatti riscontro nella variazione negativa registrata nel numero di passeggeri trasportati rispetto al precedente esercizio (-67,2%). Attenuano la riduzione del fatturato da servizio di trasporto i maggiori ricavi per i contributi governativi concessi a sostegno del trasporto ferroviario, iscritti al fair value di 141,2 milioni di Euro.
- L'**EBITDA** ammonta ad Euro 111,8 milioni, con una riduzione del 61,7% rispetto al precedente esercizio ed una marginalità del 27,0%, in calo di 13,8 punti percentuali rispetto al 2019. Senza considerare il contributo dei Certificati Bianchi, l'EBITDA risulta pari a 111,1 milioni di Euro, ridotto del 57,6% rispetto al precedente esercizio, con un'incidenza sui ricavi del 26,9%, in calo di 11,4 punti percentuali sull'esercizio 2019.
- L'**EBIT** si attesta a 51,7 milioni di Euro, con una variazione negativa del 78,1% (-184,0 milioni di Euro) rispetto all'esercizio 2019.
- L'**Utile dell'esercizio** è pari a 31,9 milioni di Euro, con una riduzione del 79,0% (-119,5 milioni di Euro) rispetto al precedente esercizio.
- Gli **Investimenti** di competenza dell'esercizio 2020 sono pari a Euro 71,4 milioni (144,7 milioni nell'esercizio 2019).
- L'**Indebitamento Finanziario Netto** ammonta a 925,8 milioni di Euro, incrementato rispetto al precedente esercizio di 145,0 milioni di Euro (+18,6%) quale risultato prevalentemente riconducibile alla riduzione delle disponibilità liquide conseguente alla forte contrazione dei ricavi.

Eventi non ricorrenti

Due eventi straordinari non previsti nel piano industriale di Italo hanno impattato in particolar modo sul business della Società nel 2020, l'incidente ferroviario di Trenitalia (Frecciarossa n. 9595), avvenuto nel Lodigiano in data 6 febbraio 2020, e successivamente il verificarsi di un evento del tutto straordinario ed imprevedibile quale il diffondersi dell'epidemia COVID-19.

Il deragliamento del treno Frecciarossa ha reso inaccessibile la linea AV interessata dall'incidente (Milano-Bologna) dal 6 febbraio al 2 marzo 2020 producendo come effetto la cancellazione di numerosi servizi Italo al giorno.

A partire da febbraio 2020, con le prime misure di lockdown locale, ha avuto inizio la forte contrazione della domanda di trasporto, che si è completamente annullata con l'istituzione del lockdown nazionale il 9 marzo 2020. Nei mesi di marzo, aprile e maggio si è infatti registrata una riduzione media del numero di passeggeri trasportati e dei ricavi del -94%.

Il lockdown è terminato il 3 giugno e, con il graduale allentamento delle misure restrittive, si è registrata una lenta ripresa della domanda di trasporto che, tuttavia, è risultata sempre inferiore al 50% rispetto al 2019, anche per effetto delle misure di distanziamento previste per il trasporto ferroviario a lunga

percorrenza.

Nel periodo da ottobre a dicembre, stante il nuovo incremento dei casi di COVID-19 rilevati in Italia, sono state nuovamente e repentinamente imposte misure di contenimento, dando così avvio ad un nuovo calo della domanda che, a novembre e dicembre 2020, ha nuovamente raggiunto circa il -95% rispetto al 2019, stante:

- l'istituzione della suddivisione del territorio nazionale in regioni di diverso colore in funzione del livello di gravità e rischio associato alla pandemia. In particolare, per le regioni di colore "rosso" e "arancione" è stato previsto il divieto di ingresso e uscita da/per le altre regioni: tale meccanismo ha di fatto avuto il medesimo effetto del lockdown per il trasporto ferroviario AV, atteso che regioni quali la Lombardia, il Piemonte, il Veneto e la Campania, parti rilevanti del network di Italo, sono state sin da subito di colore arancione o rosso;
- l'istituzione, a partire dal 21 dicembre 2020, del divieto di spostamento tra regioni indipendentemente dalla categoria di rischio e dal colore a cui ciascuna di esse è associata.

La minore domanda di trasporto non è solo dovuta all'attuazione di misure quali la restrizione degli spostamenti tra le regioni (lockdown totale periodo marzo-maggio e ottobre-dicembre) e la restrizione alla capienza dei treni (ininterrottamente in vigore dal 26 aprile 2020), ma anche agli effetti diretti determinati da tutte le altre misure di contenimento, quali ad esempio:

- la chiusura ovvero limitazione delle attività industriali, produttive e commerciali, unitamente alla raccomandazione a far uso dello smart working (obbligo per la pubblica amministrazione) ed a limitare le trasferte di lavoro, ha determinato una forte contrazione del segmento di domanda business;
- la chiusura ovvero limitazione delle attività turistiche, culturali, concertistiche e ludiche, ha determinato la riduzione del segmento di domanda leisure;
- la regolamentazione concernente gli accessi dall'estero, unitamente alla situazione dell'emergenza pandemica degli altri Stati europei ed extra europei, ha determinato il completo annullamento del turismo internazionale;
- la chiusura delle università ovvero lo svolgimento della didattica a distanza ha determinato la riduzione della domanda di spostamento degli studenti e famigliari.

Infine, il semplice permanere dello stato di emergenza e l'attività di comunicazione volta a sensibilizzare la popolazione riguardo i rischi sanitari associati alla socialità e alla mobilità delle persone, ha avuto un immediato e diretto effetto sulla mobilità in generale, ed in particolare su quella che prevede l'utilizzo dei mezzi pubblici.

Di fronte all'emergenza sanitaria, Italo ha saputo sin da subito modulare rapidamente i servizi giornalieri che, partendo da 110 a regime, sono stati progressivamente diminuiti per poi riaumentare gradualmente a partire dalla fine di maggio/inizio giugno, contestualmente all'eliminazione del divieto di spostamento interregionale, e successivamente ridurre nuovamente in occasione della seconda ondata epidemiologica presentatasi a partire dal mese di ottobre.

I treni hanno circolato nel rispetto delle misure di distanziamento sociale imposte dal Governo, con la conseguenza che la Società ha avuto la possibilità di offrire soltanto il 50% dei posti disponibili a bordo.

In aggiunta alla rimodulazione del numero dei servizi offerti, la Società ha posto in essere ulteriori misure per ridurre gli impatti dell'emergenza sanitaria sul business. Tra queste, un'attenta gestione dei costi sia variabili che fissi.

Con riguardo alla riduzione dei costi variabili ha giocato un ruolo determinante la capacità dell'azienda di ridurre tempestivamente l'offerta di servizi con effetto positivo sulle due principali voci di costi variabili, il canone di accesso all'infrastruttura e la trazione elettrica, entrambe sensibilmente ridotte per effetto della contrazione dell'offerta dei servizi. Un ruolo importante è stato poi giocato dalla riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria disposto dal Governo a beneficio delle imprese ferroviarie che svolgono servizi a mercato.

La riduzione dei servizi ha avuto impatto anche sui costi relativi all'operatività dei treni, ai servizi di pulizia, al servizio bar e ristorazione a bordo. Da rilevare, tuttavia, un aumento di alcune voci di costo causato dalla necessità di adottare le misure di sicurezza richieste dal Governo in relazione all'emergenza sanitaria.

Altri importanti risultati sono infine stati conseguiti sul fronte dei costi legati al personale, ottenuti grazie a: (i) l'adesione alla cassa integrazione e (ii) la sottoscrizione del "Contratto di solidarietà difensiva".

ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

Principali dati economici

La difficile situazione sanitaria e socio-ambientale dovuta all'emergenza pandemica determinata dal virus COVID-19, di cui si è ampiamente dato illustrazione in precedenza, e le misure di lockdown hanno notevolmente influenzato l'andamento dell'esercizio 2020 facendo registrare una generale sofferenza. La Società ha reso operativo un piano di razionalizzazione garantendo un'offerta comunque rispondente alle esigenze di mobilità del Paese.

Di seguito sono esposti i principali dati economici relativi all'esercizio 2020, confrontati con l'esercizio precedente.

| DATI ECONOMICI (MEuro) | 2020 | 2019 | Var | Var % |
|--|--------------|--------------|----------------|----------------|
| Ricavi Operativi | 413,5 | 715,3 | (301,8) | (42,2%) |
| <i>di cui Ricavi da Servizi di Trasporto</i> | <i>262,9</i> | <i>680,6</i> | <i>(417,7)</i> | <i>(61,4%)</i> |
| <i>di cui Ricavi netti da Certificati Bianchi</i> | <i>0,7</i> | <i>29,8</i> | <i>(29,1)</i> | <i>(97,7%)</i> |
| <i>di cui Altri Ricavi</i> | <i>149,9</i> | <i>4,9</i> | <i>145,0</i> | <i>2952,8%</i> |
| Costi Operativi | (301,7) | (423,1) | 121,4 | (28,7%) |
| EBITDA | 111,8 | 292,2 | (180,4) | (61,7%) |
| Ammortamenti, svalutazioni e plus(minus)valenze di attività non correnti | (60,2) | (56,5) | (3,7) | 6,5% |
| EBIT | 51,7 | 235,7 | (184,0) | (78,1%) |
| Gestione Finanziaria | (16,1) | (36,0) | 19,9 | (55,3%) |
| EBT | 35,6 | 199,7 | (164,1) | (82,2%) |
| Imposte | (3,7) | (48,3) | 44,6 | (92,3%) |
| Risultato Netto | 31,9 | 151,4 | (119,5) | (79,0%) |

L'esercizio 2020 si è chiuso registrando un risultato netto che, seppur in forte calo rispetto al precedente esercizio, si mostra positivo per 31,9 milioni di Euro.

I **Ricavi operativi** ammontano ad Euro 413,5 milioni, con un decremento di Euro 301,8 milioni (-42,2%) rispetto al 31 dicembre 2019.

Il decremento è guidato dai **Ricavi del servizio di trasporto** (-61,4%) quale risultato della riduzione dei volumi di traffico in termini di Treni.Km, principalmente per effetto della pandemia. La forte contrazione dei ricavi da servizio di trasporto ha trovato solo parziale compensazione nel contributo COVID-19. L'importo teso a compensare i danni subiti dalla Società fino al 30 giugno 2020 ammonta a 145,6 milioni di Euro e contribuisce ai ricavi operativi dell'esercizio in misura pari a 141,2 milioni di Euro, in considerazione del fatto che l'incasso avverrà in 15 erogazioni annuali fino al 2034. Non risulta invece iscritto nel bilancio dell'esercizio 2020 il contributo a ristoro del secondo periodo di contribuzione (fino al 31 dicembre 2020), per il quale alla data di chiusura del bilancio non sussistono i requisiti per l'iscrizione richiesti dai principi contabili di riferimento (i.e. IAS 20).

In riduzione anche i **Ricavi da Certificati Bianchi** (-29,1 milioni di Euro). Lo scostamento è principalmente dovuto al fatto che l'esercizio 2020 non beneficia del contributo dei Certificati Bianchi connessi ai risparmi energetici della flotta AGV, il cui progetto è terminato nell'anno 2019.

Quanto alla flotta EVO, si registra comunque una riduzione connessa alla minore circolazione dei treni per effetto della pandemia.

Incrementati invece di 145,0 milioni di Euro gli **Altri Ricavi**, in via prevalente per l'iscrizione dei contributi concessi a ristoro dei danni subiti per effetto della pandemia.

I **Costi operativi** sono pari a 301,7 milioni di Euro e registrano un decremento di 121,4 milioni di Euro (-28,7%) grazie anche alle misure attuate dalla Società per contenere i costi in risposta alle conseguenze dell'emergenza sanitaria.

L'**EBITDA** registra una riduzione del 61,7%, attestandosi al valore di 111,8 milioni di Euro rispetto al valore di 292,2 milioni di Euro consuntivato al termine dell'esercizio 2019, e un decremento della marginalità rispetto all'esercizio precedente di 13,8 punti percentuali.

Tale decremento è generato dalla già commentata diminuzione dei ricavi operativi, a cui si è potuto solo parzialmente contrapporre la riduzione dei costi operativi figlia delle azioni industriali tese a fronteggiare l'emergenza e l'impatto derivante da interventi normativi che hanno reso possibile l'iscrizione di contributi a sostegno dei servizi di trasporto della Società.

L'**EBIT** fa registrare un decremento di Euro 184,0 milioni (-78,1%) rispetto all'esercizio 2019 e si attesta a Euro 51,7 milioni, dopo aver scontato Euro 60,2 milioni per ammortamenti e svalutazioni, rimasti sostanzialmente invariati.

L'**EBT** si attesta a Euro 35,6 milioni, con un decremento di Euro 164,1 milioni rispetto ai 199,7 milioni di Euro dell'esercizio 2019. In termini di incidenza sui ricavi, si registra un decremento di 19,3 punti percentuali, passando da una marginalità del 27,9% nel precedente esercizio, ad una del 8,6% nel 2020.

Il saldo della **Gestione Finanziaria** è negativo per Euro 16,1 milioni, con un miglioramento di 19,9 milioni di Euro rispetto al precedente esercizio (-55,3%).

Le **Imposte sul reddito** ammontano a Euro 3,7 milioni e risultano ridotte di 44,6 milioni di Euro (-92,3%) rispetto all'esercizio 2019 in ragione del peggioramento dei risultati conseguiti che hanno attivato meccanismi di fiscalità differita.

Il **Risultato dell'Esercizio** è positivo per 31,9 milioni di Euro, in calo di 119,5 milioni di Euro (-79,0%) rispetto all'esercizio 2019. In termini di marginalità l'esercizio 2020 si attesta a 7,7%, con una riduzione di 13,5 punti percentuali rispetto all'esercizio precedente.

Principali dati patrimoniali

Di seguito sono esposti i principali dati patrimoniali relativi all'esercizio 2020, confrontati con i dati di chiusura del precedente esercizio.

| DATI PATRIMONIALI (MEuro) | 2020 | 2019 | Var |
|---|----------------|----------------|--------------|
| Avviamento | 1.683,8 | 1.683,8 | - |
| Attività immateriali | 108,8 | 115,5 | (6,6) |
| Attività materiali | 970,1 | 946,5 | 23,6 |
| Diritto d'uso | 46,8 | 52,5 | (5,7) |
| Attività per imposte anticipate | 23,4 | 19,5 | 3,9 |
| Attività non corrente per Contributo Covid-19 | 122,5 | - | 122,5 |
| A. Capitale Immobilizzato | 2.955,3 | 2.817,8 | 137,6 |
| Rimanenze | 0,8 | 10,1 | (9,3) |
| Crediti commerciali | 2,4 | 8,3 | (5,9) |
| Crediti per imposte correnti | - | - | - |
| Attività corrente per Contributo Covid-19 | 18,8 | - | 18,8 |
| Altre attività correnti | 39,6 | 31,9 | 7,7 |
| Debiti commerciali | (145,3) | (188,8) | 43,5 |
| Debiti per imposte correnti | (7,6) | (14,2) | 6,6 |
| Risconti passivi da servizi di trasporto | (34,6) | (44,6) | 10,0 |
| Altre passività correnti | (28,2) | (24,8) | (3,4) |
| B. Capitale Circolante Netto | (154,0) | (222,1) | 68,1 |

| | | | |
|---|----------------|----------------|---------------|
| Benefici ai dipendenti | (20,4) | (16,9) | (3,5) |
| Fondo imposte differite | (27,5) | (30,3) | 2,8 |
| Fondi non correnti | (33,7) | (4,1) | (29,6) |
| C. Altre attività (passività) | (81,6) | (51,2) | (30,4) |
| D. Capitale Investito Netto (A+B+C) | 2.719,8 | 2.544,4 | 175,4 |
| E. Indebitamento finanziario netto (PFN) | 925,8 | 780,8 | 145,0 |
| F. Capitale Proprio | 1.793,9 | 1.763,6 | 30,3 |
| G. Totale Fonti di Finanziamento (E+F) | 2.719,8 | 2.544,4 | 175,4 |

Il **Capitale Immobilizzato**, incrementato di 137,6 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente, ammonta a 2.955,3 milioni di Euro ed è principalmente composto dal valore dell'Avviamento (1.683,8 milioni di Euro), e di altri intangible assets (95,6 milioni di Euro composti dalla Customer Relationship, per Euro 75,4 milioni, e dal Marchio Italo, per Euro 20,2 milioni) acquisiti all'attivo immobilizzato in ragione dell'operazione di fusione perfezionata nel 2019.

Un ruolo significativo nel Capitale Immobilizzato della Società è poi rivestito dal materiale rotabile di proprietà, il cui costo storico, inclusivo di tutte le sue componenti, ammonta a 1.191,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2020, con un incremento di 65,0 milioni di Euro nel 2020 per via dell'ampliamento della flotta EVO.

L'incremento registrato nell'esercizio origina prevalentemente dall'iscrizione nell'attivo patrimoniale della quota del contributo riconosciuto a compensazione dei danni subiti per effetto del Coronavirus la cui regolazione è prevista negli esercizi successivi sino al 2034.

Il **Capitale Circolante Netto (CCN)** è negativo per Euro 154,0 milioni. La natura 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.

Rispetto al precedente esercizio si registra un decremento di 68,1 milioni di Euro che riflette le dinamiche occorse nell'anno ed è principalmente dovuto ai minori debiti commerciali e ai minori risconti passivi per servizi di trasporto da erogare, coerentemente con la rilevante riduzione dell'attività registrata a causa dei provvedimenti disposti dalle Autorità competenti per il contenimento dell'emergenza sanitaria COVID 19.

Le **Altre Attività e Passività** registrano una variazione di 30,4 milioni di Euro dovuta all'incremento delle passività.

Il **Capitale Investito Netto (CIN)**, è pari a 2.719,8 milioni di Euro ed è coperto da capitale proprio per 1.793,9 milioni di Euro e da una posizione finanziaria netta di 925,8 milioni di Euro.

Rispetto alla data di chiusura dell'esercizio precedente si registra un incremento di 175,4 milioni di Euro in prevalenza ascrivibile all'aumento dell'Indebitamento Finanziario Netto, e in via residuale all'incremento del Capitale Proprio in ragione dell'utile conseguito nell'esercizio.

Principali dati sull'Indebitamento Finanziario Netto

Di seguito sono esposti i principali dati sull'Indebitamento Finanziario Netto al 31 dicembre 2020, confrontati con i dati di chiusura del precedente esercizio.

| INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (MEuro) | 2020 | 2019 | Var |
|--|----------------|----------------|---------------|
| A. Cassa | 1,1 | 3,9 | (2,8) |
| B. Altre disponibilità liquide | 205,7 | 89,3 | 116,4 |
| C. Titoli detenuti per la negoziazione | - | - | - |
| D. Liquidità (A + B + C) | 206,8 | 93,2 | 113,6 |
| E. Crediti finanziari correnti | 20,2 | 80,2 | (60,0) |
| F. Debiti bancari correnti | - | - | - |
| G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente | 3,9 | 2,4 | 1,5 |
| H. Altri debiti finanziari correnti | 7,7 | 5,8 | 1,9 |
| I. Indebitamento finanziario corrente (F + G + H) | 11,6 | 8,2 | 3,3 |
| J. Indebitamento finanziario corrente netto (I - E - D) | (215,4) | (165,1) | (50,3) |
| K. Debiti bancari non correnti | 1.097,3 | 897,8 | 199,6 |
| L. Obbligazioni emesse | - | - | - |
| M. Altri debiti non correnti | 43,9 | 48,2 | (4,3) |
| N. Indebitamento finanziario non corrente (K + L + M) | 1.141,3 | 946,0 | 195,3 |
| O. Indebitamento finanziario netto (J + N) | 925,8 | 780,8 | 145,0 |

L'**Indebitamento Finanziario Netto (PFN)** si attesta a 925,8 milioni di Euro, con un incremento di 145,0 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2019 principalmente indotto dalla contrazione dei flussi di cassa come conseguenza della riduzione dell'attività legata alla pandemia da COVID-19.

L'incremento delle disponibilità liquide, di 113,6 milioni di Euro, deve infatti essere letto alla luce del ricorso alla linea di credito revolving per l'intero ammontare disponibile di 200,0 milioni di Euro e dei flussi di cassa rinvenenti dal disinvestimento di attività finanziarie a breve per 60,0 milioni di Euro. Al netto di tali fattori la consistenza della cassa a fine periodo registra una variazione negativa di 146,4 milioni di Euro.

Quanto sopra trova riflesso nella variazione dell'indice finanziario "**Indebitamento Finanziario Netto/EBITDA**" che si incrementa attestandosi a 8.3x (2.7x nell'esercizio 2019). Pesano sulle performance dell'indice, sia l'incremento dell'indebitamento finanziario netto che la riduzione dell'EBITDA.

In peggioramento, seppur minimo, anche l'indicatore "**Indebitamento Finanziario Netto/Patrimonio Netto**", che passa dal valore di 0.4x nel 2019 al valore di 0.5x nel 2020.

Principali flussi finanziari

Nella seguente tabella sono rappresentati i dati di sintesi del rendiconto finanziario per gli esercizi chiusi il 31 dicembre 2020 e 2019.

| FLUSSI DI CASSA (MEuro) | 2020 | 2019 | Var |
|---|--------------|----------------|--------------|
| Flusso di cassa netto da attività operativa | (76,0) | 283,6 | (359,6) |
| Flusso di cassa netto da attività di investimento | (7,4) | (235,8) | 228,4 |
| Flusso di cassa netto da attività finanziaria | 197,0 | (243,6) | 440,6 |
| Totale variazione flusso di cassa | 113,6 | (195,8) | 309,4 |

Il **flusso di cassa netto** dell'esercizio 2020 è positivo per 113,6 milioni di Euro, grazie al contributo positivo della gestione finanziaria che ha compensato i flussi negativi della gestione operativa e di investimento.

Il flusso netto dell'attività operativa, infatti, ha fatto registrare un decremento di 359,6 milioni di Euro rispetto all'esercizio 2019. La drastica riduzione dell'attività operativa trova pieno riflesso nei relativi flussi di cassa che si attestano ad un valore negativo di 76,0 milioni di Euro.

Risulta ridotta la spesa per investimenti, sia per ragioni fisiologiche connesse allo sviluppo industriale, che per effetto delle azioni di differimento degli investimenti non strategici o non prioritari che il management ha introdotto in risposta alla situazione di incertezza economica e finanziaria dell'esercizio.

Un ulteriore contributo ai flussi di cassa dell'attività finanziaria è da attribuire al disinvestimento di attività prontamente liquidabili (60,0 milioni di Euro) che ha quasi interamente bilanciato la spesa per investimenti.

A compensazione delle risorse assorbite dall'attività operativa e di investimento il contributo positivo dell'attività finanziaria, grazie agli interventi attuati a tutela della liquidità aziendale attraverso il tiraggio dell'intero ammontare della linea di credito a disposizione della Società, pari a 200,0 milioni di Euro.

Al termine dell'esercizio le disponibilità della Società ammontano a 227,0 milioni di Euro, considerando anche gli investimenti in attività finanziarie a breve detenute in portafoglio.

INVESTIMENTI DI COMPETENZA

Gli **investimenti di competenza** dell'esercizio 2020 sono pari a 71,4 milioni di Euro, con una riduzione di 73,3 milioni di Euro rispetto al precedente esercizio.

Di seguito si espone il dettaglio degli investimenti in attività materiali e immateriali di competenza dell'esercizio 2020 (per maggiori dettagli si rimanda alle Note del Bilancio).

| INVESTIMENTI (MEuro) | 2020 | 2019 | Var |
|--|-------------|--------------|---------------|
| Attività Materiali | | | |
| Flotta Italo | 36,6 | 101,8 | (65,2) |
| Telematica a bordo treno | - | 0,1 | (0,1) |
| Investimenti materiali in corso | 27,4 | 34,7 | (7,3) |
| Investimenti presso stazioni ferroviarie | - | 0,3 | (0,3) |
| Altre attività materiali | 0,1 | 1,3 | (1,2) |
| Totale Investimenti Materiali | 64,2 | 138,2 | (74,0) |
| Attività Immateriali | | | |
| Software | 2,9 | 2,3 | 0,6 |
| Investimenti immateriali in corso | 4,4 | 4,2 | 0,2 |
| Totale Investimenti Immateriali | 7,3 | 6,5 | 0,8 |
| Totale Investimenti | 71,4 | 144,7 | (73,3) |

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

Nel corso dell'esercizio 2020 gli investimenti relativi alla Flotta EVO ammontano a 62,7 milioni di Euro, 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).

Al 31 dicembre 2020 gli investimenti complessivi nella flotta Italo, relativi alla sola componente materiale rotabile e connessi costi accessori, ammontano a 1.166,6 milioni di Euro.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO

Di seguito i fatti di rilievo occorsi durante l'esercizio 2020.

Attività Operativa

Il **7 gennaio 2020** le autorità cinesi hanno identificato il nuovo virus chiamato 2019-nCoV, facente parte della famiglia dei Coronavirus.

Il **23 gennaio 2020** a Wuhan e altre regioni cinesi è stato disposto il lockdown.

Il **30 gennaio 2020**, il Ministero della Salute ha sospeso tutti voli da e per la Cina.

Il **31 gennaio 2020** sono stati riscontrati i primi due casi di contagio da Coronavirus in Italia: si è trattato di due turisti cinesi. Il Consiglio dei Ministri ha dichiarato lo Stato di Emergenza, rimasto poi in vigore per l'intero anno 2020.

Il **6 febbraio 2020** nei pressi di Lodi è avvenuto un deragliamento che ha visto coinvolto un treno Frecciarossa, in servizio tra Milano e Salerno, sulla linea ad alta velocità Milano - Bologna. La linea ferroviaria AV interessata dall'incidente è stata posta sotto sequestro dall'Autorità giudiziaria e resa inaccessibile fino al 2 marzo 2020, con conseguente cancellazione di numerosi treni Italo al giorno a partire dal 6 febbraio 2020.

Il **21 febbraio 2020** si è manifestato il primo caso italiano di Coronavirus (cd. paziente numero 1).

Il **23 febbraio 2020** sono state istituite le "zone rosse" in 11 comuni tra Lombardia e Veneto, con divieto di accesso e di allontanamento dal territorio comunale e la sospensione di manifestazioni, di eventi e di ogni forma di riunione in luogo pubblico o privato, anche di carattere culturale.

Il **4 marzo 2020** in tutta Italia è stata sospesa l'attività scolastica e sono state estese in tutto il Paese le misure già in vigore nelle zone rosse del Nord.

Il **9 marzo 2020** le Autorità Governative hanno disposto il lockdown nazionale al fine di contenere il diffondersi del virus. La Società ha iniziato a ridurre progressivamente il numero di servizi giornalieri effettuati.

L'**11 marzo 2020** l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato ufficialmente lo stato di Pandemia.

Il **17 marzo 2020** è stata varata dal Governo la prima misura di sostegno economico al paese in seguito all'emergenza sanitaria (cd. Decreto "Cura Italia").

Il **20 marzo 2020** la Commissione Europea ha previsto una sospensione temporanea del patto di stabilità e crescita per consentire agli stati membri di attuare manovre atte a fronteggiare gli effetti dell'emergenza.

Il **22 marzo 2020** il Governo italiano ha varato ulteriori misure restrittive con la chiusura di gran parte delle attività e l'introduzione di divieti agli spostamenti.

Il **7 aprile 2020** il Governo italiano ha dato avvio alla seconda serie di interventi economici (cd. Decreto "Liquidità"), con l'obiettivo principale di dare sostegno alla liquidità delle imprese travolte dall'emergenza economica.

Il **12 aprile 2020** il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute, ha adottato un decreto contenente, inter alia, specifiche disposizioni per il trasporto ferroviario. Il principio generale è che sono assicurati solo i servizi minimi essenziali.

Il **26 aprile 2020** è stato firmato il DPCM contenente le misure per il contenimento dell'emergenza COVID-19 nella cosiddetta "Fase due". Sono stati introdotti protocolli specifici per i mezzi di trasporto (misure di contenimento e misure di informazione), in particolare per il trasporto a lunga percorrenza: (i) l'obbligo di mascherina a bordo treno e (ii) distanziamento a bordo con riempimento massimo al 50% della capienza.

Il **4 maggio 2020**, alla luce della riduzione del numero di contagi, ha preso avvio in Italia la cosiddetta "Fase 2".

Il **17 maggio 2020** il Presidente del Consiglio ha firmato il DPCM recante le misure per il contenimento dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 in vigore dal 18 maggio, mantenendo l'obbligo di rispettare il distanziamento sociale a bordo dei treni, favorito da un sistema di prenotazione a scacchiera con conseguente applicazione di marker sui posti non utilizzabili.

Il **19 maggio 2020** il Governo ha emanato il Decreto Legge n. 34/2020 (cd. decreto "Rilancio") contenente specifiche misure di supporto, da un punto di vista economico, a famiglie, lavoratori e imprese colpiti dagli effetti dell'emergenza sanitaria COVID-19. In tale decreto sono state previste una serie di misure anche a favore del settore del trasporto ferroviario, e pertanto anche di Italo. In particolare, tra le misure più rilevanti:

- la riduzione del canone d'accesso all'infrastruttura per il 2020 a favore di tutte le compagnie ferroviarie che trasportano passeggeri non soggette ad obblighi di servizio pubblico, con una riduzione complessiva del canone d'accesso all'infrastruttura pari a circa: (i) l'80% a partire dal 10 marzo al 30 giugno 2020, e (ii) il 50% a partire dal 1 luglio al 31 dicembre 2020;
- contributi a favore delle compagnie ferroviarie che trasportano passeggeri e merci, non soggette ad obblighi di servizio pubblico (cd. Contributo Covid). A questo riguardo, è stata autorizzata la spesa di Euro 70 milioni per il 2020 e di Euro 80 milioni dal 2021 e fino al 2034 per far fronte agli effetti economici negativi direttamente attribuibili all'emergenza sanitaria COVID-19, verificatisi dal 23 febbraio al 31 luglio 2020;
- la proroga della validità dei voucher emessi dalle compagnie ferroviarie: a seguito della procedura di infrazione avviata dalla Commissione Europea nei confronti del Governo, è stato proposto un nuovo emendamento alla legge del 24 aprile 2020, n. 27, che stabilisce la proroga della validità dei voucher emessi, inter alia, dalle compagnie ferroviarie di ulteriori 6 mesi (i.e., per un totale di 18 mesi), con il diritto del passeggero di essere rimborsato in contanti, su sua richiesta, decorsi 12 mesi dall'emissione del voucher, nonché, automaticamente, decorsi 18 mesi in mancanza del suo utilizzo.

In data **1° giugno 2020**, la Società ha sottoscritto con le rappresentanze sindacali nazionali un "Contratto di solidarietà difensiva" per la riduzione dell'orario di lavoro dei dipendenti al fine di gestire la riduzione temporanea della produzione aziendale.

Dal **3 giugno 2020**, il Governo ha reintrodotto la possibilità di spostarsi senza vincoli tra regioni e, pertanto, la Società ha gradualmente ripreso la propria operatività, sempre nel rispetto di tutte le norme di sicurezza previste quali: il distanziamento fra i viaggiatori con i sedili non utilizzabili contrassegnati e non prenotabili, specifici interventi di sanificazione a bordo treno ed in stazione, dispenser di gel disinfettante in carrozza, controlleria biglietti a distanza adeguata fra personale Italo e viaggiatori per la tutela di tutti i presenti a bordo treno.

L'**11 giugno 2020** è stato varato il DPCM, entrato in vigore il successivo 15 giugno, che ha dato avvio alla cd. "Fase 3", caratterizzata da una serie di riaperture e dall'alleggerimento delle disposizioni restrittive, pur

confermando le misure di contenimento e prevenzione del contagio che erano state stabilite per il trasporto ferroviario con il DPCM del 17 maggio.

Dal **14 giugno 2020**, con l'entrata in vigore dell'orario estivo, Italo ha introdotto nuove città nel proprio network dando avvio a 4 servizi al giorno in Cilento ed in Calabria. Sono stati infatti introdotti i collegamenti con Reggio Calabria, sia senza cambi - garantendo collegamenti diretti da Torino, Milano, Reggio Emilia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Salerno - che con fermate intermedie nelle stazioni di Agropoli/Castellabate, Vallo della Lucania, Sapri, Paola, Lamezia Terme, Rosarno e Villa San Giovanni.

Dal **2 luglio 2020**, per tutta la stagione estiva, sono stati riavviati i servizi con Rimini, Riccione, Pesaro e Ancona, grazie a 6 collegamenti quotidiani con le città di Milano e Bologna. Inoltre, il network calabrese è stato integrato con le stazioni di Scalea e Vibo Pizzo.

Il **14 luglio 2020** il Presidente del Consiglio ha firmato il DPCM che ha prorogato fino al 31 luglio 2020 le misure del precedente DPCM dell'11 giugno.

Il **17 luglio 2020**, in sede di conversione del Decreto Legge n. 34/2020, è stata introdotta la possibilità di compensare le perdite subite dalle aziende di trasporto ferroviario passeggeri e merci anche nel periodo dal 1° agosto al 31 dicembre 2020 con le eventuali risorse residue non assegnate per il primo periodo di contribuzione.

In data **1° agosto 2020** con ordinanza del Ministero della salute sono state prorogate le misure di distanziamento sociale a bordo dei treni, rimaste in vigore per tutto il 2020.

Il **24 settembre 2020** la pandemia ha ricominciato a far registrare nuove ondate di contagio.

Dal **1° ottobre 2020** la Società ha nuovamente ridotto la propria offerta. Tale programmazione è stata mantenuta sostanzialmente stabile fino alla fine dell'esercizio, al netto di sporadiche giornate in cui l'offerta è stata adeguata in base alle esigenze di mobilità del Paese.

Il **19 ottobre 2020** il Governo ha varato un nuovo DPCM per contenere la seconda ondata di contagi, con nuove misure restrittive per bar e ristoranti, sport di contatto, scuola e didattica a distanza, smart working.

Il **22 ottobre 2020** è stato emanato il decreto interministeriale a firma MIT e MEF volto a disciplinare i criteri e le modalità di rendicontazione degli effetti economici subiti dalle imprese ferroviarie direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 ai fini dell'assegnazione del contributo straordinario introdotto dall'art. 214 del D.L. 34/2020.

Il **30 ottobre 2020** la Società ha presentato richiesta di ammissione al contributo ex art. 214 D.L. 34/2020 per il periodo di contribuzione fino al 31 luglio 2020.

Il **4 novembre 2020** un nuovo DPCM firmato dal Presidente del Consiglio ha diviso l'Italia in tre zone (rossa, gialla e arancione) con diverse restrizioni, entrate in vigore il 6 novembre 2020, in relazione alla gravità della situazione. Su tutto il territorio nazionale è stato inoltre disposto il coprifuoco dalle ore 22.00 alle ore 05.00.

Il **2 dicembre 2020** il Gestore dell'Infrastruttura ha comunicato che, a causa dell'emergenza sanitaria COVID-19, a partire dal 1° gennaio e fino al 30 aprile 2020, le penali previste per mancato utilizzo delle linee ferroviarie non trovano applicazione.

Il **9 dicembre 2020**, Italo ha sottoscritto con il Gestore dell'Infrastruttura (RFI) il Contratto di Accesso che disciplina l'assegnazione degli slot per l'utilizzo delle linee ferroviarie e dei relativi servizi per gli orari di servizio 2020/2021.

Il **18 dicembre 2020** il Governo italiano ha varato il cd. “Decreto Natale”, con una serie di limitazioni, soprattutto nei giorni festivi in cui l’Italia è divenuta interamente zona rossa, sostanzialmente simili al lockdown.

Il **27 dicembre 2020**, hanno avuto inizio le vaccinazioni anti-SARS-CoV-2/COVID-19 in Italia e nel resto dell’Europa.

Con decreto del **31 dicembre 2020** il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dichiarato ammissibile l’istanza di ammissione al contributo ex art. 214 D.L. 34/2020 presentata dalla Società autorizzando l’impegno pluriennale ad esigibilità della somma complessivamente richiesta.

Attività Finanziaria

Il **9 marzo 2020** la Società ha fatto richiesta di utilizzo della linea di credito revolving per l’intero ammontare di 200 milioni di Euro.

Il **26 giugno 2020** la Società ha presentato alle banche finanziatrici una richiesta di waiver, ricevendo il consenso in data 30 giugno. In particolare, i lenders hanno accettato tutte le richieste proposte dalla Società con riguardo:

- ai covenants finanziari in vigore per il 2020 e per il 2021;
- alla possibile facoltà di incremento dell’indebitamento della Società fino a Euro 300 milioni al fine di sostenere la liquidità di Italo, se necessario, e far fronte all’emergenza sanitaria COVID-19.

Non sono state previste ulteriori modifiche delle disposizioni contrattuali originarie.

Il **16 luglio 2020** la Società ha attivato la clausola “Sustainability Linked Option” prevista dalla contrattualistica sottoscritta individuando tre Sustainability KPIs con relativi obiettivi. In data 16 agosto 2020, la Società ha ricevuto l’approvazione da parte dei finanziatori e pertanto, avendo completato la relativa procedura, il contratto di finanziamento può essere qualificato come “verde” e “sostenibile”.

Eventi Societari

Il **23 marzo 2020** l’Assemblea dei Soci ha deliberato di posticipare al 30 giugno la distribuzione dei dividendi originariamente prevista per il 31 marzo 2020, riservandosi comunque di valutare ogni scelta alla luce dell’evoluzione pandemica e della conseguente situazione economica e finanziaria della Società.

Nella seduta del **24 giugno 2020**, al fine di preservare la capacità della Società di operare anche in una situazione mai verificatasi in precedenza, i Soci hanno deliberato un ulteriore posticipo, prevedendo che la distribuzione avvenisse entro il 31 dicembre 2020, qualora se ne fossero ravvisate le condizioni economico-finanziarie.

Da ultimo, il **16 dicembre 2020**, gli Azionisti hanno deciso di rinunciare alla distribuzione dei dividendi programmata, portando a nuovo l’intero risultato dell’esercizio 2019 e assicurando così un assetto finanziario maggiormente idoneo a fronteggiare un eventuale prolungato periodo di crisi del mercato.

Iniziative sociali e culturali

Dal mese di aprile Italo ha messo a disposizione i propri servizi per supportare la **Croce Rossa Italiana** nel fronteggiare l’emergenza Coronavirus. I volontari della Croce Rossa Italiana hanno potuto utilizzare i treni Italo gratuitamente per motivi di servizio, per spostarsi fra le diverse strutture sanitarie lungo il territorio nazionale e per trasportare beni sanitari di prima necessità quali mascherine e materiali sanitizzanti.

Numerose **iniziative di welfare** sono state messe in atto dalla Società a sostegno dei propri collaboratori, in particolare con nuove opportunità per la salute dei dipendenti e dei loro familiari.

L'attivazione di una speciale polizza sanitaria COVID-19, prestando assistenza dal ricovero alla degenza casalinga, con servizi ad hoc quali baby-sitting, consegna spesa a domicilio e pet-sitting.

Uno strumento di telemedicina a disposizione del team di Italo che garantisce, da casa o dal luogo di lavoro, un filo diretto h 24, 7 giorni su 7, con dei professionisti della medicina.

Altra iniziativa Italo, in linea con tutte quelle messe in campo nel periodo di emergenza sanitaria, è quella relativa al vaccino antinfluenzale: l'Azienda ha deciso di rimborsare ai propri dipendenti le spese sostenute per effettuare la vaccinazione.

Infine, la Società ha deciso di dare il proprio contributo alla **ricerca scientifica** nell'interesse collettivo, contribuendo al finanziamento di una borsa di studio per un giovane ricercatore AIRC e offrendo ai propri dipendenti contenuti di informazione e sensibilizzazione sui corretti stili di vita per tutelare la salute attraverso un piano editoriale dedicato messo a disposizione da AIRC per informarli e sensibilizzarli sulle corrette abitudini da seguire quotidianamente per tutelare la salute, mettendo in luce l'importanza della ricerca scientifica.

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Il contesto macroeconomico¹

Secondo i dati pubblicati dalla Banca d'Italia nel Bollettino Economico n. 1/2021, sulla ripresa pesa la nuova ondata pandemica. La recrudescenza dei contagi dall'autunno ha infatti indotto un rallentamento dell'attività globale alla fine del 2020, soprattutto nei paesi avanzati. Anche se l'avvio delle campagne di vaccinazione sembra riflettersi favorevolmente sulle prospettive per il medio termine, permane incertezza in merito ai tempi e all'intensità del recupero.

Nell'area dell'euro, gli effetti della pandemia sull'attività economica e sui prezzi si prefigurano più protratti di quanto precedentemente ipotizzato. Il Consiglio direttivo della Banca Centrale Europea ha ampliato e prolungato lo stimolo monetario, per assicurare condizioni di finanziamento favorevoli a tutti i settori per tutto il tempo che sarà richiesto a garantire il pieno sostegno all'economia e all'inflazione ed è pronto a ricalibrare ancora i suoi strumenti se sarà necessario.

In Italia la crescita superiore alle attese nel terzo trimestre ha evidenziato una forte capacità di ripresa dell'economia. La seconda ondata pandemica, come negli altri paesi dell'area, ha tuttavia determinato una nuova contrazione del prodotto nel quarto trimestre: sulla base degli indicatori disponibili, tale flessione è attualmente valutabile nell'ordine del -3,5%, anche se l'incertezza attorno a questa stima è molto elevata.

Il calo dell'attività è stato pronunciato nei servizi e marginale nella manifattura.

Nel terzo trimestre del 2020, il recupero delle esportazioni italiane di beni e servizi è stato molto significativo, ben superiore a quello registrato dal commercio mondiale; in autunno è proseguito ma con meno vigore. Negli ultimi mesi dello scorso anno sono ripresi gli afflussi di capitali e gli acquisti di titoli pubblici italiani da parte di non residenti. Grazie al protratto surplus di conto corrente, la posizione netta sull'estero è divenuta lievemente positiva dopo trent'anni di saldi negativi.

La ripresa dell'occupazione si è indebolita dopo l'estate. Nel trimestre estivo, con la riapertura delle attività sospese in primavera, sono fortemente aumentate le ore lavorate e si è ridotto il ricorso agli strumenti di integrazione salariale. Anche il numero di posizioni di lavoro alle dipendenze è tornato a crescere. Gli ultimi dati disponibili indicano tuttavia un nuovo incremento dell'utilizzo della Cassa integrazione guadagni a partire da ottobre, seppure su livelli molto inferiori a quelli raggiunti durante la prima ondata dei contagi. In novembre il recupero del numero di nuove posizioni lavorative si è sostanzialmente interrotto, evidenziando un divario rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, in particolare per i giovani e le donne.

La variazione dei prezzi al consumo è rimasta negativa, rispecchiando l'andamento dei prezzi nei settori dei servizi più colpiti dalla crisi, la cui dinamica continua a risentire della debolezza della domanda. Le aspettative di inflazione degli analisti e delle imprese prefigurano ancora valori molto contenuti nei prossimi dodici mesi.

Sui mercati finanziari si è diffuso un maggiore ottimismo. Gli annunci sulla disponibilità dei vaccini, l'ulteriore sostegno monetario e di bilancio e il risolversi dell'incertezza legata alle elezioni presidenziali negli Stati Uniti hanno rafforzato l'ottimismo degli operatori sui mercati finanziari all'estero e in Italia. Il differenziale di rendimento tra i titoli pubblici italiani e tedeschi sulla scadenza decennale permane su livelli inferiori a quelli osservati prima dell'emergenza sanitaria. I mercati finanziari restano tuttavia sensibili agli sviluppi della pandemia.

¹ Fonte: dati pubblicati dalla Banca d'Italia nel Bollettino Economico n. 1 – 2021 (gennaio 2021).

Le banche italiane hanno continuato a soddisfare la domanda di fondi da parte delle imprese. Le condizioni di offerta si sono mantenute nel complesso distese grazie al perdurare del sostegno proveniente dalla politica monetaria e dalle garanzie pubbliche. Il costo della provvista obbligazionaria delle banche si è ulteriormente ridotto e i tassi sui prestiti a imprese e famiglie sono rimasti su livelli contenuti.

In risposta al riaccutizzarsi dell'emergenza sanitaria, il Governo ha varato ulteriori interventi a supporto di famiglie e imprese nell'ultimo trimestre del 2020. La manovra di bilancio prevede un aumento dell'indebitamento netto, rispetto al quadro a legislazione vigente, nell'anno in corso e nel seguente. Un impulso espansivo aggiuntivo verrebbe dagli interventi che dovranno essere definiti nell'ambito della Next Generation EU (NGEU).

Secondo le proiezioni macroeconomiche per l'economia italiana nel triennio 2021-23, dalla primavera si tornerebbe a una crescita sostenuta ma devono essere contrastati rischi ancora elevati.

Il mercato di riferimento²

A causa della gravità delle chiusure e delle altre restrizioni imposte dai governi, delle limitazioni di viaggio e della prevista recessione globale associata alla crisi economica storica e senza precedenti indotta dalla pandemia da COVID-19, l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer) stima una perdita di fatturato dei servizi mondiali di trasporto ferroviario di passeggeri e merci di 125 miliardi di dollari in totale sia per il 2020 che per il 2021, in ipotesi di lenta ripresa della domanda.

A livello globale, le restrizioni ai servizi e al movimento delle persone, combinate con i consigli delle autorità di non viaggiare hanno portato nel 2020 ad una diminuzione del volume di passeggeri di circa l'80% per tutti i servizi ferroviari nazionali durante i periodi di chiusura.

Per i servizi ferroviari internazionali di passeggeri, i volumi di passeggeri sono diminuiti di quasi il 100% per tutti gli operatori, in linea con le chiusure delle frontiere internazionali per i passeggeri.

Per il trasporto passeggeri, l'ipotesi di lenta ripresa è legata al crollo della domanda, dato che alcuni paesi continuano ad essere in isolamento e le frontiere rimangono chiuse per prevenire la diffusione del virus, con un enorme impatto sul settore ferroviario. Inoltre, senza la fiducia dei clienti, i ricavi diminuirebbero nonostante le azioni di marketing attuate dagli operatori ferroviari, come le politiche di stimolazione dei prezzi.

In termini di ricavi, secondo le stime dell'UIC nel primo semestre 2020 gli operatori ferroviari hanno realizzato più di 36 miliardi di dollari di perdite, e la continua diminuzione nel secondo semestre, pur avendo un impatto inferiore (circa 23 miliardi di dollari di mancate entrate), porta ad una perdita complessiva di 60 miliardi di dollari nel 2020.

La maggior parte delle perdite si registra in Asia (53%) e in Europa (44%), dove esiste già un mercato ferroviario attivo per i passeggeri. Altrove nel mondo, le perdite sono meno significative perché il trasporto passeggeri non gioca un ruolo così importante nel mercato ferroviario.

Per il 2021 le perdite stimate sono di 22 miliardi di dollari.

Mentre non è chiaro se il virus si svilupperà ulteriormente, se altre ondate si verificheranno e comporteranno ulteriori perdite, quasi tutte le imprese ferroviarie hanno preso misure immediate per adattare la loro attività per mantenere la capacità minima richiesta e per ridurre tutti i costi.

Il settore ferroviario sta attraversando una crisi storica e senza precedenti che richiede misure economiche governative. Alcune autorità governative hanno già introdotto misure economiche appropriate per sostenere il settore, in linea con la priorità data a un settore ferroviario competitivo con altre modalità di

² Fonte: UIC COVID-19 Task Force, MANAGEMENT OF COVID-19 – First estimation of the global economic impact of Covid-19 on Rail Transport (July 2020)

trasporto.

In Italia, il trasporto ferroviario passeggeri si caratterizza per l'offerta di servizi di trasporto "a mercato", che sono rimessi alle scelte imprenditoriali delle società che svolgono servizio ferroviario, e servizi che sono forniti sulla base di contratti di servizio pubblico conclusi dallo Stato (per quanto riguarda i servizi ferroviari di lunga e media percorrenza) e dalle regioni (per le connessioni regionali e interregionali). I principali servizi a mercato sono costituiti dai treni ad alta velocità.

Il Decreto Legge n. 34 del 2020 ha previsto, in considerazione della forte riduzione del traffico ferroviario conseguente all'epidemia di COVID-19, un sostegno economico a beneficio delle imprese ferroviarie che svolgono servizi a mercato.

In particolare è stata autorizzata la spesa totale di 1 miliardo e 190 milioni di euro (ripartiti in contributi pari a 70 milioni di euro per l'anno 2020 e 80 milioni di euro annui dal 2021 al 2034) al fine di sostenere le imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non soggetti a obblighi di servizio pubblico per gli effetti economici subiti direttamente imputabili dall'emergenza COVID-19 registrati a partire dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 luglio 2020.

E' stata prevista inoltre l'assegnazione alle imprese delle risorse che residuino, anche per gli effetti economici subiti a partire dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020.

La legge di bilancio 2021 (comma 675) ha infine autorizzato la spesa di ulteriori 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034 (per un totale di 420 milioni di euro) a beneficio delle imprese sopra indicate per compensare gli effetti economici subiti che siano direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 registrati a partire dal 1° gennaio 2021 e fino al 30 aprile 2021.

Sempre a beneficio delle imprese ferroviarie che svolgono servizi a mercato è stato disposto, a carico di RFI, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari passeggeri e merci non sottoposti ad obblighi di servizio pubblico (per il periodo tra il 10 marzo 2020 e 31 dicembre 2020).

La legge di bilancio 2021 (comma 679) ha poi autorizzato la spesa di 20 milioni di euro per il 2021 e 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034 (per un totale di 150 milioni di euro) a favore di RFI affinché disponga una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria dal 1° gennaio 2021 e sino al 30 aprile 2021. La misura è diretta a sostenere le imprese ferroviarie. Solo eventuali risorse residue sono destinate a compensare il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel medesimo periodo.

Con riferimento alle imprese che svolgono servizi pubblici ferroviari di lunga percorrenza o servizi interregionali indivisi, infine, è stato disposto che le riduzioni dei servizi di trasporto a seguito delle misure di contenimento del virus COVID-19, non comportino decurtazioni di corrispettivo o l'applicazione di sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020.

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 luglio 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:

- le direttive 2007/58/CE e 2007/59/CE - costituenti il "**Terzo Pacchetto Ferroviario**" con la finalità di creare uno spazio ferroviario europeo integrato - 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;
- le direttive 2016/797/UE, 2016/798/UE (interoperabilità e sicurezza), il Regolamento 2016/796 sull'organizzazione e i poteri dell'Agenzia ferroviaria europea e la direttiva 2016/2370/UE che ha modificato la direttiva 2012/34/UE - costituenti il "**Quarto Pacchetto Ferroviario**" - recepite con il Decreto Legislativo del 14 maggio 2019 n. 57, il Decreto Legislativo del 14 maggio 2019 n. 50 e il Decreto Legislativo del 23 novembre 2018 n. 139 (che ha modificato il Decreto Legislativo n. 112/2015), il cui obiettivo è l'incremento di competitività dei servizi ferroviari ed il consolidamento di uno spazio ferroviario unico europeo.

Il D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130, ha istituito, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (**ANSFISA**) con sede in Roma. Fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti proprietari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, ANSFISA promuove e assicura la vigilanza sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Con una nota del 3 dicembre 2020 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato l'intervenuta registrazione del DPCM con cui si è proceduto alla nomina del comitato direttivo di ANSFISA, atto con cui è stata completata la nomina degli organi di ANSFISA. Tale condizione ha determinato la piena operatività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e di conseguenza l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie – ANSF è soppressa, e l'ANSFISA succede a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi dell'ANSF, e ne acquisisce le risorse umane, strumentali e finanziarie.

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 luglio 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.

Con l'emanazione del Decreto Legislativo del 14 maggio 2019, n. 50, è stata recepita la direttiva (UE) 2016/798 relativa alla sicurezza delle ferrovie che prevede che l'accesso all'infrastruttura ferroviaria è consentito solo alle imprese ferroviarie titolari del certificato di sicurezza unico (SSC) emanato in conformità all'articolo 10 (articolo 9 del D.Lgs. di recepimento).

Il certificato di sicurezza unico è rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) se trattasi di impresa ferroviaria che svolge il servizio in un'area d'esercizio che comprende le reti ferroviarie di più di uno Stato Membro della Unione europea mentre è facoltà del richiedente individuare l'organismo di certificazione di sicurezza, scegliendo tra l'ERA o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, in caso di servizi ferroviari svolti in una area d'esercizio afferente ad un unico Stato Membro.

Lo stesso D.Lgs. 50/2019 all'articolo 8 impone a gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie l'elaborazione di propri Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS) al fine di garantire che il sistema ferroviario raggiunga almeno i CST (obiettivi comuni di sicurezza), sia conforme ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI (specifiche tecniche di interoperabilità) e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM (metodi comuni di sicurezza) e le norme nazionali. Nel medesimo articolo 8 del D.Lgs. 50/2019 sono inoltre stabiliti i requisiti e gli elementi essenziali di un sistema di gestione della sicurezza ferroviaria.

Il Sistema di Gestione della Sicurezza ferroviaria di Italo è redatto in ottemperanza a quanto stabilito dal D.Lgs. 50/2019 e in conformità al Regolamento (UE) 762/2018, che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della Direttiva (UE) 798/2016.

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 dei Certificato di Sicurezza Unico alle imprese ferroviarie di cui alla direttiva 2016/798/UE e ottenuto il rilascio del Certificato n.IT1020200015 valido fino al 14 marzo 2024.

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) - 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 luglio 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 specifici contratti e 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 dalle sue piattaforme applicative (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'infrastruttura tecnologica con servizi ridonati ad alta affidabilità, alla quale, sui sistemi core è stata integrata un'infrastruttura clone di Disaster Recovery. Sistemi e processi di Cybersecurity, oltre che procedure di backup, 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 "CCAL 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 "CCAL 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 in esame e nei 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 soggetti terzi.

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, la Società in passato è dovuta ricorrere all'ART per risolvere alcune controversie con i gestori delle stazioni, concluse 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. Il periodo in corso è in scadenza a dicembre 2021.

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 – da ultimo nel 2020 con una riduzione – e che gli stessi 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. La riduzione delle risorse idriche, l'instabilità dei suoli, gli incendi boschivi, il consumo del suolo, sono alcuni dei fattori di rischio che caratterizzano l'intero bacino del Mediterraneo, cui si aggiungono le ulteriori pressioni causate dai cambiamenti climatici in atto che agiscono da "amplificatori" con conseguenze che potranno essere estremamente negative nei prossimi decenni se non sarà perseguito un nuovo modello di sviluppo sostenibile, in grado di ridurre gli impatti e di rafforzare la resilienza del territorio.

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. A tal fine Italo sta dando vita ad un'analisi sui principali rischi derivanti dai cambiamenti climatici per il territorio italiano focalizzandosi sul proprio settore con l'obiettivo di individuare anche

eventuali impatti economici, al fine di creare una maggiore consapevolezza sul tema e sulla necessità di adeguare i propri comportamenti e le proprie scelte.

Rischi connessi ad eventi pandemici e altri fattori esogeni

La diffusione dell'epidemia di Coronavirus ha avuto, oltre alle inevitabili drammatiche problematiche sanitarie, anche dei riflessi sulla Società, sia a livello di processi che in termini di contenuti, per i possibili riflessi sull'attività aziendale.

L'evento pandemico, infatti, si caratterizza come evento in grado di compromettere la continuità dell'esercizio ferroviario (cd. Business Continuity). Si tratta di un evento rientrante nella categoria dei fattori di rischio puramente esogeni, quali ad esempio terrorismo, disastri naturali, variazioni del quadro macroeconomico e, per l'appunto, epidemie e pandemie.

Per tali eventi, che incidono in maniera invasiva sulla continuità operativa aziendale, la Società ritiene che il solo sistema di controllo interno sia inidoneo a mitigare i potenziali impatti degli eventi dannosi entro soglie accettabili. L'Azienda tende pertanto a gestire tali rischi mediante trasferimento del rischio al mercato assicurativo.

Si segnala che gli eventi occorsi nell'anno hanno indotto un'analisi di tutti i fattori esterni in grado di compromettere la continuità operativa aziendale e una valutazione delle relative modalità di gestione attualmente implementate. Dall'analisi condotta sono state individuate una serie di azioni da intraprendere nell'esercizio 2021 al fine di mitigare tale categoria di rischi.

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, ove quantificabili, 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).

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 contenuti nelle Note di Bilancio.

Rischio di Liquidità

Le disponibilità finanziarie della Società al 31 dicembre 2020 ammontano a 227,0 milioni di Euro, includendo anche 20,2 milioni di Euro investiti in attività finanziarie a breve termine.

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.

Pur nel contesto di profonda incertezza, allo stato attuale la Società non ritiene di essere esposta in maniera sensibile al rischio di liquidità, anche in considerazione della possibile facoltà di incremento dell'indebitamento accordato dalle banche finanziatrici al fine di sostenere la liquidità di Italo, se necessario, e far fronte all'emergenza sanitaria COVID-19.

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, gran parte dei quali classificabili come ESG Linked Swap.

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 PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

In considerazione delle azioni intraprese precedentemente descritte e tenuto conto delle evidenze emerse, gli Amministratori hanno valutato positivamente il presupposto della continuità aziendale in quanto 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.

E' tuttavia opportuno precisare che, stante la situazione attuale, le misure in vigore e le previsioni delle autorità competenti, non è possibile immaginare una ripresa del mercato, seppur minima, prima del secondo semestre 2021, fermo restando che:

- è attualmente in corso la cosiddetta "terza ondata",
- il piano di vaccinazioni approvato dal Governo italiano nel mese di dicembre u.s. ha registrato ritardi dovuti al piano di consegna dei vaccini,
- lo Stato di Emergenza è ancora attivo.

Al momento, tra l'altro, permangono misure restrittive che impongono forti limitazioni alla mobilità, vincolo stringente ed estremamente limitante che colloca il trasporto lunga percorrenza AV in una condizione di lockdown, nonché l'obbligo di limitare il riempimento dei treni al 50%.

Considerando la situazione di incertezza la Società è continuamente impegnata nel monitoraggio dei principali indicatori patrimoniali e finanziari, nonché nel monitoraggio e nell'analisi del mercato al fine di adeguare i propri scenari valutativi e adeguare al contesto la propria attività.

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 la sicurezza della circolazione ferroviaria, la salute e la sicurezza dei lavoratori e la salvaguardia dell'ambiente come elementi imprescindibili di ogni attività svolta nella realtà in cui opera.

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.

Italo 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 socioeconomico 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 informazione ed educazione alla sicurezza per ridurre il rischio di comportamenti pericolosi nelle aree ferroviarie rivolte a tutte le possibili tipologie di utenza, in termini di età, nazionalità, genere e ruolo;
- garantire un efficace presidio delle attività manutentive in coerenza con quanto stabilito dai Metodi Comuni di Sicurezza per assicurare la rispondenza ai requisiti specifici e agli standard prefissati;
- integrare gli aspetti legati al fattore umano e ai fattori organizzativi 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;
- garantire che i risultati delle indagini relativi ad incidenti ed inconvenienti siano impiegati per riesaminare la valutazione del rischio, tranne insegnamento allo scopo di migliorare la sicurezza e adottare misure correttive o di miglioramento.

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 in tempi certi delle azioni correttive aperte in seguito agli audit svolti;
- promuovere il benessere fisico, psicologico e sociale dei lavoratori attraverso un sistema di wellbeing aziendale incentrato su programmi di prevenzione e promozione alla salute, collegati ad elementi di natura organizzativa.

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:

- monitorare i consumi elettrici delle flotte Italo di AGV575 ed ETR675 attraverso i sistemi di misura installati a bordo e valutare le misure per minimizzare gli stessi;
- analizzare gli impatti ed i rischi dei cambiamenti climatici con il fine di minimizzare l'esposizione e la vulnerabilità delle attività di Italo e migliorare la capacità di ripristinare le funzioni in modo rapido ed efficace a fronte di interruzioni e la capacità di adattarsi ad un evento climatico estremo;
- 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";
- implementare e migliorare la raccolta differenziata dei rifiuti prodotti a bordo dei treni Italo e in tutti i siti aziendali.

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 UNI ISO 45001 e UNI ISO 14001.

Nel corso dell'esercizio 2020:

- Italo è rimasta coinvolta in un solo incidente rilevante in termini di sicurezza dell'esercizio ferroviario correlato all'investimento di una persona non autorizzata ad attraversare la sede ferroviaria in corrispondenza di un passaggio a livello regolarmente chiuso. L'inchiesta nominata ad appurare la dinamica e la causa del suddetto incidente ha escluso responsabilità nei confronti di Italo e del suo personale;
- 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 norma UNI ISO 45001 del 2018 "Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro – Requisiti e guida per l'uso" è la prima norma internazionale a definire gli standard minimi di buona pratica per la protezione dei lavoratori in tutto il mondo. Essa stabilisce un quadro per migliorare la sicurezza, ridurre i rischi in ambito lavorativo e migliorare la salute e il benessere dei lavoratori, permettendo così di aumentare le performance in materia di salute e sicurezza a qualsiasi organizzazione che scelga di certificare sotto accreditamento il sistema di gestione

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 la contraddistingue per la ricerca continua di un miglioramento della sicurezza e del benessere delle persone.

Da marzo 2021, a conclusione di un periodo di transizione di tre anni dalla pubblicazione, la norma UNI ISO 45001 sostituirà la BS OHSAS 18001 come unico riferimento per la certificazione dei sistemi di gestione per la salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.

Italo ha ottenuto la prima certificazione OHSAS 18001 alla fine del 2017 con validità triennale e nel corso del 2020 è stato svolto con esito positivo l'audit finalizzato a verificare che il sistema adottato sia conforme a quanto richiesto dalla nuova norma ISO 45001 ed in grado di raggiungere gli obiettivi stabiliti.

Dalle risultanze delle attività di verifica programmata del 2020 non sono emerse non conformità; tale risultato indica chiaramente il livello di efficacia raggiunto dal sistema di gestione salute e sicurezza sul lavoro Italo.

A livello statistico, gli infortuni occorsi al personale Italo e denunciati all'Inail nel corso del 2020 registrano una contrazione rispetto al numero infortuni occorsi nel 2019. Più in dettaglio, nel 2020 sono stati registrati un totale di n. 9 infortuni sul lavoro, mentre nel corso del 2019 gli infortuni sul lavoro sono stati pari a n. 23, con una percentuale di diminuzione del 60%.

Tutela Ambientale

Italo ha ottenuto la prima certificazione a maggio 2018 con validità triennale e nel corso del 2020 è stato svolto con esito positivo il secondo 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 non ha rilevato una non conformità.

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 la contraddistingue per la ricerca continua di miglioramento in campo ambientale.

Il programma di efficienza energetica: Certificati Bianchi

Le flotte AGV ed EVO 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 ed è quindi terminato il 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 2020 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 2019 e nel 2020.

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 19 febbraio 2020 il Piano di Audit per l'anno 2020, successivamente aggiornato a luglio 2020 a seguito degli impatti derivanti dal diffondersi dell'emergenza epidemiologica COVID-19.

Il Piano di Audit identifica, tenuto conto delle indicazioni derivanti dal processo aziendale di risk management, gli ambiti di analisi e le tipologie di verifica sui processi e sulle procedure aziendali per la valutazione periodica dell'adeguatezza dei correlati presidi di controllo interno. L'elaborazione del Piano di Audit tiene conto dei principi e delle linee guida emanati dall'Associazione Italiana Internal Auditors e viene preventivamente condiviso con il Collegio Sindacale.

Alla data del 31 dicembre 2020 sono terminate le verifiche pianificate per l'anno 2020.

Nel corso del 2020, il processo aziendale di Enterprise Risk Management è stato evoluto attraverso l'integrazione strutturata delle analisi e delle valutazioni dei rischi e controlli svolte dalle diverse Funzioni di controllo aziendali, per una gestione olistica ed efficiente delle diverse tipologie di rischio e delle connesse azioni di miglioramento.

Gli esiti del Risk Assessment Integrato condotto nel quarto trimestre 2020 hanno fornito gli input per l'elaborazione della proposta di Piano di Audit 2021 – 2023.

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 (di seguito "il Decreto"), 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.

Il Modello 231 di Italo è soggetto ad aggiornamento ogni qual volta lo richiedano necessità di carattere

organizzativo o normativo.

Nel corso del 2020 la Società, con l'obiettivo di aggiornare continuamente il proprio sistema di controllo interno ai fini del Decreto, ha avviato un progetto finalizzato ad includere nel proprio Modello 231 gli aggiornamenti normativi intervenuti dall'ultima approvazione del Modello ed in particolare con l'introduzione nel Decreto del nuovo articolo 25-quinquiesdecies.

Con la Legge n. 157 del 19 dicembre 2019, pubblicata in data 14 dicembre 2019 è stato infatti introdotto l'articolo 25-quinquiesdecies all'interno del Decreto, prevedendo la responsabilità amministrativa degli enti in caso di commissione di determinati reati fiscali.

Per l'aggiornamento del Modello 231, la Società ha utilizzato lo stesso approccio metodologico seguito in passato. L'attività di aggiornamento 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.

Ad esito delle attività di cui sopra, sono stati aggiornati tutti gli allegati al Modello 231 ed è stata introdotta una nuova Parte Speciale "H" relativa ai reati tributari.

Il MOG 231 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 15 luglio 2020.

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 21 febbraio 2020 l'OdV ha approvato il Piano di Vigilanza 2020 e lo ha poi aggiornato in data 14 luglio 2020 a seguito del diffondersi dell'epidemia COVID-19. Nel corso del 2020 la Funzione Internal Audit ha assicurato lo svolgimento delle attività pianificate e ne ha rendicontato periodicamente gli esiti all'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 15 luglio 2020, 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 $\text{Indebitamento Finanziario Netto} / \text{EBITDA}$ 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) | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Risultato Netto | 31,9 | 151,4 |
| Imposte | 3,7 | 48,3 |
| Oneri finanziari | 16,3 | 36,8 |
| (Proventi finanziari) | (0,2) | (0,8) |
| Minusvalenze (plusvalenze) da realizzo di attività non correnti | - | 0,1 |
| Ammortamenti e svalutazioni | 60,1 | 56,4 |
| EBITDA | 111,8 | 292,2 |

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

Organic EBITDA, calcolato come segue.

| (MEuro) | 2020 | 2019 |
|-------------------------------|--------------|--------------|
| EBITDA | 111,8 | 292,2 |
| Ricavi da Certificati Bianchi | (0,7) | (29,8) |
| Organic EBITDA | 111,1 | 262,4 |

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) | 2020 | 2019 |
|------------------------|-------------|--------------|
| Risultato Netto | 31,9 | 151,4 |
| Imposte | 3,7 | 48,3 |
| Proventi finanziari | (0,2) | (0,8) |
| Oneri finanziari | 16,3 | 36,8 |
| EBIT | 51,7 | 235,7 |

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

EBT, calcolato come segue.

| (MEuro) | 2020 | 2019 |
|------------------------|-------------|--------------|
| Risultato Netto | 31,9 | 151,4 |
| Imposte | 3,7 | 48,3 |
| EBT | 35,6 | 199,7 |

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) | 2020 | 2019 |
|--|----------------|----------------|
| Rimanenze | 0,8 | 10,1 |
| Crediti commerciali | 2,4 | 8,3 |
| Crediti per imposte correnti | - | - |
| Crediti per Contributo Covid-19 (quota corrente) | 18,8 | - |
| Altre attività correnti | 39,6 | 31,9 |
| Debiti commerciali | (145,3) | (188,8) |
| Debiti per imposte correnti | (7,6) | (14,2) |
| Risconti passivi da servizi di trasporto | (34,6) | (44,6) |
| Altre passività correnti | (28,2) | (24,8) |
| Capitale Circolante Netto | (154,0) | (222,1) |

Capitale Immobilizzato, calcolato come segue.

| (MEuro) | 2020 | 2019 |
|------------|---------|---------|
| Avviamento | 1.683,8 | 1.683,8 |

| | | |
|--|----------------|----------------|
| Attività immateriali | 108,8 | 115,4 |
| Attività materiali | 970,1 | 946,4 |
| Diritto d'uso | 46,8 | 52,5 |
| Crediti per Contributo Covid-19 (quota non corrente) | 122,5 | - |
| Attività per imposte anticipate | 23,4 | 19,5 |
| Capitale Immobilizzato | 2.955,3 | 2.817,8 |

Capitale Immobilizzato Netto, calcolato come segue.

| (MEuro) | 2020 | 2019 |
|-------------------------------------|----------------|----------------|
| Capitale Immobilizzato | 2.955,3 | 2.817,8 |
| Benefici ai dipendenti | (20,4) | (16,9) |
| Fondo imposte differite | (27,5) | (30,3) |
| Fondi non correnti | (33,7) | (4,1) |
| Capitale Immobilizzato Netto | 2.873,7 | 2.766,6 |

Capitale Investito Netto, calcolato come segue.

| (MEuro) | 2020 | 2019 |
|---------------------------------|----------------|----------------|
| Capitale Circolante Netto | (154,0) | (222,1) |
| Capitale Immobilizzato Netto | 2.873,7 | 2.766,6 |
| Capitale Investito Netto | 2.719,8 | 2.544,4 |

Liquidità disponibile, calcolata come segue.

| (MEuro) | 2020 | 2019 |
|---|--------------|-------------|
| Depositi bancari a breve | - | - |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti | 206,8 | 93,2 |
| Totale Liquidità Disponibile | 206,8 | 93,2 |

Indebitamento Finanziario Lordo, calcolato come segue.

| (MEuro) | 2020 | 2019 |
|---|----------------|--------------|
| Finanziamenti correnti | 3,9 | 2,4 |
| Finanziamenti non correnti | 1.097,3 | 897,8 |
| Finanziamenti correnti e non correnti | 1.101,2 | 900,2 |
| Passività da leasing correnti | 7,7 | 5,8 |
| Passività da leasing non correnti | 43,9 | 48,2 |
| Passività da leasing correnti e non correnti | 51,6 | 54,0 |
| Indebitamento Finanziario Lordo | 1.152,8 | 954,2 |

Indebitamento Finanziario Netto, calcolato come segue.

| (MEuro) | 2020 | 2019 |
|---|--------------|-------------|
| A. Cassa | 1,1 | 3,9 |
| B. Altre disponibilità liquide | 205,7 | 89,3 |
| C. Titoli detenuti per la negoziazione | - | - |
| D. Liquidità (A + B + C) | 206,8 | 93,2 |
| E. Crediti finanziari correnti | 20,2 | 80,2 |
| F. Debiti bancari correnti | - | - |
| G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente | 3,9 | 2,4 |

| | | |
|--|----------------|----------------|
| H. Altri debiti finanziari correnti | 7,7 | 5,8 |
| I. Indebitamento finanziario corrente (F + G + H) | 11,6 | 8,2 |
| J. Indebitamento finanziario corrente netto (I - E - D) | (215,4) | (165,1) |
| K. Debiti bancari non correnti | 1.097,3 | 897,8 |
| L. Obbligazioni emesse | - | - |
| M. Altri debiti non correnti | 43,9 | 48,2 |
| N. Indebitamento finanziario non corrente (K + L + M) | 1.141,3 | 946,0 |
| O. Indebitamento finanziario netto (J + N) | 925,8 | 780,8 |

Indebitamento finanziario netto/Patrimonio Netto, calcolato come segue.

| (MEuro) | 2020 | 2019 |
|---|-------------|-------------|
| Indebitamento Finanziario Netto | 925,8 | 780,8 |
| Patrimonio Netto | 1.793,9 | 1.763,6 |
| Indebitamento Finanziario Netto / Patrimonio Netto | 0.5x | 0.4x |

Indebitamento finanziario netto/EBITDA o Leverage, calcolato come segue.

| (MEuro) | 2020 | 2019 |
|---|-------------|-------------|
| Indebitamento Finanziario Netto | 925,8 | 780,8 |
| EBITDA | 111,8 | 292,2 |
| Indebitamento Finanziario Netto / EBITDA | 8.3x | 2.7x |

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

| (MEuro) | 2020 | IFRS 16 | 2020 Adj |
|--|-------|---------|----------|
| EBITDA | 111,8 | (6,8) | 105,0 |
| EBIT | 51,7 | (1,1) | 50,6 |
| EBT | 35,6 | 0,8 | 36,4 |
| Indebitamento Finanziario Netto | 925,8 | (51,6) | 874,2 |

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 2020 e la destinazione del risultato.

Il Bilancio evidenzia un **Utile di esercizio pari a 31.867.079 Euro** che vi proponiamo di potare a incremento della Riserva di utili a nuovo, essendo la riserva legale interamente costituita ai sensi di legge.

Signori Azionisti, con l'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2020 scadranno gli incarichi dei membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale. Vi invitiamo pertanto a voler provvedere alla loro nomina.

Roma, 26 aprile 2021

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Luca Cordero di Montezemolo

Bilancio 2020

CONTO ECONOMICO

| <i>(in Euro)</i> | Note | 2020 | 2019 |
|--|------|--------------------|--------------------|
| Ricavi da servizi di trasporto | 7 | 262.914.026 | 680.565.276 |
| Altri ricavi operativi | 8 | 150.569.004 | 34.734.807 |
| Totale ricavi operativi | | 413.483.030 | 715.300.083 |
| Costi per pedaggio e trazione | 9 | (72.278.970) | (161.587.758) |
| Costi per gestione treni | 10 | (66.903.787) | (91.991.675) |
| Costi del personale | 11 | (63.769.625) | (69.445.177) |
| Altri costi operativi | 12 | (98.709.295) | (100.079.705) |
| Risultato operativo ante ammortamenti e plusvalenze (minusvalenze) da realizzo di attività non correnti | | 111.821.353 | 292.195.768 |
| Ammortamenti e svalutazioni | 13 | (60.121.716) | (56.423.449) |
| Plusvalenze (minusvalenze) da realizzo di attività non correnti | 14 | (33.482) | (116.667) |
| Risultato operativo | | 51.666.155 | 235.655.652 |
| Proventi finanziari | 15 | 174.833 | 820.455 |
| Oneri finanziari | 15 | (16.253.024) | (36.792.732) |
| Risultato prima delle imposte | | 35.587.964 | 199.683.375 |
| Imposte | 16 | (3.720.885) | (48.263.118) |
| Risultato dell'esercizio | | 31.867.079 | 151.420.257 |

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

| <i>(in Euro)</i> | Note | 2020 | 2019 |
|---|--------|--------------------|--------------------|
| Risultato dell'esercizio | | 31.867.079 | 151.420.257 |
| Riserva cash flow hedge | 29 | (2.178.896) | 2.160.004 |
| Riserva cash flow hedge - effetto fiscale | 29 | 522.935 | (518.401) |
| Altri componenti di reddito che saranno riversati a conto economico in esercizi successivi | | (1.655.961) | 1.641.603 |
| Utile / (perdita) attuariale per beneficiari dipendenti | 29, 33 | 125.806 | (1.308.745) |
| Utile / (perdita) attuariale per beneficiari dipendenti - effetto fiscale | 29 | (30.193) | 314.099 |
| Altri componenti di reddito che non saranno riversati a conto economico in esercizi successivi | | 95.613 | (994.646) |
| Totale altri componenti di reddito | | (1.560.348) | 646.957 |
| Risultato complessivo dell'esercizio | | 30.306.731 | 152.067.214 |

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

| <i>(in Euro)</i> | Note | 2020 | 2019 |
|--|------|----------------------|----------------------|
| Avviamento | 17 | 1.683.797.961 | 1.683.797.961 |
| Attività immateriali | 18 | 108.815.198 | 115.448.392 |
| Attività materiali | 19 | 970.094.241 | 946.448.789 |
| Diritto d'uso | 20 | 46.799.193 | 52.533.059 |
| Attività per imposte anticipate | 21 | 23.385.485 | 19.533.435 |
| Crediti per Contributo COVID-19 (quota non corrente) | 22 | 122.452.072 | - |
| Totale attività non correnti | | 2.955.344.150 | 2.817.761.636 |
| Rimanenze | 23 | 759.892 | 10.145.787 |
| Crediti commerciali | 24 | 2.415.991 | 8.261.756 |
| Attività per imposte correnti | 25 | 18.912 | - |
| Crediti per Contributo COVID-19 (quota corrente) | 22 | 18.793.648 | - |
| Altre attività correnti | 26 | 39.619.475 | 31.943.578 |
| Attività finanziarie correnti | 27 | 20.212.824 | 80.187.753 |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti | 28 | 206.770.653 | 93.206.101 |
| Totale attività correnti | | 288.591.395 | 223.744.975 |
| Totale attività | | 3.243.935.545 | 3.041.506.611 |
| Capitale sociale | | 60.017.725 | 60.017.725 |
| Riserva da sovrapprezzo azioni | | 2.672 | 2.672 |
| Altre riserve | | 1.551.511.656 | 1.553.167.617 |
| Utili (perdite) a nuovo | | 182.385.631 | 150.422.939 |
| Totale patrimonio netto | 29 | 1.793.917.684 | 1.763.610.953 |
| Finanziamenti non correnti | 30 | 1.097.349.355 | 897.791.129 |
| Passività per lease non correnti | 32 | 43.907.921 | 48.184.666 |
| Benefici ai dipendenti | 33 | 20.396.811 | 16.886.706 |
| Fondo imposte differite | 34 | 27.544.659 | 30.254.912 |
| Fondi non correnti | 35 | 33.668.676 | 4.064.838 |
| Totale passività non correnti | | 1.222.867.422 | 997.182.251 |
| Finanziamenti correnti | 30 | 3.875.432 | 2.418.285 |
| Passività per lease correnti | 32 | 7.694.586 | 5.826.314 |
| Debiti commerciali | 36 | 145.298.109 | 188.804.299 |
| Risconti passivi da servizi di trasporto | 37 | 34.555.290 | 44.585.304 |
| Passività per imposte correnti | 25 | 7.560.245 | 14.233.337 |
| Altre passività correnti | 38 | 28.166.777 | 24.845.868 |
| Totale passività correnti | | 227.150.439 | 280.713.407 |
| Totale passività | | 1.450.017.861 | 1.277.895.658 |
| Totale patrimonio netto e passività | | 3.243.935.545 | 3.041.506.611 |

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO

| <i>(in Euro)</i> | Capitale sociale | Riserva da sovrapprezzo azioni | Altre riserve | Utili (perdite) a nuovo | Totale Patrimonio netto |
|---|-------------------|--------------------------------|----------------------|-------------------------|-------------------------|
| Al 1 gennaio 2019 | 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 (Nota 29) | - | - | 1.641.603 | - | 1.641.603 |
| Utile/(Perdita) attuariale per beneficiari dipendenti (Nota 29) | - | - | - | (994.646) | (994.646) |
| Risultato complessivo dell'esercizio | - | - | 1.641.603 | 150.425.611 | 152.067.214 |
| Fusione | - | - | 1.766.164.742 | - | 1.766.164.742 |
| Dividendi | - | (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 |
| Risultato dell'esercizio | - | - | - | 31.867.079 | 31.867.079 |
| Riserva cash flow hedge (Nota 29) | - | - | (1.655.961) | - | (1.655.961) |
| Utile/(Perdita) attuariale per beneficiari dipendenti (Nota 29) | - | - | - | 95.613 | 95.613 |
| Risultato complessivo dell'esercizio | - | - | (1.655.961) | 31.962.692 | 30.306.731 |
| Al 31 dicembre 2020 | 60.017.725 | 2.672 | 1.551.511.656 | 182.385.631 | 1.793.917.684 |

RENDICONTO FINANZIARIO

| <i>(in Euro)</i> | Note | 2020 | 2019 |
|--|-------------|---------------------|----------------------|
| <i>Risultato prima delle imposte</i> | | 35.587.964 | 199.683.375 |
| Rettifiche per: | | | |
| Ammortamenti e svalutazioni | 13 | 60.121.716 | 56.423.449 |
| Accantonamenti / (rilasci) ai fondi rischi ed altri | 24, 35 | 29.943.694 | 953.222 |
| (Proventi)/oneri finanziari netti | 15 | 16.078.191 | 35.972.277 |
| Altre poste non monetarie ³ | 8,12 | (136.557.434) | 3.709.621 |
| Pagamento benefici ai dipendenti | 33 | (708.972) | (6.280.682) |
| Interessi pagati | | (12.786.942) | (20.606.670) |
| Interessi pagati lease | | (1.222.798) | (1.575.558) |
| Imposte pagate | | (16.425.964) | (14.988.560) |
| Interessi incassati | | 258.841 | 152.518 |
| Flusso di cassa (assorbito)/generato da attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante netto | | (25.711.704) | 253.442.992 |
| Variazione delle rimanenze | 23 | 9.385.895 | (2.712.964) |
| Variazione dei crediti commerciali | 24 | 5.815.279 | (1.180.608) |
| Variazione dei debiti commerciali | 36 | (47.034.918) | 23.111.608 |
| Variazione delle altre attività/passività | 25,26,37,38 | (18.449.006) | 10.877.711 |
| Flusso di cassa netto (assorbito)/generato da attività operativa (A) | | (75.994.454) | 283.538.739 |
| Investimenti in attività materiali | 19 | (61.486.310) | (149.384.228) |
| Investimenti in attività immateriali | 18 | (5.927.712) | (6.455.553) |
| Dismissioni di attività materiali e immateriali | | 18.500 | 74.070 |
| Investimenti in attività finanziarie correnti | 27 | - | (100.000.000) |
| Disinvestimenti di attività finanziarie correnti | 27 | 60.000.000 | 20.000.000 |
| Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento (B) | | (7.395.522) | (235.765.711) |
| Nuove emissioni di finanziamenti a lungo termine | 30 | 200.000.000 | 1.047.791.129 |
| Rimborsi di finanziamenti a lungo termine | | - | (880.000.000) |
| Oneri finanziari per rimborso anticipato finanziamenti | | - | (5.070.100) |
| Rimborsi di debiti per lease | 32 | (3.045.472) | (4.507.734) |
| Dividendi pagati | | - | (401.855.169) |
| Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria (C) | | 196.954.528 | (243.641.874) |
| Totale variazione disponibilità liquide e mezzi equivalenti (A + B + C) | | 113.564.552 | (195.868.846) |
| Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio | | 93.206.101 | 289.044.460 |
| Disponibilità rinvenienti dalla fusione | | - | 30.487 |
| Disponibilità liquide alla fine dell'esercizio | | 206.770.653 | 93.206.101 |

³ Le altre poste non monetarie dell'esercizio 2020 includono il Contributo Covid-19 (DL del 19 maggio 2020, n.34) iscritto al suo Fair value e non incassato alla data di bilancio.

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 della rete ferroviaria ad alta velocità.

2. Principi di Redazione

Il presente Bilancio è predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standards, 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 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 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;
- il Rendiconto Finanziario è predisposto secondo il “metodo indiretto”, rettificando il risultato dell’esercizio delle componenti di natura non monetaria.

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.

I valori delle voci di bilancio e delle relative note sono espressi in Euro.

Continuità aziendale

Come ampiamente descritto nella Relazione sulla gestione, cui si rimanda per maggiori informazioni, l’esercizio 2020 è stato caratterizzato dall’emergenza sanitaria derivante dalla diffusione, su scala mondiale, del virus COVID-19. La pandemia ha generato, fin dai primi mesi dell’anno, una forte pressione sul sistema sanitario del Paese e la conseguente emanazione da parte delle autorità governative di una serie di provvedimenti restrittivi della mobilità, tesi al contenimento del rischio di diffusione del virus tra la popolazione. Di conseguenza, l’emergenza COVID-19 ha prodotto effetti dirompenti sul regolare e ordinario

svolgimento delle attività aziendali. A subirne le conseguenze è stato anche il settore del trasporto passeggeri ed in modo particolare modo quello dell'alta velocità.

La Società, in tale contesto turbolento, ha reagito mettendo in campo immediate misure volte a mitigare gli effetti degli eventi di natura straordinaria verificatisi progressivamente nel corso dell'anno, intraprendendo numerose azioni, sul piano operativo e finanziario, al fine di aumentare la resilienza al nuovo scenario, facendo leva su di un modello di business flessibile in grado di attenuare il downturn e sulle capacità manageriali con il sostegno di tutto l'azionariato.

Sul piano operativo, al fine di garantire l'efficacia, efficienza e rapidità di implementazione delle iniziative aziendali finalizzate al superamento dell'emergenza COVID-19 la Società ha istituito dei gruppi di lavoro per:

- la realizzazione di iniziative finalizzate a preservare il contatto con la clientela e con gli stakeholder in un'ottica di continuità di relazione;
- la pianificazione del processo di riattivazione operativa e commerciale dell'azienda;
- la salvaguardia e la valorizzazione della relazione con i dipendenti, sviluppando opportune iniziative di informazione, dialogo e condivisione, e garantendo il costante coinvolgimento ed allineamento delle persone in un'ottica di rilancio;
- la predisposizione di modelli di simulazione di scenari al fine di testare dinamicamente l'adeguatezza economico-finanziaria delle iniziative.

Sul piano finanziario, si rimanda alla successiva nota 5. "Gestione dei rischi finanziari" ove sono ampiamente descritte le modalità attraverso le quali la Società gestisce (e ha gestito) i rischi finanziari, con particolare riferimento al rischio di liquidità.

In considerazione delle azioni intraprese e delle evidenze emerse, gli Amministratori hanno redatto il Bilancio di esercizio nel presupposto della continuità aziendale in quanto 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.

3. 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.

Attività non correnti

(i) Avviamento

La rilevazione dell'Avviamento origina dall'operazione di fusione inversa per incorporazione della controllante GIP III Neptune SpA, nel cui Stato Patrimoniale al 31 dicembre 2018 risultava iscritto tale asset per effetto del processo di allocazione del prezzo di acquisto (c.d. Purchase Price Allocation o PPA) delle azioni di Italo. 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.

(ii) 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 origina dall'operazione di fusione inversa per incorporazione della controllante GIP III Neptune SpA, nel cui Stato Patrimoniale al 31 dicembre 2018 risultava iscritto tale asset per effetto del processo di allocazione del prezzo di acquisto (c.d. Purchase Price Allocation o PPA) delle azioni di Italo. In particolare, si riferisce al fair value del brand Italo ed è stato determinato attraverso un processo di stima, 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 origina dall'operazione di fusione inversa per incorporazione della controllante GIP III Neptune SpA, nel cui Stato Patrimoniale al 31 dicembre 2018 risultava iscritto tale asset per effetto del processo di allocazione del prezzo di acquisto (c.d. Purchase Price Allocation o PPA) delle azioni di Italo. In particolare, l'attività è stata identificata sulla base di una 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 |

(iii) 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 nell'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 dalla 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 |

(iv) 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.

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

I contratti di leasing finanziari e operativi sono contabilizzati secondo il principio contabile IFRS 16 che prevede, per il locatario, 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, come previsto dal principio contabile, non riconosce 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.

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.

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.

(vi) 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 autonomi in entrata 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) ad eccezione dell'Avviamento. 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 (adesso Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili), 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 nel bilancio 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 della stessa. 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 imputati 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 considerato 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 indicato dal principio contabile 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, quando non si possa identificare l'utilità futura dei contratti.

I canoni relativi a leasing operativi sono imputati a conto economico, a quote costanti, lungo la durata del contratto qualora non rientrino 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 "Passività per imposte correnti" al netto degli acconti versati, ovvero nella voce "Attività 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 altamente probabile che un futuro reddito imponibile consentirà di recuperare l'attività fiscale differita.

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.

In data 25 giugno 2020, lo IASB ha emesso alcune modifiche all'IFRS 17 per:

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • ridurre i costi, semplificando alcuni requisiti dello Standard; • semplificare l’informativa sulle prestazioni finanziarie; • facilitare la transizione, posticipando la data di entrata in vigore dello Standard al 2023. <p>Le disposizioni dell’IFRS 17 sono, pertanto, efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2023.</p> |
| Modifiche allo IAS 1 “presentazione del Bilancio” | <p>In data 23 gennaio 2020, lo IASB ha emesso alcune modifiche allo IAS 1, con l’obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività tra quelli a breve o lungo termine.</p> <p>Le disposizioni delle modifiche allo IAS 1 sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2023.</p> |
| Modifiche all’IFRS 3 “aggregazioni aziendali” | <p>In data 14 maggio 2020, lo IASB ha emesso alcune modifiche all’IFRS 3, aggiornando il riferimento presente nell’IFRS 3 alla versione rivista del Conceptual Framework, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello Standard.</p> <p>Le disposizioni delle modifiche all’IFRS 3 sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2022.</p> |
| Modifiche allo IAS 16 “immobili, impianti e macchinari” | <p>In data 14 maggio 2020, lo IASB ha emesso alcune modifiche allo IAS 16. Tali modifiche non consentono di dedurre dal costo dell’immobilizzazione l’importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che l’asset sia pronto per l’uso. Tali ricavi derivanti dalla vendita e i relativi costi saranno rilevati a conto economico.</p> <p>Le disposizioni delle modifiche allo IAS 16 sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2022.</p> |
| Modifiche allo IAS 37 “accantonamenti, passività e attività potenziali” | <p>In data 14 maggio 2020, lo IASB ha emesso alcune modifiche allo IAS 37, al fine di chiarire quali voci di costo devono essere considerate per valutare se un contratto sarà in perdita.</p> <p>Le disposizioni delle modifiche allo IAS 37 sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2022.</p> |
| Modifiche al “Ciclo annuale di miglioramenti agli Standard IFRS 2018-2020” | <p>In data 14 maggio 2020, lo IASB ha emesso alcune modifiche all’IFRS 1 “prima adozione degli IFRS”, all’IFRS 9 “strumenti finanziari”, allo IAS 41 “agricoltura” e agli esempi illustrativi che accompagnano l’IFRS 16 “locazioni”.</p> <p>Le disposizioni delle modifiche al “Ciclo annuale di miglioramenti agli Standard IFRS 2018-2020” sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2022.</p> |

Alla data del presente bilancio, la Società ritiene di non avere impatti economici e patrimoniali significativi con riferimento alle disposizioni derivanti dall’entrata in vigore di tali principi e modifiche ai principi.

(ii) Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS e IFRIC omologati dall’Unione Europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società al 31 dicembre 2020

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

| | |
|---|--|
| Modifiche all’IFRS 4 “contratti assicurativi” | <p>In data 28 maggio 2020, lo IASB ha emesso alcune modifiche all’IFRS 4, con l’obiettivo di posticipare al 1° gennaio 2023 la data di scadenza dell’esenzione</p> |
|---|--|

| | |
|---|--|
| <p>Modifiche all'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 e IFRS 16 "Riforma dei tassi d'interesse di riferimento – Fase 2"</p> | <p>dall'applicazione dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari" per le assicurazioni. Le disposizioni delle modifiche all'IFRS 4 sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2021.</p> <p>In data 27 agosto 2020, lo IASB ha emesso alcune modifiche all'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 e IFRS 16. Tali modifiche costituiscono la seconda parte del progetto a due fasi riguardante la Riforma dei tassi d'interesse di riferimento. Le disposizioni delle modifiche all'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 e IFRS 16 sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2021.</p> |
|---|--|

Alla data del presente bilancio, la Società ritiene di non avere impatti economici e patrimoniali significativi con riferimento alle disposizioni derivanti dall'entrata in vigore di tali modifiche ai principi.

(iii) Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni 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, che sono stati adottati, in via anticipata, dalla Società nell'esercizio precedente:

| | |
|--|--|
| <p>Riforma dei tassi d'interesse di riferimento (modifiche all'IFRS 9, allo IAS 39 e all'IFRS 7)</p> | <p>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" che impatta l'IFRS 9 "Strumenti finanziari" e lo IAS 39 – "Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione" oltre che l'IFRS 7 - "Strumenti finanziari: informazioni integrative".</p> <p>L'emendamento, in particolare, modifica alcuni dei requisiti richiesti per l'applicazione dell'hedge accounting, al fine di mitigare l'impatto derivante dall'incertezza sui flussi di cassa futuri conseguente alla riforma dell'InterBank Offered Rate (IBOR) che riverbera sui tassi di interesse di riferimento.</p> <p>Lo IASB, nel fornire le linee guida da adottare a seguito della riforma in oggetto, sta procedendo per fasi. Con il suddetto emendamento, il Board 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.</p> <p>Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2020, ma è stata consentita l'applicazione anticipata.</p> <p>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 già in riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.</p> <p>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 600 milioni. Per approfondimenti si rimanda alla nota 5. "Gestione dei rischi finanziari" e alla nota 38. "Altre passività correnti" del presente documento.</p> <p>L'applicazione anticipata di tali modifiche ha comportato che:</p> |
|--|--|

- 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 di copertura e che sono soggetti alla riforma dei tassi di interesse, nonostante l'incertezza che la riforma dell'IBOR genera sulle tempistiche e sull'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 2020:

| | | |
|--|-----------------------------|---|
| Modifiche ai riferimenti presenti negli IFRS al Conceptual Framework | ai riferimenti presenti al | 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 e 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. |
| Modifiche alla definizione "business" | all'IFRS 3: di | In data 22 ottobre 2018, lo IASB ha emesso alcune 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. |
| Modifiche allo IAS 1 e allo IAS 8: definizione di "materiale" | allo IAS 1 e allo IAS 8: di | 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 all'IFRS 16 "locazioni" | all'IFRS 16 | In data 28 maggio 2020, lo IASB ha emesso alcune modifiche all'IFRS 16, introducendo un espediente pratico che permette ai locatari di non considerare le concessioni sul pagamento dei canoni derivanti dalla pandemia COVID-19 come una modifica dei contratti di leasing. Le disposizioni delle modifiche all'IFRS 16 sono efficaci a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1° giugno 2020. |

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

4. 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. Condizioni che subiscono un ulteriore grado di incertezza in un contesto come quello attuale, contrassegnato da un significativo rallentamento dell'economia nazionale ed internazionale pressoché in tutti i settori per effetto dell'emergenza sanitaria connessa alla pandemia COVID-19.

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.

Nonostante l'attuale contesto di crisi sanitaria la Società prevede di conseguire utili imponibili futuri sufficientemente capienti al fine del recupero delle imposte anticipate.

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'allocazione 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.

La Società ha condotto il test di impairment nella consapevolezza che le assunzioni gestionali e di mercato poste alla base del piano considerato risentono, nel breve e medio-lungo periodo, un maggiore grado di incertezza connesso all'instabilità generale, al rischio di volatilità dei mercati, alla difficile prevedibilità del contesto sanitario, di quello normativo e, non ultimo, al conseguente comportamento di acquisto dei clienti. Alla luce di tali considerazioni, 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. Per maggiori approfondimenti si rimanda alla nota 17. "Avviamento".

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 probabile 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. La pandemia in corso non ha determinato alcuna modifica alle ipotesi utilizzate per la valutazione dei benefici per i dipendenti rispetto all'esercizio precedente.

5. Gestione dei Rischi Finanziari

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

L'esposizione a tali rischi è costantemente monitorata dalla struttura aziendale competente che, coerentemente con la strategia di risk management della Società, individua le azioni da porre in essere. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

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 esistente⁴.

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”, per la maggior parte classificabili come ESG Linked.

Al 31 dicembre 2020 il nozionale complessivo del portafoglio derivati è pari a Euro 600.000.000 (Euro 450.000.000 al 31 dicembre 2019) con un fair value negativo per Euro 2.180.376 (negativo per Euro 1.480 al 31 dicembre 2019). 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 2020, 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 1.230.770 (Euro 238.278 nell’esercizio 2019), Euro 992.556 al netto dell’effetto fiscale (Euro 181.091 nell’esercizio 2019).

Come illustrato nella nota 3. “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 allo IAS 39 – “Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione” oltre che all’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.

Si fa presente che gli impatti sui mercati finanziari correlati alla crisi sanitaria potrebbero determinare una variazione del fair value di tali strumenti, con conseguente impatto anche su patrimonio netto e conto economico.

Rischio connesso all’indebitamento finanziario

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 rimediato 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 per 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.

⁴ Per maggiori informazioni si rimanda alla nota 30. “Finanziamenti correnti e non correnti”.

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, come in seguito illustrato alla nota 30. "Finanziamenti correnti e non correnti".

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.

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 2020 e 2019 raggruppati per scaduto.

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 |
|---|------------------|------------------|
| A scadere | 1.658.257 | 8.039.904 |
| Scaduti da 0-60 giorni | 733.786 | 277.727 |
| Scaduti da 61-180 giorni | 9.779 | 9.305 |
| Scaduti da oltre 181 giorni | 385.408 | 275.572 |
| Totale crediti commerciali lordi | 2.787.230 | 8.602.509 |
| Fondo svalutazione crediti | (371.239) | (340.753) |
| Totale crediti commerciali | 2.415.991 | 8.261.756 |

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. I crediti commerciali scaduti alla data di Bilancio per i quali la Società non ha proceduto ad alcuna svalutazione, in quanto interamente esigibili, ammontano ad Euro 757.734.

Considerata la tipologia di business e la struttura di gestione operativa delle vendite, unitamente agli strumenti di pagamento attivati, si ritiene che l'esposizione al rischio di credito ancorché non puntualmente stimabile possa impattare in maniera poco significativa sul Bilancio della Società.

Rischio di cambio

La Società non risulta esposta al rischio di cambio.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è associato alla capacità della Società di soddisfare gli impegni derivanti dall'esercizio dell'attività. Una gestione prudente del rischio di liquidità implica il mantenimento di un livello di disponibilità liquide adeguato, anche attraverso la disponibilità di fondi ottenibili mediante l'utilizzo di linee di credito.

I provvedimenti posti in essere dalle Autorità del Governo italiano volti a contenere il rischio di espansione del virus COVID-19 hanno comportato per la Società una contrazione temporanea delle vendite con ripercussioni sulle disponibilità liquide. Grazie ad un monitoraggio costante e ad alcune misure intraprese per preservare la propria liquidità, la Società ritiene di avere risorse finanziarie sufficienti al proprio sostentamento in un orizzonte temporale coerente con le aspettative di fine della crisi innescata dalla pandemia. Tale considerazione va letta in un'ottica di incertezza principalmente legata al riavvio operativo e commerciale a regime dell'azienda e alla tempestività con cui saranno definite misure regolamentari, monetarie e fiscali a sostegno dell'economia ed in particolare del settore del trasporto ferroviario ad alta velocità.

Si fa presente che le autorità governative con il decreto-legge n. 23 dell'8 aprile 2020 hanno introdotto misure urgenti per favorire l'accesso al credito alle imprese ampliando le possibilità di utilizzo delle garanzie concesse dallo Stato come la garanzia di SACE SpA. Al 31 dicembre 2020 la Società non ha ritenuto necessario utilizzare tale misura a sostegno delle disponibilità liquide che, tuttavia, rappresenta un ulteriore strumento a disposizione nel caso in cui la contrazione delle vendite e, conseguentemente, le ripercussioni sulla liquidità dovessero proseguire oltre le attese.

Si dà atto, altresì, che la Società ha iscritto in Bilancio un credito per un importo pari ad Euro 141.245.720, comprensivo dell'effetto attualizzazione, corrispondente al contributo concesso tramite il decreto-legge del 19 maggio 2020 n.34 che, come ivi stabilito, può essere oggetto di cessione ai sensi dell'art. 1260 comma 1 del codice civile.

Si evidenzia, infine, che entrambi gli strumenti sopracitati sono utilizzabili dalla Società nei limiti di legge e delle prescrizioni del contratto di finanziamento vigente.

Al 31 dicembre 2020 il saldo delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti ammonta ad Euro 206.770.653. Si dà atto che la Società ha fatto ricorso, nel mese di marzo, alla linea di credito revolving resa disponibile dal contratto di finanziamento in essere.

Nelle seguenti tabelle sono indicati i flussi di cassa attesi negli esercizi futuri (comprensivi di quota capitale e quota interessi) relativi alle attività e passività finanziarie al 31 dicembre 2020 e 2019:

| Al 31 dicembre 2020 (in Euro) | Valori in bilancio | Flussi Attesi | Flussi Attesi | Flussi Attesi |
|---|----------------------|--------------------|----------------------|-------------------|
| | | Entro 12 mesi | Tra 1 e 5 anni | Oltre 5 anni |
| Finanziamenti correnti e non correnti | 1.101.224.787 | 16.380.120 | 1.153.799.543 | - |
| Passività per lease correnti e non correnti | 51.602.507 | 9.387.447 | 20.778.687 | 37.037.404 |
| Debiti commerciali | 145.298.109 | 145.298.109 | - | - |
| Totale passività finanziarie esclusi strumenti finanziari derivati | 1.298.125.403 | 171.065.676 | 1.174.578.230 | 37.037.404 |

| | | | | |
|---|---------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| Passività per strumenti finanziari derivati | 2.180.376 | 1.047.326 | 1.121.451 | - |
| Totale | 1.300.305.779 | 172.113.002 | 1.175.699.681 | 37.037.404 |
| Al 31 dicembre 2019 | | | | |
| <i>(in Euro)</i> | 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 |

Attività e passività finanziarie e non finanziarie per categoria

Le attività e passività finanziarie correnti e 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 2020 e 2019.

| Al 31 dicembre 2020 | Attività e passività finanziarie al costo ammortizzato | Attività e passività finanziarie al FVTPL | Derivati di copertura | Attività e passività non finanziarie | Totale |
|--|---|--|------------------------------|---|----------------------|
| <i>(in Euro)</i> | | | | | |
| Attività | | | | | |
| Crediti per Contributo COVID-19 (quota non corrente) | - | - | - | 122.452.072 | 122.452.072 |
| Crediti commerciali | 2.415.991 | - | - | - | 2.415.991 |
| Crediti per Contributo COVID-19 (quota corrente) | - | - | - | 18.793.648 | 18.793.648 |
| Altre attività correnti e non correnti | 3.027.507 | - | - | 36.591.968 | 39.619.475 |
| Attività finanziarie correnti | - | 20.212.824 | - | - | 20.212.824 |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti | 206.770.653 | - | - | - | 206.770.653 |
| Totale attività | 212.214.151 | 20.212.824 | - | 177.837.688 | 410.264.663 |
| Passività | | | | | |
| Finanziamenti correnti e non correnti | 1.101.224.787 | - | - | - | 1.101.224.787 |
| Passività per lease correnti e non correnti | 51.602.507 | - | - | - | 51.602.507 |
| Debiti commerciali | 145.298.109 | - | - | - | 145.298.109 |
| Risconti passivi da servizi di trasporto | - | - | - | 34.555.290 | 34.555.290 |
| Altre passività correnti e non correnti | 130.744 | - | 2.180.376 | 25.855.657 | 28.166.777 |
| Totale passività | 1.298.256.147 | - | 2.180.376 | 60.410.947 | 1.360.847.470 |

| Al 31 dicembre 2019 | Attività e passività finanziarie al costo ammortizzato | Attività e passività finanziarie al FVTPL | Derivati di copertura | Attività e passività non finanziarie | Totale |
|---|---|--|------------------------------|---|--------------------|
| <i>(in Euro)</i> | | | | | |
| 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 lease 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 |

Determinazione del Fair Value

La tabella seguente riepiloga le attività e passività che sono misurate al fair value al 31 dicembre 2020 e 2019, sulla base del livello che riflette gli input utilizzati nella determinazione del fair value.

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Liquidità | 20.212.824 | 40.101.283 |
| Depositi a breve | - | 40.086.470 |
| Strumenti finanziari derivati passivi | (2.180.376) | 1.480 |
| Totale | 18.032.448 | 80.189.233 |

La determinazione del fair value della liquidità avviene secondo metodologie classificabili nel livello 1, mentre degli strumenti finanziari derivati passivi e dei depositi a breve avviene secondo metodologie classificabili nel livello 2.

Non vi sono stati trasferimenti tra i diversi livelli della gerarchia del fair value nei periodi considerati.

6. 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 passeggeri in Italia.

7. Ricavi da servizi di trasporto

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|----------------------|--------------------|--------------------|----------------------|
| Trasporto passeggeri | 262.914.026 | 680.565.276 | (417.651.250) |
| Totale | 262.914.026 | 680.565.276 | (417.651.250) |

La voce include i ricavi derivanti dalla vendita dei servizi di trasporto ferroviario e di trasporto 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.

La riduzione dei ricavi è attribuibile a due eventi straordinari e imprevedibili occorsi nell'esercizio:

- l'incidente ferroviario dovuto al deragliamento di un convoglio Trenitalia, avvenuto nei pressi di Lodi il 6 febbraio 2020;
- l'epidemia da virus COVID-19.

8. Altri ricavi operativi

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|--------------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| Contributo COVID-19 | 141.245.720 | - | 141.245.720 |
| Certificati bianchi | 689.233 | 29.825.222 | (29.135.989) |
| Royalties e spazi pubblicitari | 449.740 | 1.217.044 | (767.304) |
| Riaddebiti per servizi a terzi | 1.285.279 | 1.323.533 | (38.254) |
| Altri proventi | 6.899.032 | 2.369.008 | 4.530.024 |
| Totale | 150.569.004 | 34.734.807 | 115.834.197 |

La voce “Contributo COVID-19” include il contributo in conto esercizio previsto dal Governo in favore della Società a compensazione dei danni economici subiti a causa dell’epidemia da COVID-19.

Il contributo è regolato: (i) dall’articolo 214 del D.L. 34/2020⁵ (cd. Decreto Rilancio), emanato dal Governo italiano e successivamente convertito in legge, in combinato con (ii) un decreto interministeriale emanato dal MIT e dal MEF⁶ tramite il quale sono stabiliti i criteri e le modalità con cui le imprese beneficiarie procedono a rendicontare gli effetti economici subiti.

Il contributo previsto dal Governo, per un ammontare complessivo di 1.190 milioni di Euro, è rivolto alle imprese ferroviarie merci e passeggeri, non soggette ad obbligo di servizio pubblico, ammesse ad effettuare, ai sensi della normativa europea, il servizio di trasporto in Italia, che abbiano registrato rispetto al periodo corrispondente dell’anno 2019 minori ricavi e maggiori costi direttamente imputabili all’emergenza COVID-19, relativamente ai servizi offerti non compensati da oneri di servizio pubblico da parte dello Stato per il trasporto ferroviario, sino al 31 dicembre 2020 (c.d. periodo di contribuzione). Tale periodo è stato suddiviso dalla normativa italiana in due parti: (i) un primo periodo di contribuzione sino al 31 luglio 2020 e (ii) un secondo periodo di contribuzione dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020.

Il pagamento del contributo assegnato a ciascuna impresa ferroviaria avverrà in 15 tranches annuali fino al 2034⁷ e, il relativo credito, può essere oggetto di cessione ai sensi dell’art. 1260 comma 1 del codice civile.

L’erogazione del beneficio per il secondo periodo di contribuzione, non rappresentata nel presente Bilancio, è prevista nel caso residuo risorse disponibili dopo la prima assegnazione.

In data 30 ottobre 2020 la Società ha trasmesso al MIT la richiesta di ammissione al contributo, accompagnata dalla relazione sottoscritta da un soggetto esterno indipendente, così come previsto dal decreto interministeriale n. 472 del 22 ottobre 2020. Con il successivo decreto di impegno emanato in data 31 dicembre 2020, il MIT ha autorizzato, per l’esercizio finanziario 2020, l’impegno pluriennale di esigibilità (IPE).

Come meglio rappresentato nella nota 41. “Eventi successivi alla chiusura dell’esercizio”, si dà atto che la Commissione Europea ha rilasciato dichiarazione di compatibilità⁸ alle risorse concesse dal Governo italiano secondo il sopracitato decreto-legge in riferimento al solo periodo marzo-giugno 2020 per un importo pari ad Euro 145,6 milioni. Di conseguenza, l’ammontare del provento iscritto in bilancio si riferisce solamente alla quantificazione degli effetti subiti in tale arco temporale.

In data 14 aprile 2021 la Società ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili richiesta di ammissione al contributo, secondo i diversi parametri contenuti nella dichiarazione di

⁵ Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 (cd. Decreto Rilancio), e successive integrazioni e modificazioni, recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da Covid-19”.

⁶ Decreto Interministeriale n. 472 del 22 ottobre 2020.

⁷ Le risorse stanziare sono suddivise in 70 milioni di euro per l’anno 2020 e 80 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034.

⁸ “[...] ai sensi dell’articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell’Unione europea”.

compatibilità rilasciata dalla Commissione Europea.

Dal momento che il contributo sarà infruttifero ed esigibile in quindici annualità lo stesso è stato rilevato nel Bilancio della Società al suo fair value, pari ad Euro 141.245.720, ovvero all'importo assegnato al netto della componente finanziaria ritenuta significativa⁹.

In riferimento alla variazione intervenuta nella voce "Altri ricavi operativi", si segnala infine che al 31 dicembre 2019 è terminato il programma di efficienza energetica quinquennale legato alla flotta AGV. Pertanto, al 31 dicembre 2020 la voce "Certificati Bianchi" accoglie esclusivamente i Titoli di Efficienza Energetica (TEE) rilasciati dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE) in relazione ai risparmi generati rispetto ad una soglia di riferimento dalla flotta EVO.

La voce "Altri proventi" è composta prevalentemente da ricavi accessori al servizio di trasporto passeggeri e da risarcimenti danni per sinistri ed incidenti ed indennizzi riconosciuti dalle compagnie assicurative.

9. Costi per pedaggio e trazione

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|------------------|-------------------|--------------------|---------------------|
| Pedaggio | 51.723.591 | 128.468.944 | (76.745.353) |
| Energia rete | 20.555.379 | 33.118.814 | (12.563.435) |
| Totale | 72.278.970 | 161.587.758 | (89.308.788) |

La voce si riferisce ai compensi corrisposti al Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria per il pedaggio e la trazione elettrica.

Lo scostamento negativo di periodo è guidato principalmente dalla riduzione dell'offerta commerciale in relazione alla diminuzione del traffico conseguente alle misure di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19; l'evoluzione dello scenario emergenziale ha spinto, infatti, le imprese ferroviarie ad effettuare la cancellazione dei servizi con conseguente riduzione dei volumi.

Inoltre, al fine di sostenere il settore ferroviario per i danni derivanti dalla contrazione del traffico ferroviario il Governo ha previsto una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura per i servizi ferroviari passeggeri e merci non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico per un periodo che va da marzo a dicembre 2020, nonché la non applicazione di penali per l'annullamento di tracce ferroviarie.

10. Costi per gestione treni

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|---------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| Manutenzione flotta | 56.960.362 | 78.649.061 | (21.688.699) |
| Pulizia treno | 7.937.487 | 11.397.227 | (3.459.740) |
| Altri costi treno | 2.005.938 | 1.945.387 | 60.551 |
| Totale | 66.903.787 | 91.991.675 | (25.087.888) |

La voce si riferisce prevalentemente ai costi sostenuti per le attività di manutenzione e gestione della flotta Italo e per i servizi di pulizia interna ed esterna dei convogli. La riduzione complessiva rispetto al precedente esercizio è riconducibile alla riduzione dell'attività legata alla pandemia da COVID-19, unitamente ad azioni di contenimento dei costi attuate dal management, di concerto con i partner commerciali, in risposta alla

⁹ Il valore finanziario del tempo non è riflesso nel valore nominale del contributo, pertanto si è reso opportuno scorporare la componente finanziaria.

situazione emergenziale.

11. Costi del personale

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|---|-------------------|-------------------|--------------------|
| Compensi, salari e stipendi | 47.277.982 | 50.614.895 | (3.336.913) |
| Oneri sociali e contributi assicurativi | 10.994.615 | 13.152.274 | (2.157.659) |
| TFR | 2.537.806 | 2.407.395 | 130.411 |
| Altri costi relativi al personale | 2.959.222 | 3.270.613 | (311.391) |
| Totale | 63.769.625 | 69.445.177 | (5.675.552) |

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 676.753 per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 (Euro 559.936 nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019).

Si evidenzia che nel mese di marzo la Società ha sottoscritto un verbale di informazione, consultazione ed esame congiunto per l'accesso e la fruizione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria (CIGO), resi possibili dalle disposizioni governative emanate nel corso dell'esercizio.

Successivamente, nel mese di giugno, è stato sottoscritto con le organizzazioni sindacali un accordo per l'applicazione del Contratto di Solidarietà sino al termine dell'esercizio.

Il decremento della voce è sostanzialmente ascrivibile all'utilizzo dei suddetti istituti nel periodo di riferimento.

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

| <i>(in unità)</i> | Numero medio di dipendenti | | Numero puntuale dei dipendenti | |
|-------------------|----------------------------|--------------|--------------------------------|--------------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Dirigenti | 17 | 17 | 17 | 17 |
| Quadri | 66 | 65 | 65 | 68 |
| Impiegati | 1.136 | 965 | 1.155 | 1.058 |
| Altri | 197 | 288 | 132 | 277 |
| Totale | 1.416 | 1.335 | 1.369 | 1.420 |

12. Altri costi operativi

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|--------------------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Consulenze | 12.848.003 | 12.159.984 | 688.019 |
| Commissioni vendita biglietti | 10.723.601 | 26.442.445 | (15.718.844) |
| Servizi di terzi | 10.357.669 | 18.416.535 | (8.058.866) |
| Costi operativi diversi | 8.370.839 | 10.175.494 | (1.804.655) |
| Servizi assicurativi | 5.877.088 | 4.492.183 | 1.384.905 |
| Canoni di noleggio e locazione | 5.578.325 | 3.256.874 | 2.321.451 |
| Connettività | 3.712.358 | 3.870.020 | (157.662) |
| Spese promozionali | 3.491.138 | 6.549.057 | (3.057.919) |
| Altre manutenzioni | 2.982.776 | 3.040.393 | (57.617) |
| Spese di trasferta | 2.528.375 | 3.913.652 | (1.385.277) |
| Commissioni da circuiti di pagamento | 2.295.429 | 6.809.846 | (4.514.417) |
| Svalutazione crediti | 30.486 | 124.610 | (94.124) |
| Accantonamenti netti ai fondi rischi | 29.913.208 | 828.612 | 29.084.596 |
| Totale | 98.709.295 | 100.079.705 | (1.370.410) |

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 e sanificazione 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 e costi per dispositivi di protezione e sicurezza resisi necessari per via dell'emergenza sanitaria.

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

La voce "Accantonamenti netti ai fondi rischi" include gli oneri quantificabili per rischi ritenuti probabili. L'incremento dell'anno è ascrivibile in via prevalente all'accantonamento eseguito in conseguenza della delibera dell'ART n. 39 del 25 marzo 2021 ampiamente descritta nella nota 35. "Fondi non correnti" cui si rimanda.

Come descritto nelle note precedenti, la complessiva riduzione degli altri costi operativi è in parte correlata alla flessione delle attività operative e in parte alle azioni di contenimento messe in atto dal management per fronteggiare l'emergenza economica.

13. Ammortamenti e svalutazioni

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|---|-------------------|-------------------|------------------|
| Ammortamento della flotta | 36.703.461 | 32.287.541 | 4.415.920 |
| Ammortamento delle attività immateriali | 13.897.721 | 14.406.846 | (509.125) |
| Ammortamento dei diritti d'uso | 5.747.354 | 5.783.017 | (35.663) |
| Ammortamento delle altre attività materiali | 3.773.180 | 3.946.045 | (172.865) |
| Totale | 60.121.716 | 56.423.449 | 3.698.267 |

L'incremento degli ammortamenti della flotta è imputabile all'entrata in esercizio di tre nuovi convogli EVO.

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

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|---|-----------------|------------------|---------------|
| Minusvalenze da realizzo di attività non correnti | (43.000) | (140.696) | 97.696 |
| Plusvalenze da realizzo di attività non correnti | 9.518 | 24.029 | (14.511) |
| Totale | (33.482) | (116.667) | 83.185 |

Nel corso dell'esercizio sono stati dismessi alcuni beni materiali che hanno generato plusvalenze per Euro 9.518. Le minusvalenze di periodo sono generate dallo stralcio di alcuni investimenti, in fase progettuale, che si è deciso di non portare a termine.

15. Proventi e oneri finanziari

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|--|--------|---------|-----------|
| Interessi attivi bancari | 79.505 | 311.512 | (232.007) |
| Variatione positiva al fair value di attività finanziarie correnti | - | 288.349 | (288.349) |
| Proventi da attività finanziarie correnti | 33.879 | 172.901 | (139.022) |

| | | | |
|--|-------------------|-------------------|---------------------|
| Interessi attivi diversi | 32.013 | 47.693 | (15.680) |
| Altri proventi finanziari | 29.436 | - | 29.436 |
| Totale proventi finanziari | 174.833 | 820.455 | (645.622) |
| Interessi passivi su finanziamenti | 13.282.969 | 19.452.492 | (6.169.523) |
| Oneri finanziari per rimborso anticipato finanziamenti | - | 10.674.219 | (10.674.219) |
| Oneri finanziari su strumenti derivati | 423.427 | 1.924.833 | (1.501.406) |
| Oneri finanziari su leasing | 1.846.462 | 1.778.290 | 68.172 |
| Commissioni | 506.970 | 1.389.638 | (882.668) |
| Variatione al fair value strumenti derivati | - | 1.061.883 | (1.061.883) |
| Variatione negativa al fair value di attività finanziarie correnti | - | 228.543 | (228.543) |
| Interessi TFR | 123.512 | 145.253 | (21.741) |
| Altri oneri finanziari | 69.489 | 137.133 | (67.644) |
| Perdite su cambi netti | 195 | 448 | (253) |
| Totale oneri finanziari | 16.253.024 | 36.792.732 | (20.539.708) |

Proventi finanziari

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

Il decremento rispetto all’esercizio precedente, pari ad Euro 645.622, è sostanzialmente ascrivibile ai minori proventi maturati sugli investimenti effettuati in attività finanziarie e alla riduzione dei tassi di interesse applicati alle giacenze di liquidità.

Oneri finanziari

La voce “Oneri finanziari” accoglie prevalentemente gli interessi e le commissioni sugli strumenti finanziari della Società e registra un decremento complessivo pari ad Euro 20.539.708.

Gli interessi passivi su finanziamenti, congiuntamente agli oneri finanziari per rimborso anticipato su finanziamenti, subiscono una contrazione di Euro 16.843.742 rispetto al precedente esercizio per effetto delle differenti strutture finanziarie degli esercizi oggetto di analisi, i cui dettagli sono riportati nella nota 30. “Finanziamenti correnti e non correnti” del presente documento.

Le voci “Oneri finanziari su strumenti derivati” e “Variatione 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.

16. Imposte

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|--------------------------------|------------------|-------------------|---------------------|
| Imposte sul reddito correnti | 9.790.445 | 24.949.691 | (15.159.246) |
| Imposte sul reddito differite | (2.710.253) | (2.710.253) | - |
| Imposte sul reddito anticipate | (3.359.307) | 26.023.680 | (29.382.987) |
| Totale | 3.720.885 | 48.263.118 | (44.542.233) |

La voce accoglie le imposte sul reddito correnti e gli impatti economici della fiscalità differita attiva e passiva. Alla data del 31 dicembre 2020 si registra un decremento pari ad Euro 44.542.233 sostanzialmente dovuto alla riduzione del reddito imponibile, per minori risultati conseguiti nell’esercizio e al minor

assorbimento a conto economico della fiscalità differita attiva iscritta nel Bilancio 2020.

La seguente tabella riporta la riconciliazione dell'onere fiscale teorico con quello effettivo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|---|------------------|-------------------|---------------------|
| Risultato prima delle imposte | 35.587.964 | 199.683.375 | (164.095.411) |
| Imposte sul reddito teoriche (24%) | 8.541.111 | 47.924.010 | (39.382.899) |
| Altre differenze | (7.763.553) | (11.285.781) | 3.522.228 |
| IRES effettiva a conto economico | 777.559 | 36.638.229 | (35.860.670) |
| IRAP effettiva a conto economico | 2.943.326 | 11.624.889 | (8.681.563) |
| Onere fiscale effettivo | 3.720.885 | 48.263.118 | (44.542.233) |

Per maggiori dettagli in merito alla movimentazione delle imposte differite si veda quanto riportato nelle successive note 21. "Attività per imposte anticipate" e 34. "Fondo imposte differite".

17. Avviamento

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|------------------|----------------------|----------------------|----------|
| Avviamento | 1.683.797.961 | 1.683.797.961 | - |
| Totale | 1.683.797.961 | 1.683.797.961 | - |

L'avviamento, iscritto a seguito dell'operazione di fusione inversa occorsa nell'esercizio 2019, rappresenta l'importo del disavanzo da fusione non allocato, rilevato tra le attività immateriali a vita indefinita.

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 2020 (comprensivo del valore dell'avviamento) secondo quanto disciplinato dallo IAS 36. In base a quanto indicato dal richiamo ESMA n° 32-63-1041 "European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports" del 28 ottobre 2020, e dalle "Linee guida Impairment test post effetti pandemia da COVID-19" pubblicate dall'Organismo Italiano di Valutazione (OIV) a luglio 2020, la pandemia da COVID-19 è stata considerata come indicatore di impairment in essere alla chiusura dell'esercizio 2020. Allo scopo di determinare il valore recuperabile - il "valore d'uso" della CGU - sono stati considerati flussi finanziari attesi stimati dalla Società sulla base del budget 2021 e del piano industriale aggiornati al fine di recepire alcune valutazioni relative a potenziali elementi di rischio derivanti dall'incertezza di mercato nel breve e medio periodo, per effetto della crisi economica connessa all'emergenza sanitaria da COVID-19. I flussi finanziari attesi sono stati aggiornati adottando un tasso di attualizzazione ("UDCF Model") 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 attesi sono stati stimati in base ad una estrapolazione dei flussi previsionali relativi all'anno di piano ritenuto più rappresentativo, considerando un tasso di crescita perpetuo (g) e nella prospettiva di un riassorbimento nel lungo termine degli effetti dell'attuale crisi sanitaria.

Sulla base del test di impairment effettuato secondo le modalità sopra descritte e delle sensitivity analysis condotte sui parametri di calcolo, il valore complessivo del capitale investito netto al 31 dicembre 2020 (comprensivo del valore dell'avviamento) è ritenuto adeguatamente supportato in termini di risultati economici attesi e dei relativi flussi finanziari. In particolare, si è proceduto ad effettuare un'analisi di sensitività sul valore recuperabile rappresentativo di un'ipotesi di stress test dei possibili impatti di medio-lungo termine, anche derivanti dall'emergenza sanitaria in corso. I risultati dell'analisi di sensitività

predisposta hanno confermato la piena recuperabilità delle attività iscritte in bilancio.

Sulla base di quanto sopra descritto, non sono emersi elementi tali da indurre la Società a ricorrere ad alcuna svalutazione del capitale investito netto al 31 dicembre 2020 (comprensivo del valore dell'avviamento).

18. Attività immateriali

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

| (in Euro) | Licenze | Software | Marchio | Customer Relationship | Investimenti immateriali in corso | Totale |
|----------------------------------|---------------|------------------|-------------------|-----------------------|-----------------------------------|---------------------|
| 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) | - | (54.610.219) |
| Riclassifiche | - | 2.491.125 | - | - | (2.469.624) | 21.501 |
| Incrementi | - | 2.858.730 | - | - | 4.427.300 | 7.286.030 |
| Decrementi | - | (43.000) | - | - | - | (43.000) |
| Ammortamento | (7.413) | (4.486.112) | (2.751.200) | (6.653.000) | - | (13.897.725) |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | 12.012 | 6.678.115 | 20.175.467 | 75.400.667 | 6.548.937 | 108.815.198 |
| <i>di cui:</i> | | | | | | |
| - costo storico | 183.845 | 49.936.360 | 27.512.000 | 93.142.000 | 6.548.937 | 177.323.142 |
| - fondo ammortamento | (171.833) | (43.258.245) | (7.336.533) | (17.741.333) | - | (68.507.944) |

Al 31 dicembre 2020 le attività immateriali ammontano ad Euro 108.815.198, in diminuzione di Euro 6.633.194 rispetto al 31 dicembre 2019.

Il decremento registrato al 31 dicembre 2020 deriva dall'effetto combinato di investimenti e riclassifiche per Euro 7.307.531, ammortamenti per Euro 13.897.725 e dismissioni per Euro 43.000.

Gli incrementi delle voci "Software" e "Investimenti immateriali in corso" si riferiscono principalmente agli investimenti sostenuti nell'infrastruttura IT per l'implementazione del nuovo sistema ERP e altri potenziamenti informatici volti ad ampliare la capacità di data management dei sistemi di produzione necessari a garantire alla Società la piena efficienza operativa.

19. 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 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 | 22.312.551 | 1.155.082.250 |
| - fondo ammortamento | (157.591.785) | (18.430.888) | (11.604.530) | (428.650) | - | (7.145.286) | (95.553) | (13.336.770) | (208.633.462) |
| Riclassifiche | 470.400 | 30.104.169 | 1.824 | 198.206 | (32.301.651) | 568.007 | - | 937.545 | (21.500) |
| Incrementi | - | 36.599.950 | - | 12.000 | 27.393.762 | 17.854 | - | 129.302 | 64.152.869 |
| Decrementi | - | - | - | - | - | - | - | (9.135) | (9.135) |
| Ammortamento | (21.360.373) | (15.343.087) | (341.205) | (325.727) | - | (540.389) | (8.314) | (2.557.685) | (40.476.781) |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | 459.919.581 | 448.763.693 | 366.356 | 945.335 | 46.814.763 | 5.780.107 | 28.599 | 7.475.808 | 970.094.241 |

| | | | | | | | | | |
|----------------------|---------------|--------------|--------------|-----------|------------|-------------|-----------|--------------|----------------------|
| <i>di cui:</i> | | | | | | | | | |
| - costo storico | 638.871.739 | 482.537.668 | 12.312.091 | 1.699.713 | 46.814.763 | 13.465.782 | 132.465 | 23.339.107 | 1.219.173.327 |
| - fondo ammortamento | (178.952.158) | (33.773.975) | (11.945.735) | (754.378) | - | (7.685.675) | (103.866) | (15.863.299) | (249.079.086) |

Al 31 dicembre 2020 le attività materiali ammontano ad Euro 970.094.241 in aumento di Euro 23.645.452 rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto combinato di investimenti e riclassifiche per Euro 64.131.369, ammortamenti per Euro 40.476.781 e dismissioni nette per Euro 9.135.

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

La voce "Investimenti materiali in corso" include Euro 45.222.000 ascrivibili agli avanzamenti della commessa EVO per treni in costruzione.

Le dismissioni sono riferite ad altri beni materiali del valore netto contabile di Euro 9.135 e venduti per un importo di Euro 18.500 con conseguente realizzo di plusvalenza per Euro 9.365.

20. Diritto d'Uso

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | Centri di manutenzione treni | Impianti di formazione treni | Spazi stazioni e Biglietterie Self-Service | Uffici | Biglietterie Self-Service | Dotazioni IT | Veicoli | Totale |
|---------------------------|------------------------------|------------------------------|--|------------------|---------------------------|----------------|----------------|---------------------|
| 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) |
| Incrementi | - | - | 532.358 | - | 417.193 | 27.302 | 158.948 | 1.135.801 |
| Decrementi | - | - | (1.012.683) | (109.253) | - | - | (51.997) | (1.173.933) |
| Ammortamento | (486.274) | (60.243) | (3.111.542) | (1.008.883) | (732.947) | (227.521) | (68.321) | (5.695.733) |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | 11.240.816 | 722.732 | 28.878.707 | 266.842 | 5.023.902 | 456.059 | 210.134 | 46.799.193 |
| <i>di cui:</i> | | | | | | | | |
| - costo storico | 12.220.528 | 844.549 | 35.133.530 | 2.288.684 | 6.449.627 | 964.186 | 372.558 | 58.273.661 |
| - fondo ammortamento | (979.712) | (121.817) | (6.254.822) | (2.021.842) | (1.425.726) | (508.126) | (162.423) | (11.474.468) |

Al 31 dicembre 2020 i diritti d'uso ammontano ad Euro 46.799.193, in diminuzione di Euro 5.733.866 rispetto al 31 dicembre 2019.

Il decremento registrato nel periodo è ascrivibile all'effetto combinato di:

- nuovi contratti di locazione stipulati (Euro 1.015.979);
 - modifiche di contratti esistenti (Euro 119.821);
- al netto di:
- decrementi di diritti d'uso (Euro 1.173.933);
 - ammortamenti (Euro 5.747.354) esposti al netto dei decrementi dei fondi ammortamento (Euro 51.621).

21. Attività per imposte anticipate

La movimentazione della voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 |
|---|-------------------|-------------------|
| Saldo al 1 gennaio | 19.533.435 | 45.761.418 |
| Differenze da Unico e altri adeguamenti | 22.578 | 310.804 |

| | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Effetto a conto economico | 3.336.730 | (26.334.485) |
| Effetto a conto economico complessivo | 492.742 | (204.302) |
| Saldo al 31 dicembre | 23.385.485 | 19.533.435 |

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

- parziale deduzione dell’eccedenza di oneri finanziari riportati da esercizi precedenti;
- 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, e altre differenze temporanee, tra cui il programma di incentivazione a medio-lungo termine e premi di produzione).

La seguente tabella riporta il dettaglio delle attività per imposte anticipate.

| <i>(in Euro)</i> | Oneri Finanziari | Strumenti derivati | Altre differenze temporanee | Totale |
|--|-------------------|--------------------|-----------------------------|-------------------|
| Saldo al 31 dicembre 2019 | 13.382.893 | 355 | 6.150.187 | 19.533.435 |
| Differenze da Unico 2020 e altri adeguamenti | 123.526 | - | (100.948) | 22.578 |
| Impatto a conto economico | (7.039.224) | - | 10.375.954 | 3.336.730 |
| Impatto a conto economico complessivo | - | 522.935 | (30.193) | 492.742 |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | 6.467.195 | 523.290 | 16.395.000 | 23.385.485 |

22. Crediti per Contributo COVID-19 quota corrente e non corrente

La voce “Crediti per Contributo COVID-19” risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|--|--------------------|----------|--------------------|
| Crediti per Contributo COVID-19 (quota non corrente) | 122.452.072 | - | 122.452.072 |
| Crediti per Contributo COVID-19 (quota corrente) | 18.793.648 | - | 18.793.648 |
| Totale | 141.245.720 | - | 141.245.720 |

La voce include il credito corrispondente al contributo riconosciuto alla Società per i minori ricavi e maggiori costi direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 fino al 30 giugno 2020 iscritto in Bilancio in quanto sussistono, per questa tranche, i requisiti richiesti dallo IAS 20.

Il credito, distinto per quota corrente e non corrente, risulta non ancora incassato alla data del presente bilancio. Inoltre, essendo infruttifero ed esigibile in quindici anni, è iscritto al suo fair value per un valore complessivo pari ad Euro 141.245.720. Per maggiori informazioni si rimanda alla precedente nota 8. “Altri ricavi operativi”.

Si dà atto che in data 9 aprile 2021 il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (già Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) ha autorizzato il pagamento delle prime due rate del contributo per un importo complessivo pari ad Euro 19,4 milioni.

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 ancora perfezionato il processo di accreditamento e di vendita dei titoli.

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|---------------------------|----------------|-------------------|--------------------|
| Certificati bianchi (TEE) | 759.892 | 10.145.787 | (9.385.895) |
| Totale | 759.892 | 10.145.787 | (9.385.895) |

Il valore al 31 dicembre 2020 è relativo ai progetti di efficienza energetica dei convogli EVO e accoglie

prevalentemente i TEE maturati nel periodo gennaio – dicembre 2020 e, in via residuale, nel periodo maggio - dicembre 2019.

La giacenza di titoli in magazzino è valorizzata al prezzo di mercato medio ponderato dell'anno energetico (come definito dall'operatore dei servizi energetici) disponibile alla data del bilancio di esercizio.

La variazione del periodo è ascrivibile alla conclusione, alla fine del precedente esercizio, del progetto della flotta AGV.

24. Crediti commerciali

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|----------------------------|------------------|------------------|--------------------|
| Crediti verso clienti | 2.787.230 | 8.602.509 | (5.815.279) |
| Fondo svalutazione crediti | (371.239) | (340.753) | (30.486) |
| Totale | 2.415.991 | 8.261.756 | (5.845.765) |

I crediti verso i clienti si riferiscono principalmente al canale di vendita indiretto relativo alle agenzie di viaggio e risultano decrementati per effetto dei minori 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 2019 | 340.753 |
| Accantonamenti | 47.014 |
| Utilizzi/Rilasci | (16.528) |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | 371.239 |

25. Attività e passività per imposte correnti

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|--|------------------|-------------------|--------------------|
| Altri crediti d'imposta | 18.912 | - | 18.912 |
| Totale attività per imposte correnti | 18.912 | - | 18.912 |
| Debito Ires | 5.689.862 | 10.847.572 | (5.157.710) |
| Debito Irap | 1.870.383 | 3.385.765 | (1.515.382) |
| Totale passività per imposte correnti | 7.560.245 | 14.233.337 | (6.673.092) |

Al 31 dicembre 2020 le attività per imposte correnti ammontano ad Euro 18.912. La voce accoglie i crediti di imposta relativi al credito previsto dal Decreto Legge del 19 maggio 2020 n.34 all'art.125 per la sanificazione e l'acquisto dei dispositivi di protezione individuale.

Al 31 dicembre 2020 il debito per imposte correnti ammonta ad Euro 7.560.245, al netto degli acconti versati e delle compensazioni delle ritenute subite, e risulta decrementato per l'effetto di minori redditi imponibili.

26. Altre attività correnti

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Credito IVA | 19.174.302 | 11.054.788 | 8.119.514 |
| Anticipi a fornitori | 11.199.471 | 11.711.448 | (511.977) |
| Altre attività diverse | 4.346.309 | 3.232.130 | 1.114.179 |
| Crediti previdenziali | 1.671.460 | 727.536 | 943.924 |
| Depositi e cauzioni | 2.810.320 | 2.756.370 | 53.950 |
| Crediti da circuiti di pagamento | 217.187 | 2.263.430 | (2.046.243) |
| Crediti verso dipendenti | 200.426 | 197.876 | 2.550 |
| Totale | 39.619.475 | 31.943.578 | 7.675.897 |

L'incremento della voce "Credito IVA" riflette l'attività operativa del periodo.

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.

I crediti previdenziali incrementano per effetto dell'anticipazione, a carico dell'azienda, del trattamento di integrazione salariale previsto dall'applicazione del Contratto di Solidarietà sottoscritto con le organizzazioni sindacali, come descritto nella precedente nota 11. "Costo del personale".

La voce "Crediti da circuiti di pagamento" subisce una contrazione per effetto dei minori volumi di vendita.

27. 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> | 2020 | 2019 | Var |
|--|-------------------|-------------------|---------------------|
| Investimenti di liquidità a breve termine | 20.000.000 | 80.000.000 | (60.000.000) |
| Adeguamenti al Fair Value con variazioni a conto economico | 212.824 | 187.753 | 25.071 |
| Totale | 20.212.824 | 80.187.753 | (59.974.929) |

La voce, letta congiuntamente agli adeguamenti al fair value con variazioni a conto economico accoglie il valore della liquidità investita tramite una primaria società di gestione del risparmio.

In considerazione del modello di business adottato e delle caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa, l'attività finanziaria è valutata al fair value con variazioni 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.

Al 31 dicembre 2020 la voce risulta ridotta di Euro 59.974.929 per effetto dei disinvestimenti occorsi nell'esercizio.

28. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|----------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| Depositi bancari e postali | 205.710.055 | 89.301.165 | 116.408.890 |
| Denaro e valori in cassa | 1.060.598 | 3.904.936 | (2.844.338) |
| Totale | 206.770.653 | 93.206.101 | 113.564.552 |

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

L'incremento rispetto al 31 dicembre 2019 è guidato dall'utilizzo della linea di credito revolving, effettuato nel mese di marzo per l'intero ammontare disponibile (Euro 200 milioni).

Per maggiori informazioni sulle movimentazioni si rimanda al Rendiconto Finanziario.

29. Patrimonio Netto

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------|
| Capitale sociale | 60.017.725 | 60.017.725 | - |
| Riserva da sovrapprezzo azioni | 2.672 | 2.672 | - |
| Altre riserve | 1.551.511.656 | 1.553.167.617 | (1.655.961) |
| Utili (perdite) a nuovo | 182.385.631 | 150.422.939 | 31.962.692 |
| Totale | 1.793.917.684 | 1.763.610.953 | 30.306.731 |

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2020 il capitale sociale della Società ammonta ad Euro 60.017.725 ed è composto da n. 64.013.275 azioni ordinarie senza valore nominale e suddivise in tre categorie, ognuna delle quali attribuisce agli azionisti che le detengono specifici diritti previsti dallo Statuto in vigore.

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 contratto di finanziamento in essere. Per maggiori informazioni si rimanda alla nota 30. "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 in esercizi precedenti.

Altre riserve e Utili (perdite) a nuovo

(i) Altre riserve

La voce "Altre riserve" risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|-------------------------|----------------------|----------------------|--------------------|
| Riserva Legale | 12.004.000 | 12.004.000 | - |
| Riserva Cash flow hedge | (1.657.086) | (1.125) | (1.655.961) |
| Riserva da fusione | 1.541.164.742 | 1.541.164.742 | - |
| Totale | 1.551.511.656 | 1.553.167.617 | (1.655.961) |

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 2019 | (1.125) |
| Utile / (perdita) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge) | (2.178.896) |
| Utile / (perdita) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge) - effetto fiscale | 522.935 |
| Altri componenti del conto economico complessivo | (1.655.961) |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | (1.657.086) |

(ii) Utili (perdite) a nuovo

La voce “utili (perdite) a nuovo” ha subito le seguenti movimentazioni:

- incremento di Euro 31.867.079 per effetto dell’utile dell’esercizio;
- incremento di Euro 95.613 della riserva attuariale per benefici ai dipendenti.

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

| <i>(in Euro)</i> | Riserva attuariale |
|--|---------------------------|
| Saldo al 31 dicembre 2019 | (997.318) |
| Utile / (perdita) attuariale per benefici a dipendenti | 125.806 |
| Utile / (perdita) attuariale per benefici a dipendenti - effetto fiscale | (30.193) |
| Altri componenti del conto economico complessivo | 95.613 |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | (901.705) |

Infine, la tabella di seguito riporta le poste del patrimonio netto al 31 dicembre 2020 distinte secondo l’origine, la possibilità di utilizzo e la distribuibilità.

| <i>(in Euro)</i> | Saldo al 31 dicembre 2020 | Possibilità di utilizzo (A, B, C) | Quota disponibile al 31 dicembre 2020 |
|----------------------------------|----------------------------------|--|--|
| Capitale sociale | 60.017.725 | | - |
| Riserva da sovrapprezzo azioni | 2.672 | A, B, C | 2.672 |
| Riserva legale ¹⁰ | 12.004.000 | A, B | 455 |
| Riserva da fusione | 1.541.164.742 | A, B, C | 1.541.164.742 |
| Riserva cash flow hedge | (1.657.086) | | - |
| Riserva attuariale ¹¹ | (901.705) | | (901.705) |
| Utili portati a nuovo | 183.287.336 | A, B, C | 183.287.336 |
| Totale | 1.793.917.684 | | 1.723.553.500 |

Legenda possibilità di utilizzo:

A: per aumento di capitale

B: per copertura perdite

C: per distribuzione ai soci

30. Finanziamenti correnti e non correnti

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

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|---|----------------------|--------------------|--------------------|
| Quota non corrente finanziamenti bancari | 1.097.349.355 | 897.791.129 | 199.558.226 |
| Quota corrente finanziamenti bancari | 3.875.432 | 2.418.285 | 1.457.147 |
| Totale finanziamenti correnti e non correnti | 1.101.224.787 | 900.209.414 | 201.015.373 |

A seguire si riporta la movimentazione dei finanziamenti correnti e non correnti per l’esercizio 2020.

| <i>(in Euro)</i> | Finanziamenti non correnti | Finanziamenti correnti | Totale |
|--|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------|
| Saldo al 1 gennaio 2020 | 897.791.129 | 2.418.285 | 900.209.414 |
| Nuove emissioni/incremento finanziamenti | 200.000.000 | - | 200.000.000 |
| Rimborsi/decremento | - | - | - |

¹⁰ La riserva legale è disponibile per aumenti di capitale per la quota eccedente il limite legale previsto dall’Art. 2430 del codice civile

¹¹ La riserva attuariale è da coprire con gli utili portati a nuovo e da non considerare ai fini della distribuzione dei dividendi

| | | | |
|----------------------------------|----------------------|------------------|----------------------|
| Effetti non monetari | (441.774) | 1.136.836 | 695.062 |
| Interessi | - | 320.311 | 320.311 |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | 1.097.349.355 | 3.875.432 | 1.101.224.787 |

Di seguito il dettaglio delle quote correnti e non correnti dei finanziamenti al 31 dicembre 2020 e 2019.

| Al 31 dicembre 2020 <i>(in Euro)</i> | Entro 12 mesi | Tra 1 e 5 anni | Oltre 5 anni | Totale |
|--|----------------------|-----------------------|---------------------|----------------------|
| Finanziamenti bancari | 3.875.432 | 1.097.349.355 | - | 1.101.224.787 |
| Totale | 3.875.432 | 1.097.349.355 | - | 1.101.224.787 |

| 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 |

Nella seguente tabella è fornito il dettaglio dei finanziamenti bancari per istituto finanziario al 31 dicembre 2020 e 2019.

| <i>(Euro)</i> Istituto finanziario | Valore nozionale | Tasso d'interesse | di cui corrente | 2020 | di cui corrente | 2019 |
|---|-------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|------------------------|--------------------|
| Banca IMI, Unicredit, BPM, Mediobanca, Natixis, Santander, Caixa, NatWest, MUFG, ING, BNL, BPER, Société Générale | 900.000.000 | Euribor 3m + margine | 2.841.152 | 900.632.282 | 2.418.285 | 900.209.285 |
| Banca IMI, Unicredit, BPM, Mediobanca, Natixis, Santander, Caixa, NatWest, MUFG, ING, BNL, BPER, Société Générale | 200.000.000 | Euribor 6m + margine | 1.034.280 | 200.592.505 | - | - |
| Totale | | | 3.875.432 | 1.101.224.787 | 2.418.285 | 900.209.415 |
| <i>di cui a tasso d'interesse fisso</i> | | | | - | | - |
| <i>di cui a tasso d'interesse variabile</i> | | | | 1.101.224.787 | 2.418.285 | 900.209.415 |

Il 6 novembre 2019 la Società ha sottoscritto un prestito bancario sindacato “green” dell’importo complessivo pari ad Euro 1.100 milioni, in parte utilizzati per estinguere anticipatamente il precedente contratto di finanziamento. L’operazione green è stata riconosciuta come la più grande del settore trasporti. Contestualmente, è stato avviato un percorso volto a sostenere il crescente impegno e l’attenzione che la Società intende dedicare alle tematiche ESG con l’obiettivo di incrementare il livello di integrazione della sostenibilità nella strategia aziendale.

In particolare, nel mese di gennaio 2020 è stata effettuata un’analisi degli stakeholders che possono influenzare o essere influenzati dalla Società, dalle sue attività e dai relativi risultati, nonché un’analisi di materialità volta ad individuare gli elementi i cui riflessi in termini economici, ambientali e sociali sono significativi per la Società o per i suoi stakeholders.

A valle di tale processo valutativo, che ha previsto anche analisi di benchmark con aziende comparabili in termini di dimensione e natura del business, sono stati individuati una serie di indicatori di sostenibilità all’interno dei quali sono stati selezionati i tre ritenuti più rappresentativi della strategia ESG della Società. La Società, ha poi trasformato il prestito green anche in sostenibile, tramite Sustainability Linked Option prevista da contratto, ha quindi presentato alle banche finanziatrici tre KPIs e relativi target, ottenendo nel mese di agosto l’approvazione dei lenders.

Il 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 nel 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, interamente utilizzata nel 2020, a sostegno del capitale circolante e di 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 designato, salvo futuri rinnovi. Quest’ultima linea è iscritta tra i finanziamenti bancari non correnti sulla base delle valutazioni condotte alla data di chiusura del bilancio.

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.

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, 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 Contratto di Finanziamento è stato sottoscritto un atto di pegno tramite il quale gli Azionisti hanno costituito in pegno il 100% delle azioni della Società (c.d. Deed of Pledge over the share).

A seguito degli eventi straordinari e imprevedibili occorsi durante l’esercizio, la Società ha presentato alle banche finanziatrici una richiesta di waiver nel mese di giugno ottenendo il consenso alla revoca del rispetto delle soglie contrattuali dei financial covenants per tutto il 2020 nonché la rideterminazione delle stesse per l’esercizio 2021.

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 2020 confrontato con i parametri al 31 dicembre 2019.

| | Covenants ¹² | 2020 | | 2019 | |
|------------------------------------|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | | Soglia contrattuale | Parametro alla data | Soglia contrattuale | Parametro alla data |
| Senior Facilities Agreement | | | | | |
| 1 | Consolidated Net Leverage Ratio (Net Debt/EBITDA Adj.) | n.a. | 8.3x | < 5.5x | 2.5x |
| 2 | Fixed Charge Coverage Ratio (EBITDA Adj./interest expenses) | n.a. | 7.8x | > 3.5x | 14.4x |

31. Indebitamento finanziario netto

Di seguito si riporta il dettaglio della composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019.

| (In Euro) | 2020 | 2019 | Var |
|--|----------------------|----------------------|---------------------|
| A. Cassa | 1.060.598 | 3.904.936 | (2.844.338) |
| B. Altre disponibilità liquide | 205.710.055 | 89.301.165 | 116.408.890 |
| C. Titoli detenuti per la negoziazione | - | - | - |
| D. Liquidità (A + B + C) | 206.770.653 | 93.206.101 | 113.564.552 |
| E. Crediti finanziari correnti | 20.212.824 | 80.187.753 | (59.974.929) |
| F. Debiti bancari correnti | - | - | - |
| G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente | 3.875.432 | 2.418.285 | 1.457.147 |
| H. Altri debiti finanziari correnti | 7.694.586 | 5.826.314 | 1.868.272 |
| I. Indebitamento finanziario corrente (F + G + H) | 11.570.018 | 8.244.599 | 3.325.419 |
| J. Indebitamento finanziario corrente netto (I - E - D) | (215.413.459) | (165.149.255) | (50.264.204) |
| K. Debiti bancari non correnti | 1.097.349.355 | 897.791.129 | 199.558.226 |
| L. Obbligazioni emesse | - | - | - |
| M. Altri debiti non correnti | 43.907.921 | 48.184.666 | (4.276.745) |
| N. Indebitamento finanziario non corrente (K + L + M) | 1.141.257.276 | 945.975.795 | 195.281.481 |
| O. Indebitamento finanziario netto (J + N) | 925.843.817 | 780.826.540 | 145.017.277 |

32. Passività finanziarie per lease correnti e non correnti

La tabella che segue fornisce il dettaglio delle passività finanziarie per lease correnti e non correnti.

| (in Euro) | 2020 | 2019 | Var |
|---|-------------------|-------------------|--------------------|
| Quota non corrente leasing finanziari | 43.907.921 | 48.184.666 | (4.276.745) |
| Quota corrente leasing finanziari | 7.694.586 | 5.826.314 | 1.868.272 |
| Totale passività finanziarie per lease correnti e non correnti | 51.602.507 | 54.010.980 | (2.408.473) |

Di seguito il dettaglio delle quote correnti e non correnti delle passività finanziarie per lease in essere al 31 dicembre 2020 e 2019:

| Al 31 dicembre 2020 (in Euro) | Entro 12 mesi | Tra 1 e 5 anni | Oltre 5 anni | Totale |
|----------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Leasing finanziari | 7.694.586 | 15.277.032 | 28.630.889 | 51.602.507 |
| Totale | 7.694.586 | 15.277.032 | 28.630.889 | 51.602.507 |

| 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 |

¹² I parametri per la determinazione dei financial covenants sono definiti contrattualmente.

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

| <i>(in Euro)</i> | Passività finanziarie per lease |
|--|---------------------------------|
| Saldo al 1° gennaio 2020 | 54.010.980 |
| Incrementi per nuovi lease | 1.015.979 |
| Incrementi/(Decrementi) per variazioni lease | (1.002.644) |
| Oneri finanziari | 1.846.462 |
| Pagamenti | (4.268.270) |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | 51.602.507 |

33. 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> | 2020 | 2019 | Var |
|---|-------------------|-------------------|------------------|
| Fondo TFR | 16.084.574 | 14.730.588 | 1.353.986 |
| Piano di incentivazione a medio-lungo termine | 4.312.237 | 2.156.118 | 2.156.119 |
| Totale | 20.396.811 | 16.886.706 | 3.510.105 |

Al 31 dicembre 2020 la voce “Benefici ai dipendenti” è pari ad Euro 20.396.811 (Euro 16.886.706 al 31 dicembre 2019) 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 2019 | 14.730.588 |
| Interessi sull'obbligazione | 123.512 |
| Service cost | 2.547.022 |
| Credito verso INPS per contratto di solidarietà | 80.109 |
| Utilizzi e anticipazioni | (1.270.851) |
| Perdita/(utile) attuariale | (125.806) |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | 16.084.574 |

Le assunzioni attuariali di calcolo ai fini della determinazione del TFR sono dettagliate nella seguente tabella:

| | 2020 | 2019 |
|----------------------------------|--|--|
| Assunzioni economiche | | |
| Tasso annuo di attualizzazione | 0,34% | 0,77% |
| Tasso annuo di inflazione | 0,80% | 1,20% |
| Tasso annuo incremento TFR | 2,10% | 2,40% |
| 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 2020:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 |
|----------------------------------|------------|
| Tasso di turnover + 1% | 15.605.530 |
| Tasso di turnover - 1% | 16.666.383 |
| Tasso di inflazione + 0,25% | 16.703.579 |
| Tasso di inflazione - 0,25% | 15.495.604 |
| Tasso di attualizzazione + 0,25% | 15.329.367 |
| Tasso di attualizzazione - 0,25% | 16.892.207 |

Piano d'incentivazione a medio-lungo termine

La voce accoglie il piano di incentivazione pluriennale 2019-2021 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 2020 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 è determinato sulla base dei flussi di cassa attesi, calcolati sulla base di un tasso di attualizzazione pari allo 0,34%.

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 2019 | 2.156.118 |
| Interessi sull'obbligazione | 14.703 |
| Accantonamento | 2.141.416 |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | 4.312.237 |

34. Fondo imposte differite

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|-------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Fondo imposte differite | 27.544.659 | 30.254.912 | (2.710.253) |
| Totale | 27.544.659 | 30.254.912 | (2.710.253) |

Il "Fondo imposte differite" accoglie le differenze temporanee relative al disallineamento tra il valore contabile ed il relativo fair value rilevato in sede di Purchase Price Allocation per il marchio e la customer relationship.

La seguente tabella riporta le movimentazioni del fondo imposte differite.

| <i>(in Euro)</i> | Marchio | Customer Relationship | Totale |
|------------------------------------|-----------|-----------------------|-------------|
| Saldo al 31 dicembre 2019 | 6.607.374 | 23.647.538 | 30.254.912 |
| Effetto positivo a conto economico | (792.885) | (1.917.368) | (2.710.253) |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | 5.814.489 | 21.730.170 | 27.544.659 |

35. Fondi non correnti

La movimentazione della voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| (in Euro) | Vertenze con terzi | Vertenze con il personale | Altri fondi | Totale |
|----------------------------------|--------------------|---------------------------|------------------|-------------------|
| Saldo al 31 dicembre 2019 | 2.812.687 | 91.588 | 1.160.563 | 4.064.838 |
| Accantonamenti | 30.881.280 | 128.795 | 270.000 | 31.280.075 |
| Rilasci | (1.321.937) | (19.358) | (25.573) | (1.366.868) |
| Utilizzi | (40.856) | (101.512) | (167.001) | (309.369) |
| Saldo al 31 dicembre 2020 | 32.331.174 | 99.513 | 1.237.989 | 33.668.676 |

Al 31 dicembre 2020 la voce “Fondi non correnti” è pari ad Euro 33.668.676 (Euro 4.064.838 al 31 dicembre 2019) ed include prevalentemente gli accantonamenti in relazione ai procedimenti giudiziari pendenti. La voce “Altri fondi” include, in prevalenza, 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 accantonamenti nei fondi non correnti in essere al 31 dicembre 2020 in quanto risultano soddisfatti i requisiti previsti dallo IAS 37, per importi quantificabili per i quali, con il supporto dei legali patrocinanti incaricati, ha ritenuto probabile il rischio di soccombenza, come riportati nella tabella sopra esposta.

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 5 maggio 2021 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. Il giudizio è stato rinviato all'udienza del 10 giugno 2021 per la discussione orale con termine fino al 30 maggio 2021 per il deposito di note conclusive.

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 di 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. Il giudizio è stato rinviato al 29 settembre 2021 per precisazione delle conclusioni.

Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, promosso da Trenitalia SpA avverso le nuove tariffe Lounge di GS Retail SpA - In data 25 agosto 2020, Trenitalia ha notificato ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento (a) del provvedimento di Grandi Stazioni Retail SpA prot. 401 del 28 febbraio 2020, recante "Delibera ART n. 130/2019- applicazione nuove tariffe spazi lounge", previo accertamento dell'illegittimità delle diverse tariffe elaborate dalla medesima società ai sensi delle Delibere ART n. 130/2019 e n. 96/2015, per l'utilizzo da parte delle imprese ferroviarie, ivi inclusa la Società, di spazi in stazione adibiti all'accoglienza e assistenza dei viaggiatori (c.d. Lounge) e (b) di ogni altro atto comunque connesso e coordinato, anteriore e conseguente. A seguito dell'opposizione proposta da Grandi Stazioni

Retail SpA ai sensi dell'art. 10, comma 1, D.P.R. 1199/1971, Trenitalia ha provveduto alla trasposizione del ricorso in sede giurisdizionale, dinanzi al TAR del Lazio. Il ricorso è in attesa di fissazione di udienza.

Azioni legali dinanzi al Tribunale Civile di Roma - In data 20 ottobre 2020, la Società ha proposto opposizione avverso un decreto ingiuntivo notificato da un'impresa ferroviaria per l'importo di euro 191.786 oltre interessi, spese di procedura e successive occorrenze per presunti oneri di formazione ex D.Lgs. 247/2020 e decreto del Ministero dell'infrastruttura e dei trasporti del 30 novembre 2012. La controversia è stata definita con atto di transazione tra le parti e all'udienza del 31 marzo 2021 il Giudice ha trattenuto la causa in decisione per la revocazione del decreto ingiuntivo e la dichiarazione di cessazione della materia del contendere, con compensazione integrale delle spese di lite.

Azione avverso la delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014 recante "Accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie"

In data 8 gennaio 2015, la Società ha notificato un ricorso con il quale ha chiesto l'annullamento della delibera dell'ART n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 recante "Accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie" e relativo allegato, e di ogni altro atto presupposto, connesso e/o consequenziale con particolare riferimento all'inclusione degli investimenti tra le voci di costo da considerare ai fini della determinazione del pedaggio dell'alta velocità. Con ordinanza del 10 marzo 2016, il TAR per il Lazio ha declinato la propria competenza territoriale sulla questione, indicando, quale giudice competente il TAR per il Piemonte dinanzi al quale, la Società ha provveduto a riassumere il ricorso. In data 5 giugno 2017, la Società, all'esito dell'esame dei documenti depositati dall'ART e da Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA) su richiesta del TAR (ordinanza n. 388 del 17 marzo 2017) ha notificato - nell'ambito del giudizio - un ricorso per motivi aggiunti a conferma delle censure già prospettate nell'atto introduttivo del giudizio e dell'illegittimità delle determinazioni tariffarie assunte dall'ART con la delibera 70 del 2014. Con sentenza n. 1239 del 20 novembre 2017, il TAR Piemonte ha respinto il ricorso proposto dalla Società. In data 20 febbraio 2018, la Società ha notificato appello avverso tale sentenza. Il Consiglio di Stato con ordinanza del 5 agosto 2019 ha disposto una verifica in relazione alle contestazioni sollevate dalla Società. L'udienza di discussione è fissata al 7 ottobre 2021.

In data 26 luglio 2017, RFI SpA ha notificato alla Società appello avverso la sentenza n. 541 del 21 aprile 2017 con la quale il TAR Piemonte ha in parte respinto ed in parte dichiarato inammissibile il ricorso proposto da RFI SpA per l'annullamento della delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 dell'ART e di ogni altro atto presupposto, connesso e/o consequenziale. Con sentenza n. 6108/2019 del 9 settembre 2019, il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso proposto da RFI SpA.

In data 31 ottobre 2019, la Società 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 TAR Piemonte n. 541/2017, concernente la delibera dell'ART n. 70/2014. Nell'ambito di tale giudizio, in data 29 novembre 2019, l'ART ha notificato ricorso incidentale, con istanza inibitoria (a cui ha successivamente rinunciato). Con sentenza n. 1262/2019 del 12 febbraio 2021, il Consiglio di Stato, previa riunione con il ricorso proposto da Trenitalia SpA avverso la medesima sentenza, ha dichiarato i ricorsi inammissibili.

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 TAR Piemonte n. 541/2017, concernente la delibera dell'ART n. 70/2014. Con sentenza n. 1262/2019 del 12 febbraio 2021, il Consiglio di Stato, previa riunione con il ricorso proposto da Italo SpA avverso la medesima sentenza (cfr. supra), ha dichiarato i ricorsi inammissibili.

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 TAR Piemonte n. 541/2017, concernente la delibera dell'ART 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.

In ottemperanza alla sentenza 6108/2019 del Consiglio di Stato, con delibera n. 39 del 25 marzo 2021, l'ART ha avviato un procedimento volto ad individuare i criteri per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015 e, a tal fine, indetto una consultazione pubblica sullo schema di atto contenente i criteri per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC per il predetto periodo.

Azione legale dinanzi al Tribunale Civile di Roma – In data 24 febbraio 2021 un fornitore ha proposto ricorso ex art. 702bis c.p.c. per ottenere la condanna della Società al pagamento della somma di Euro 152.618 per erroneo calcolo delle somme dovute in relazione all'acquisto di spazi pubblicitari e relativi premi. L'udienza per la comparizione delle parti è fissata nel mese di aprile 2021.

Azioni legali promosse dinanzi al Giudice del Lavoro – La Società è parte convenuta in giudizi aventi ad oggetto le seguenti fattispecie: rivendicazione dell'instaurazione di un rapporto di lavoro subordinato, impugnazione di provvedimenti disciplinari e presunta condotta antisindacale. 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 e Tribunale – La Società è parte convenuta in giudizi promossi da alcuni viaggiatori che chiedono rimborsi o lamentano presunti danni, patrimoniali e non, a fronte di problematiche connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19, all'acquisto dei biglietti, al ritardo del treno sul quale gli stessi viaggiavano ovvero a sinistri occorsi ai medesimi a bordo treno. Ove quantificabili e aventi un rischio di soccombenza probabile, sono stati accantonati in Bilancio fondi per rischi e oneri specifici.

36. Debiti commerciali

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| (in Euro) | 2020 | 2019 | Var |
|---|--------------------|--------------------|---------------------|
| Debiti verso fornitori | 87.406.105 | 131.780.023 | (44.373.918) |
| Debiti per fatture da ricevere da fornitori | 57.892.004 | 57.024.276 | 867.728 |
| Totale | 145.298.109 | 188.804.299 | (43.506.190) |

Al 31 dicembre 2020 la riduzione dei debiti commerciali, pari ad Euro 43.506.190, è ascrivibile prevalentemente alla contrazione dell'attività commerciale per effetto della diffusione della pandemia e dell'introduzione delle misure restrittive imposte dalle autorità governative e, di conseguenza, dei costi operativi connessi oltre che alla rimodulazione di termini e condizioni contrattuali con alcuni partner commerciali in funzione della riduzione della produzione.

Il fornitore della flotta Italo ha ceduto ad una società di factoring (il "factor") crediti commerciali maturati nei confronti di Italo. Tali partite sono iscritte nei debiti verso fornitori al 31 dicembre 2020. 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 2020 i debiti commerciali verso il factor ammontano ad Euro 18.796.279.

37. Risconti passivi servizi di trasporto

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|--|-------------------|-------------------|---------------------|
| Risconti passivi da servizi di trasporto | 34.555.290 | 44.585.304 | (10.030.014) |
| Totale | 34.555.290 | 44.585.304 | (10.030.014) |

La voce include prevalentemente le vendite di biglietti da servizi di trasporto che saranno erogati successivamente alla chiusura di ciascun periodo rappresentato e i rimborsi dovuti ai passeggeri a seguito di ritardi e disservizi.

Il decremento del valore rispetto all'esercizio precedente, pari ad Euro 10.030.014, è prevalentemente ascrivibile ai minori volumi di biglietti venduti a seguito delle misure restrittive imposte dalle autorità governative, in ragione dell'emergenza sanitaria, per effetto della diffusione della pandemia.

38. Altre passività correnti

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 | Var |
|---|-------------------|-------------------|------------------|
| Debiti verso dipendenti | 18.556.376 | 13.590.050 | 4.966.326 |
| Debiti tributari e previdenziali | 5.853.018 | 6.402.936 | (549.918) |
| Altre passività diverse | 1.446.263 | 3.489.534 | (2.043.271) |
| Passività corrente per importi transati | - | 1.307.193 | (1.307.193) |
| Strumenti finanziari derivati passivi | 2.180.376 | 1.480 | 2.178.896 |
| Debito per oneri finanziari derivati | 130.744 | 54.675 | 76.069 |
| Totale | 28.166.777 | 24.845.868 | 3.320.909 |

Il decremento della voce "Debiti tributari e previdenziali" è frutto dell'utilizzo degli istituti contrattuali messi a disposizione dal Governo a sostegno delle imprese colpite dagli effetti dell'emergenza epidemiologica.

La voce "altre passività diverse" include principalmente i depositi cauzionali ricevuti dalle agenzie di viaggio in relazione all'attività di vendita di biglietti di trasporto e altre passività verso clienti. La riduzione della voce è ascrivibile ai minori volumi di vendita.

La voce "Strumenti finanziari derivati passivi" accoglie il fair value degli strumenti derivati detenuti in portafoglio alla data di riferimento del bilancio.

Gli 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, alcuni dei quali sono classificati come "ESG Linked", possiedono i requisiti previsti dall'hedge accounting e qualificano come derivati di copertura dei flussi finanziari dei finanziamenti in essere.

La variazione in aumento è ascrivibile all'effetto combinato di:

- incremento del nozionale complessivo del portafoglio degli strumenti finanziari derivati, e
- variazione della curva dei tassi di interesse.

La seguente tabella presenta le attività e le passività finanziarie valutate e rilevate al fair value al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019:

| Al 31 dicembre 2020 (in Euro) | Livello 1 | Livello 2 | Livello 3 | Totale |
|-------------------------------------|-------------------|------------------------|-----------|------------------------|
| Attività finanziarie | | | | |
| Obbligazioni | - | - | - | - |
| Depositi a termine | - | - | - | - |
| Liquidità | 20.212.824 | - | - | 20.212.824 |
| Totale attività finanziarie | 20.212.824 | - | - | 20.212.824 |
| Passività finanziarie | | | | |
| Finanziamenti non correnti | - | (1.097.349.355) | - | (1.097.349.355) |
| Finanziamenti correnti | - | (3.875.432) | - | (3.875.432) |
| Strumenti derivati | - | (2.180.376) | - | (2.180.376) |
| Totale passività finanziarie | - | (1.103.405.163) | - | (1.103.405.163) |

| Al 31 dicembre 2019 (in Euro) | 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) |

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.

| (in Euro) | 2020 | 2019 |
|--------------------|-------------------|------------------|
| Amministratori | 11.433.494 | 5.262.619 |
| Collegio Sindacale | 140.000 | 140.000 |
| Totale | 11.573.494 | 5.402.619 |

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 2020 sono pari ad Euro 403.000 (al netto dell'IVA e delle spese sostenute) ed includono:

- le attività di revisione contabile svolte sul Bilancio dell'esercizio 2020;
- le verifiche svolte per la sottoscrizione delle dichiarazioni fiscali trimestrali e annuali;
- altri servizi di revisione contabile e diversi dalla revisione contabile.

| (in Euro) | 2020 |
|---------------------------------------|----------------|
| Revisione contabile | 95.000 |
| Servizi di attestazione fiscale | 18.000 |
| Altri servizi di revisione contabile | 110.000 |
| Altri servizi diversi dalla revisione | 180.000 |
| Totale | 403.000 |

Garanzie

Le garanzie rilasciate da istituti bancari per conto della Società a favore di terzi si analizzano come segue:

| <i>(in Euro)</i> | 2020 | 2019 |
|--|-------------------|-------------------|
| Fidejussioni a garanzia esecuzione contratti locazione | 2.424.733 | 2.433.755 |
| Fidejussioni a garanzia rimborso eccedenze IVA | - | 34.968.801 |
| Fidejussioni a favore di RFI SpA per utilizzo infrastruttura | 15.876.000 | 15.876.000 |
| Altro | 1.031.679 | 632.138 |
| Totale | 19.332.412 | 53.910.694 |

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 della flotta EVO e ai contratti di manutenzione della flotta Italo.

Di seguito sono riepilogati gli ammontari dei pagamenti previsti per contratti non cancellabili al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019.

| <i>(in Euro)</i> | Al 31 dicembre 2020 | | Al 31 dicembre 2019 | |
|------------------|---------------------|----------------------|---------------------|----------------------|
| | Acquisto treni | Manutenzione treni | Acquisto treni | Manutenzione treni |
| Entro 12 mesi | 43.972.000 | 65.349.191 | 62.660.356 | 74.725.250 |
| Tra 1 e 5 anni | - | 352.121.953 | 43.972.000 | 330.682.069 |
| Oltre 5 anni | - | 1.913.582.121 | - | 1.957.348.955 |
| Totale | 43.972.000 | 2.331.053.265 | 106.632.356 | 2.362.756.274 |

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, anche con il supporto dei legali patrocinanti incaricati, che gli esiti di tali procedimenti non possano ragionevolmente comportare significativi impatti negativi sul Bilancio. Pertanto, coerentemente con le prescrizioni dello IAS 37, 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 e per i quali non risulta possibile determinare l'effetto economico e finanziario. 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 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, Trenitalia SpA 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. L'udienza di discussione è fissata l'11 maggio 2021.

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. All'esito dell'udienza di trattazione dell'11 marzo 2021, il ricorso è stato trattenuto in decisione.

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. Il ricorso 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 SpA 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. A seguito dell'opposizione proposta dall'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti ai sensi dell'art. 10, comma 1, D.P.R. 1199/1971, Trenitalia SpA, in data 24 marzo 2020, ha provveduto alla trasposizione del ricorso in sede giurisdizionale, dinanzi al TAR del Piemonte. In data 7 luglio 2020, Trenitalia – nell'ambito del giudizio - ha notificato un ricorso per motivi aggiunti con il quale ha chiesto l'annullamento della comunicazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti prot. 0006839/2020 dell'8 maggio 2020, recante "Delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) n. 130/2019 recante "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari. Conclusione del procedimento". Dichiarazione di non

appartenenza all'ambito di applicazione della delibera ART n. 130/2019. Riscontro". All'esito dell'udienza del 25 novembre 2020, il giudizio è stato trattenuto in decisione.

Azione legale dinanzi al TAR del Lazio – In data 19 gennaio 2021, un'impresa ferroviaria ha notificato alla Società ricorso per motivi aggiunti per l'annullamento dei provvedimenti con i quali il Ministero dell'infrastruttura e dei trasporti ha rigettato l'istanza dalla stessa presentata per la concessione del contributo di cui all'art. 214 del decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito in legge 17 luglio 2020 n. 77 e (ii) ogni atto ad essi presupposto, connesso e consequenziale. La Società si è costituita nel giudizio. In data 15 marzo 2021, l'impresa ferroviaria ha notificato ulteriori motivi aggiunti in relazione a ulteriori provvedimenti relativi alla mancata ammissione della stessa al contributo in questione. Il ricorso è in attesa di fissazione di udienza.

Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, promosso da Trenitalia SpA avverso i Piani di Utilizzo delle Stazioni di GS Retail S.p.A. – In data 2 aprile 2021, Trenitalia ha notificato ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento (a) del provvedimento di Grandi Stazioni Retail SpA recante "Piano di Utilizzo della Stazione 2022 – Misura 11.6 della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 130/2019" e (b) di ogni altro atto comunque connesso e coordinato, anteriore e conseguente. Il procedimento è in corso.

La Società potrebbe essere, in futuro, coinvolta in giudizi e procedimenti promossi: (i) da fornitori che hanno sollevato contestazioni in merito all'esecuzione degli obblighi contrattuali, (ii) da viaggiatori che contestano presunte pratiche commerciali scorrette, chiedono rimborsi o risarcimenti danni per problematiche connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19, all'acquisto dei biglietti, al ritardo del treno sul quale gli stessi viaggiavano ovvero a sinistri occorsi ai medesimi a bordo treno, (iii) da collaboratori, dipendenti o ex dipendenti aventi ad oggetto la richiesta di pagamento di competenze che si presumono dovute e risarcimento danni, l'impugnazione di provvedimenti disciplinari e di licenziamento, richiesta riconoscimento di inquadramento superiore, con conseguente richiesta di pagamento delle differenze retributive e altri crediti di lavoro nonché risarcimento danni, (iv) da terzi aventi ad oggetto la richiesta di risarcimento danni per presunta violazione di diritti di immagine, (v) da altre imprese ferroviarie richiedenti l'indennizzo di cui agli artt. 1 e ss del decreto del Ministero dell'infrastruttura e dei trasporti del 30 novembre 2012 e/o (vi) dall'AGCM o dall'ART in merito alla gestione da parte della Società dei rimborsi dovuti a seguito dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

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 2020 e al 31 dicembre 2019.

I rapporti con parti correlate indicati nelle tabelle che seguono includono, per i periodi rappresentati:

- Azionisti: Allianz SpA.
- Controllate da azionisti: Essecieffe Investment Srl.
- 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 2020 e al 31 dicembre 2019.

| <i>(in Euro)</i> | 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 2020 | - | - | (11.273.592) | (1.508.934) | (12.782.526) | (63.769.625) | 20,04% |
| Periodo chiuso al 31 dicembre 2019 | - | - | (5.122.996) | (1.472.331) | (6.595.327) | (69.445.177) | 9,50% |
| Altri costi operativi | | | | | | | |
| Periodo chiuso al 31 dicembre 2020 | (217.671) | (600.000) | (12.429) | (41.699) | (871.799) | (98.709.295) | 0,88% |
| Periodo chiuso al 31 dicembre 2019 | (219.964) | (598.348) | (11.213) | (37.383) | (866.907) | (100.079.705) | 0,87% |

| <i>(in Euro)</i> | 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 2020 | - | - | 1.111.828 | 658.360 | 1.770.188 | 20.396.811 | 8,68% |
| Al 31 dicembre 2019 | - | - | 554.430 | 581.708 | 1.136.138 | 16.886.706 | 6,73% |
| Altre passività correnti | | | | | | | |
| Al 31 dicembre 2020 | - | - | 9.054.200 | 226.856 | 9.281.056 | 28.166.777 | 32,95% |
| Al 31 dicembre 2019 | - | - | 2.930.634 | 232.151 | 3.162.785 | 24.845.868 | 12,73% |

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;
- 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.

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 bilancio.

Le altre passività correnti si riferiscono, prevalentemente, a compensi e premi maturati e non ancora liquidati ai membri del CdA e ai 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 | Importo in Euro |
|--|---|-----------------|
| MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI | Riduzione del canone d'accesso all'infrastruttura (D.L. n. 34 del 19 maggio 2020) | 30.150.857 |

Con il decreto legge 34 del 19 maggio 2020, le autorità governative hanno previsto, tra le altre misure, la riduzione del canone d'accesso all'infrastruttura ferroviaria per il 2020 a favore di tutte le compagnie ferroviarie che trasportano passeggeri non soggette ad obblighi di servizio pubblico, con una riduzione

complessiva del canone d'accesso all'infrastruttura pari a circa: (i) l'80% a partire dal 10 marzo sino al 30 giugno 2020, e (ii) il 50% a partire dal 1 luglio sino al 31 dicembre 2020.

Non essendoci una vera e propria erogazione monetaria che consentirebbe di fissare il momento temporale nel quale si è beneficiato del contributo, si è ritenuto opportuno adottare il criterio della competenza sebbene la normativa in materia di trasparenza delle erogazioni pubbliche preveda l'esposizione nelle note al bilancio di "[...]informazioni relative a sovvenzioni, sussidi, vantaggi, contributi o aiuti, in denaro o in natura, non aventi carattere generale e privi di natura corrispettiva, retributiva o risarcitoria, agli stessi effettivamente erogati dalle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e dai soggetti di cui all'articolo 2-bis del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33" indicando pertanto l'utilizzo di un criterio per cassa.

41. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

In data 11 gennaio 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (già Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze ha emanato il decreto di ammissione al contributo, ai sensi dell'art. 214 del decreto-legge n.34 del 19 maggio 2020.

Con i DPCM del 2 marzo 2021, del 13 marzo 2021 n.30 e il decreto-legge 1 aprile 2021 n.44, le autorità governative hanno imposto nuovamente misure per il contenimento del contagio da COVID-19 in pressoché l'intera penisola sino al 30 aprile 2021, raccomandando fortemente di evitare tutti gli spostamenti non necessari e dando così avvio ad un nuovo calo della domanda e, pertanto, dell'offerta commerciale. Inoltre, è stato diffuso il Piano strategico nazionale per l'esecuzione della campagna vaccinale con la definizione delle modalità e priorità di vaccinazione sull'intero territorio nazionale.

In data 15 marzo 2021, la Società ha presentato al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la richiesta di ammissione ai contributi di cui al comma 5-bis dell'articolo 214 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77. L'istanza di rendicontazione, predisposta secondo i medesimi criteri, modalità e prescrizioni dettate dal decreto interministeriale n. 472 del 22 ottobre 2020 secondo cui è stata avanzata la prima richiesta, è volta al riconoscimento di una seconda contribuzione a valere sugli effetti economici subiti, direttamente imputabili all'emergenza COVID-19, nel periodo compreso dal 1°agosto 2020 al 31 dicembre 2020 (secondo periodo di contribuzione).

Con il decreto-legge del 22 marzo 2021 n. 41, le autorità governative hanno emanato nuove disposizioni volte a potenziare gli strumenti di contrasto alla diffusione del contagio da COVID-19 e di contenimento sociale ed economico delle misure di prevenzione adottate. Gli interventi previsti si articolano in 5 ambiti i) il sostegno alle imprese e agli operatori del terzo settore, ii) il lavoro e il contrasto alla povertà, iii) la salute e la sicurezza, iv) il sostegno agli enti territoriali, v) ulteriori interventi settoriali.

Nel mese di marzo la Commissione Europea ha rilasciato la dichiarazione di compatibilità ai sensi dell'art. 108 paragrafo 3 del Trattato di Funzionamento dell'Unione europea con riferimento alle risorse erogate alle imprese ferroviarie merci e passeggeri secondo quanto stabilito nell'art. 214 del decreto-legge 34 del 19 maggio 2020. Per l'effetto è stato determinato l'importo teso a compensare i danni subiti dalla Società fino al 30 giugno 2020 che ammonta ad Euro 145,6 milioni e che contribuisce ai ricavi operativi dell'esercizio in misura pari ad Euro 141,2 milioni, in considerazione del fatto che l'incasso avverrà in 15 erogazioni annuali fino al 2034.

In forza della suddetta dichiarazione, in data 9 aprile 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha autorizzato il pagamento delle prime due rate del contributo per un importo complessivo pari ad Euro 19,4 milioni, previa trasmissione ai competenti organi di controllo per la registrazione.

* * * * *

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.

Roma, 26 aprile 2021

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Luca Cordero di Montezemolo