

**Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

**RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE**

**AL 31 DICEMBRE 2021**

**RETE FERROVIARIA ITALIANA – Società per Azioni – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**

Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 *sexies* del codice civile e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma

Capitale Sociale: euro 31.528.425.067,00 interamente versati

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Codice Fiscale: 01585570581 e Partita IVA: 01008081000 - R.E.A. 758300

## MISSIONE DELLA SOCIETA'

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito RFI) è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito Gruppo FS) preposta alla gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico Ferrovie dello Stato (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita sia con mezzi propri (ottenuti tramite finanziamenti da terzi e versamenti in conto capitale sociale dallo Stato prima e da Ferrovie dello Stato Italiane dopo) che, attualmente, attraverso contributi in conto impianti dallo Stato.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale di cui al D. Lgs. n. 112 del 2015, ivi incluse le stazioni passeggeri e gli impianti merci modali e intermodali, nonché la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- gli altri compiti attribuiti a RFI in qualità di Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa quali: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, nonché ogni ulteriore attività necessaria o utile per il perseguimento dei fini istituzionali indicati dalle competenti Autorità nazionali e comunitarie.

In data 5 aprile 2019 è stata approvata dall'Assemblea Straordinaria di RFI una modifica dello statuto consistente nell'ampliamento dell'oggetto sociale di RFI prevedendo: (i) la possibilità di effettuare il collegamento ferroviario via mare tra la Sicilia e la penisola anche attraverso l'impiego di "mezzi navali veloci"; (ii) la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie regionali di cui al D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, ivi inclusi i beni, le aree e gli *asset* strettamente necessari, correlati e funzionali alla gestione, il tutto in attuazione delle previsioni contenute nell'art 47, commi 4 e 11-bis, del D.L. n. 50/2017. Si è inoltre proceduto ad una rivisitazione dei compiti di RFI in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, al fine di renderli coerenti col vigente quadro normativo di settore, nonché ad una sostituzione dei richiami al previgente D.Lgs. n. 188/2003 con l'attuale normativa di settore rappresentata dal D.Lgs. n. 112/2015.

Tra i compiti attribuiti al Gestore, le funzioni principali sono relative a:

- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e la Sicilia e la Sardegna, potendo effettuare con la Sicilia anche collegamenti tramite mezzi navali veloci;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;

- coordinare le attività di ricerca sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- progettare, costruire, gestire e mantenere le infrastrutture ferroviarie regionali secondo quanto disposto dal D.L. n. 50/2017;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

---

**ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE****Consiglio di Amministrazione:**

Presidente Anna Masutti

Amministratore Delegato Vera Fiorani

Consiglieri Enrico Corali

Silvio Martuccelli

Taini Giuseppe Antonio

**Collegio Sindacale:**

Presidente Mauro D'Amico

Sindaci effettivi Silvia Razzolini

Lorenzo Stanghellini

Sindaci supplenti Ennio Celio Luglio

Monica Petrella

**Dirigente Preposto <sup>(1)</sup>:**

Andrea Pascucci

(1) Nomina avvenuta con delibera del Consiglio d'Amministrazione del 2 febbraio 2021  
in sostituzione della Dott.ssa Vera Fiorani (CO n.580/AD del 03/02/2021)

**Società di Revisione:**

KPMG S.p.A.  
(durata incarico: 2020, 2021 e 2022)

**INDICE**

<b>Relazione sulla gestione .....</b>	<b>10</b>
Legenda e glossario .....	11
Principali risultati raggiunti nel 2021 .....	15
La nostra azienda .....	16
Quadro normativo e regolatorio.....	18
I rapporti con lo Stato .....	24
I rapporti con i clienti .....	27
Principali eventi dell'anno .....	33
Risorse umane.....	38
Sostenibilità e ambiente .....	39
Quadro macroeconomico.....	45
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria.....	48
Investimenti .....	54
Lo sviluppo della rete.....	54
Tecnologie integrate .....	56
Infrastruttura .....	60
Le stazioni.....	60
La sicurezza nell'esercizio ferroviario.....	66
Attività di ricerca e sviluppo .....	71
Andamento economico delle società controllate .....	74
Azioni proprie .....	78
Procedimenti e contenziosi.....	79
Compensi degli amministratori con deleghe.....	90
Informativa relativa all'articolo 2497 ter .....	90
Fattori di rischio.....	90
Evoluzione prevedibile della gestione .....	97
<b>Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 .....</b>	<b>100</b>
<b>Prospetti contabili.....</b>	<b>100</b>
Conto Economico.....	101
Conto Economico complessivo.....	102
Situazione patrimoniale - finanziaria .....	103
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto .....	104
Rendiconto Finanziario .....	105
<b>Note esplicative al bilancio.....</b>	<b>106</b>
Premessa .....	107
Note sul Conto Economico .....	133
Note sullo Stato Patrimoniale .....	144
Passività e attività potenziali .....	183
Compenso alla società di revisione .....	184

---

Compensi Amministratori e sindaci .....	184
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento .....	185
Parti correlate.....	185
Garanzie .....	191
Impegni finanziari di terzi .....	191
Informazioni ex lege n.124/2017 .....	193
Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio.....	194
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio .....	195

## LETTERA DELLA PRESIDENTE

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) nell'esercizio 2021 ha conseguito un risultato economico positivo di 275 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto al precedente esercizio, fortemente influenzato dagli effetti dell'emergenza sanitaria e dalle conseguenti misure di contenimento. Nonostante il perdurare della pandemia da COVID-19, l'anno 2021 registra, infatti, un forte recupero delle attività economiche grazie alla ripresa dei consumi (PIL 2021 + 6,5%) in un quadro, comunque, di incertezza legato in particolare alla crescita del prezzo delle materie prime.

L'EBITDA presenta un miglioramento di 119 milioni di euro (36%) rispetto al precedente esercizio principalmente legato ad eventi straordinari. In particolare, sui Ricavi operativi hanno inciso positivamente il conguaglio ex Delibera ART n.88/2021 - che ha riconosciuto a RFI circa 124 milioni di euro quale canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015 nonché ulteriori 20 milioni di euro a titolo di rivalutazione monetaria - e la vendita di materiale fuori uso (circa 45 milioni di euro) dovuta alla significativa manutenzione straordinaria dell'armamento e alla conseguente vendita di ferro e rame ricavati dalle rotaie e dagli impianti rinnovati.

Anche l'EBIT conferma l'andamento positivo per l'azienda, registrando un miglioramento di 202 milioni di euro rispetto all'esercizio 2020.

L'avanzamento economico degli investimenti, pari a 5.591 milioni di euro, rappresenta il valore più alto dell'ultimo decennio, con un incremento pari a 1.406 milioni di euro (circa 33,6%) rispetto all'esercizio precedente. Il volume complessivo degli investimenti è stato destinato per circa 1.914 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali, per circa 3.677 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 294 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Il forte impulso è derivato dal PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), lo strumento che traccia gli obiettivi, le riforme e gli investimenti che l'Italia intende realizzare grazie all'utilizzo dei fondi europei di *Next Generation EU*, per attenuare l'impatto economico e sociale della pandemia e rendere l'Italia un Paese più equo, verde e inclusivo, con un'economia più competitiva, dinamica e innovativa.

In tale contesto, la nostra azienda è stata chiamata a svolgere un ruolo fondamentale nella definizione e nell'attuazione del PNRR con riferimento, in particolare, agli investimenti previsti nella Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", destinati per l'80% a interventi di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria nazionale e regionale, di cui 23,86 miliardi di euro dedicati a investimenti RFI.

Tale circostanza rende RFI un'azienda protagonista del rilancio del Paese post pandemia e della transizione *green* e digitale del sistema di mobilità. Gli interventi che saranno messi in campo prevedono il rafforzamento dell'intermodalità tra territori e mezzi di trasporto, l'estensione della connettività e delle prestazioni dell'AV realizzando infrastrutture diverse per le esigenze di ciascun territorio e la realizzazione di nuove linee a cui saranno poi affiancati interventi di velocizzazione di quelle esistenti massimizzando l'offerta di collegamenti veloci Nord-Sud/Est-Ovest. Tra gli impegni dei prossimi sei anni, inoltre, ci sarà anche l'accelerazione dei lavori per le grandi opere già in cantiere. Inoltre, le stazioni ferroviarie diventeranno sempre più luoghi accessibili e attrattivi grazie a una più efficace integrazione tra treno e trasporto pubblico su gomma, collegamenti con la rete ciclabile e sviluppo di reti di ricarica per la mobilità elettrica.

Gli investimenti RFI inseriti nel PNRR sono stati definiti in ottica di funzionalità alla crescita e alla trasformazione sostenibile del Paese e del suo sistema di mobilità (accessibilità e connessione dei territori, integrazione tra diversi



modi di trasporto, attrattività della modalità ferroviaria, resilienza ed efficientamento energetico della rete, interoperabilità e sicurezza, ecc.) e di *compliance* con gli obiettivi ambientali nel Reg (UE) 2020/852 .

Nel quadro degli impegni per il *Green Deal*, il *Next Generation EU* e il PNRR, l'azienda ha intrapreso nel 2021, con il coinvolgimento di tutto il *top management*, un importante progetto di *change management* denominato "Sostenibilità RFI *on the go*" mirato ad accelerare l'integrazione e lo sviluppo delle migliori pratiche di sostenibilità nella conduzione degli investimenti ed in genere di tutti i processi aziendali, al fine di massimizzare il contributo di RFI al perseguimento degli obiettivi di lungo periodo del Gruppo FS e degli SDGs (*Sustainable Development Goals*).

Sempre in tema di sostenibilità, nel corso del 2021 sono proseguite in RFI iniziative formative volte a sostenere il percorso di integrazione della sostenibilità in tutti i processi aziendali per innescare percorsi virtuosi e massimizzare il valore ambientale e sociale dell'attività d'impresa e di *governance*.

In tale contesto, particolare rilevanza hanno assunto, in ambito aziendale, le iniziative formative di *Corporate Governance* con l'intento di contribuire a creare un sistema di regole comuni ed una cultura condivisa di riferimento, rafforzando e diffondendo competenze specifiche per una maggiore consapevolezza dei ruoli aziendali e delle connesse responsabilità nell'ambito della gestione aziendale.

Sono stati pertanto organizzati approfondimenti mirati, rivolti ai primi riporti dei vertici aziendali, con riferimento all'amministrazione delle società per azioni, ai principi di funzionamento del Consiglio di Amministrazione ed alla responsabilità degli amministratori, al ruolo degli organismi di controllo, nonché alle responsabilità degli enti ex D.Lgs. 231/2001, con l'intento di favorire così lo sviluppo di una piena consapevolezza dei ruoli e delle responsabilità che ciascuno è chiamato ad esprimere a rafforzamento e presidio dei sistemi di controllo e gestione dei rischi interni.

Sulla scorta di tale esperienza, anche nel 2022 la Società intende proseguire nel percorso di formazione intrapreso sui temi della *Corporate Governance* allargando la platea dei soggetti interessati ed ampliando il campo di riferimento ad altre tematiche e materie di rilevanza strategica per RFI e di impatto sul *business* aziendale.

Da ultimo è importante rilevare che nel 2021 sono anche proseguite le attività formative a supporto della Cultura della Sicurezza, con l'obiettivo di consolidare a livello aziendale un approccio condiviso e uniforme di gestione delle tematiche di sicurezza ed a diffondere le *best practice* del personale di RFI nell'ambito dei luoghi di lavoro. A tal proposito è stato avviato anche un nuovo progetto denominato "SICURI INSIEME" volto a sperimentare un nuovo approccio con le Imprese Appaltatrici, anche allo scopo di definire un modello di patenti a punti ed aumentare la consapevolezza dei lavoratori delle Imprese Appaltatrici.

La Società, infine, sta seguendo con estrema attenzione gli sviluppi della situazione geopolitica e della crisi diplomatica e militare che sta colpendo l'est Europa, la Russia e l'Ucraina in particolare, e che si ritiene avrà effetti sul quadro macroeconomico e politico globale, con possibili ripercussioni sui mercati economico-finanziari e sui prezzi delle materie prime, in particolare su quelli delle risorse energetiche.

La Presidente

## **RELAZIONE SULLA GESTIONE**

## LEGENDA E GLOSSARIO

Di seguito i criteri utilizzati per la costruzione degli indicatori di *performance* di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla gestione, rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi del bilancio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal *business*:

- **Margine Operativo lordo - EBITDA:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è riconducibile alla sola gestione caratteristica. È calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
- **Risultato operativo - EBIT:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all' "EBITDA" gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale:** è determinato dalla sommatoria delle Rimanenze, dei Contratti di costruzione, dei Crediti commerciali correnti e non correnti, dei Debiti commerciali correnti e non correnti e degli Acconti a fornitori.
- **Altre attività nette:** sono determinate dalla sommatoria dei Crediti ed anticipi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) per contributi, delle Attività per imposte anticipate, delle Altre attività correnti e non correnti e delle Altre passività correnti e non correnti.
- **Capitale circolante:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e delle Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** è determinato dalla sommatoria delle voci Immobili, impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Attività nette possedute per la vendita:** sono determinate da componenti patrimoniali per i quali si ritiene che il valore contabile possa essere recuperato principalmente con un'operazione di vendita o un trasferimento ai soci nonché con il loro uso continuativo.
- **Capitale Investito Netto - CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e dalle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta - PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato dalla sommatoria dei Prestiti obbligazionari, dei Finanziamenti da banche a lungo termine, delle quote correnti a essi riferiti, dei Finanziamenti da banche a breve termine, dei Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, delle Disponibilità liquide e delle Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **Mezzi Propri - MP:** è un indicatore di bilancio calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato di esercizio.
- **Ebitda margin:** è un indice percentuale di redditività. È determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.

- **Ebit margin – ROS (return on sales):** è un indice percentuale di redditività delle vendite. È determinato dal rapporto tra l'EBIT ed i Ricavi operativi.
- **Grado di indebitamento finanziario:** è un indicatore utilizzato per misurare l'indebitamento dell'azienda. È determinato dal rapporto tra la PFN ed i Mezzi Propri.
- **ROE (return on equity):** è un indice percentuale di redditività del capitale proprio. È determinato dal rapporto tra il Risultato Netto (RN) e i Mezzi Propri Medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di esercizio.
- **ROI (return on investment):** è un indice percentuale di redditività del capitale investito attraverso la gestione tipica dell'azienda. È calcolato come il rapporto tra l'EBIT e il CIN medio (tra inizio e fine esercizio).
- **Rotazione del capitale investito - NAT:** è un indicatore di efficienza, in quanto esprime la capacità del capitale investito di "trasformarsi" in ricavi di vendita. È determinato dal rapporto tra Ricavi operativi e CIN medio (tra inizio e fine esercizio).

Di seguito il glossario dei termini delle attività operative di uso più ricorrente:

- **ACC/ACC-M:** Apparato Centrale Computerizzato (Multistazione). Apparato centrale elettronico computerizzato per il comando e il controllo di impianti di segnalamento e sicurezza di stazione.
- **ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti:** Organo competente per la regolazione dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori.
- **ATC:** *Automatic Train Control*. Sistema di controllo automatico della marcia del treno. E' l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'*Automatic Train Protection (ATP)*
- **AV/AC:** Alta Velocità-Alta Capacità. Sistema di linee e mezzi specializzati per l'Alta Velocità e/o l'Alta Capacità di trasporto.
- **CSEA:** Cassa per i servizi energetici e ambientali.
- **CIPESS:** Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile.
- **Contratto di Programma – Parte Servizi o Parte Investimenti:** Contratti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento ed altre condizioni, quali ad esempio la manutenzione ordinaria e/o straordinaria della rete, per favorire lo sviluppo del sistema ferroviario.
- **Direttrice:** insieme di linee ferroviarie avente particolari caratteristiche di importanza per il volume dei traffici e le relazioni di trasporto che su di essa si svolgono, congiungendo fra loro centri o nodi principali della rete.
- **DPCM:** Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.
- **ERA - European Railway Agency:** è l'agenzia dell'Unione Europea (UE), che stabilisce i requisiti obbligatori per le ferrovie europee ed i costruttori sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità,

che si applicano al sistema ferroviario trans europeo. L'ERA fissa gli obiettivi comuni di sicurezza, i metodi e gli indicatori comuni di sicurezza e segue la direttiva 2004/49 / CE e successive modifiche.

- **ERTMS (European Rail Traffic Management System):** sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.
- **ETCS (European Train Control System):** sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC (*Automatic Train Control*). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi.
- **GSM-R (Global System for Mobile Communication-Railway):** *standard* europeo per la telefonia radiomobile pubblica di tipo digitale, con velocità di trasmissione di 9,6 Kbps.
- **ICT:** *Information and Communication Technology*.
- **MATTM:** Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
- **MEF:** Ministero dell'Economia e delle Finanze.
- **MIMS:** Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile.
- **NODO:** locuzione convenzionale che definisce un'area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, che rappresentano la prosecuzione dei principali itinerari che entrano nello stesso nodo nonché altre linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.
- **OPI:** Orientamenti preliminari Assirevi in tema di IFRS.
- **PIR:** Prospetto Informativo della Rete, è il documento che contiene criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità dell'infrastruttura e all'erogazione dei servizi nonché un'esposizione dettagliata delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa.
- **PL:** Passaggio a livello.
- **Posto Movimento - PM:** località non adibita al servizio viaggiatori.
- **PMdA:** Pacchetto Minimo di Accesso.
- **PRG:** Piano Regolatore Generale.
- **Raddoppio:** trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.
- **Terminal:** infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.
- **TLC:** Telecomunicazioni.
- **Sistema Comando Controllo/Controllo Traffico Computerizzato Grande rete SCC/CTC:** è un sistema per la regolazione della circolazione per direttrici e nodi con caratteristiche di prestazioni superiori ai tradizionali sistemi per il controllo del traffico centralizzato.

- 
- **Sistema di Controllo Marcia Treno - SCMT:** prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.
  - **Sistema Supporto alla Circolazione – SSC:** controlla e gestisce la circolazione ferroviaria sulla linea dai Posti centrali di Bologna e Verona.
  - **Trasporto intermodale:** trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con spostamento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).
  - **Treni-km:** km di linea ferroviaria percorsi da un treno in un dato arco temporale di riferimento.

**PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2021**

		<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>ROE</b>	RN/MP*	<b>0,82%</b>	<b>0,11%</b>
<b>ROI</b>	EBIT/CI	<b>0,76%</b>	<b>0,20%</b>
<b>ROS (EBIT MARGIN)</b>	EBIT/RIC	<b>8,91%</b>	<b>2,85%</b>
<b>EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)</b>	EBITDA/RIC	<b>14,80%</b>	<b>13,36%</b>
<b>ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)</b>	RIC/CI	<b>0,09</b>	<b>0,07</b>
<b>GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO</b>	PFN/MP	<b>0,05</b>	<b>0,07</b>

**LEGENDA**

**CI:** Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio)

**EBIT:** Risultato operativo

**EBITDA:** Margine operativo lordo

**MP\*:** Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio

**MP:** Mezzi propri

**PFN:** Posizione finanziaria netta

**RIC:** Ricavi operativi

**RN:** Risultato netto

## LA NOSTRA AZIENDA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito anche la "Società" ovvero "RFI") svolge le proprie attività ed eroga i propri servizi nel rispetto dei «principi sull'erogazione dei servizi pubblici» e dei valori comuni a tutto il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

I principali ambiti di attività svolte da RFI nel perimetro dell'Atto di Concessione e sulla base delle specifiche normative di settore riguardano:

- la gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria, anche tramite il presidio dei sistemi di controllo e comando della marcia dei treni;
- il mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) per la sua piena utilizzabilità da parte delle Imprese di Trasporto, attraverso le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, dal 2014 disciplinate, insieme alle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria verso la Sicilia e la Sardegna, dal "Contratto di Programma – parte Servizi" sottoscritto tra RFI, nella sua qualità di Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (GI), e lo Stato;
- la progettazione e realizzazione degli investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura esistente e delle sue dotazioni tecnologiche oltre che per lo sviluppo e la costruzione, anche tramite le società partecipate, di nuove linee e impianti ferroviari secondo la programmazione definita con lo Stato tramite l'apposito "Contratto di Programma – parte Investimenti";
- la definizione annuale dell'orario ferroviario sulla base delle richieste avanzate dalle Imprese Ferroviarie (IF) viaggiatori e merci secondo le regole espone nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento ufficiale con cui il Gestore dell'Infrastruttura comunica ai propri clienti diretti criteri, procedure, modalità e termini per l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura e per l'erogazione dei servizi connessi;
- l'accertamento dell'idoneità psico-fisica del personale – sia proprio, sia delle IF e di altri operatori del settore trasporti – impegnato in attività connesse con la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario nonché con la sicurezza del trasporto pubblico navale e terrestre;
- l'accessibilità delle stazioni e dei servizi in esse offerti ai viaggiatori e, in generale, a tutti gli utilizzatori secondo i principi e i valori di riferimento cui RFI ispira il proprio rapporto con i clienti e con il pubblico;
- l'assistenza in stazione alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) in conformità al ruolo di *Station Manager* assunto dalla Società dal dicembre 2010 in attuazione del Regolamento CE 1371/2007 su "Diritti e obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario";
- la fruibilità dei terminali merci di proprietà, anche attraverso l'offerta integrata di accesso all'infrastruttura e di servizi dell'ultimo miglio ferroviario erogati tramite la controllata Terminali Italia S.p.A., con un *network* esteso su tutto il territorio nazionale costituito da 16 terminali;
- il collegamento marittimo per garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari verso la Sicilia, assicurato continuativamente tramite il traghettamento dei treni passeggeri e merci tra Villa San Giovanni e Messina, e verso la Sardegna, svolto esclusivamente su richiesta delle IF per treni merci o trasporti di servizio;
- l'integrazione della rete italiana nelle reti di trasporto transeuropee secondo i piani e gli *standard* definiti a livello sovranazionale e secondo i programmi condotti insieme ai Gestori dell'Infrastruttura esteri, anche nell'ambito di Gruppi di Interesse Economico Europei (GEIE) e Associazioni di diritto internazionale, per l'interoperabilità delle reti e lo sviluppo dei corridoi merci.



Nella seguente tabella sono rappresentati i principali numeri di RFI al 31 dicembre 2021:

<b>LA SOCIETA'</b>	
I dipendenti	<b>27.892</b>
Il capitale sociale	<b>31.528.425.067 €</b>
Direzioni Operative Infrastrutture territoriali	<b>15</b>
Officine Nazionali	<b>5</b>
Strutture Circolazione Aree	<b>11</b>
Strutture territoriali Commerciali	<b>6</b>
Direzioni territoriali Investimenti	<b>4</b>
Aree territoriali Fabbricati Viaggiatori	<b>5</b>
Unità sanitarie territoriali	<b>10</b>
<b>LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO <sup>(1)</sup> 16.832 km</b>	
<b>CLASSIFICAZIONE</b>	
Linee fondamentali	<b>6.486 km</b>
Linee complementari	<b>9.396 km</b>
Linee di nodo	<b>950 km</b>
<b>TIPOLOGIA</b>	
Linee a doppio binario	<b>7.732 km</b>
Linee a semplice binario	<b>9.100 km</b>
<b>ALIMENTAZIONE</b>	
Linee elettrificate	<b>12.160 km</b>
- a doppio binario	<b>7.655 km</b>
- a semplice binario	<b>4.505 km</b>
Linee non elettrificate (diesel)	<b>4.672 km</b>
<b>LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI 24.564 km</b>	
Linea convenzionale	<b>23.097 km</b>
Linea AV <sup>(2)</sup>	<b>1.467 km</b>
<b>IMPIANTI FERROVIARI</b>	
Stazioni con servizio viaggiatori attivo/possibile	<b>~2.200</b>
Impianti di traghettamento	<b>4</b>
Impianti merci <sup>(3)</sup>	<b>207</b>
<b>TECNOLOGIE INNOVATIVE DI TELECOMANDO E PROTEZIONE MARCIA TRENO <sup>(4)</sup></b>	
Sistemi di telecomando della circolazione	<b>13.519 km</b>
SCMT, per il controllo della marcia del treno	<b>13.109 km (di cui 71 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT)</b>
SSC, per il supporto alla guida	<b>2.870 km (di cui 71 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT)</b>
ERTMS, per l'interoperabilità	<b>780 km</b>
GSM-R, per la telecomunicazione mobile	<b>11.633 Km</b>

#### Note

(1) di cui 70 km di rete estera

(2) riferiti alle tratte attrezzate con ERTMS alimentate a 25kV e ai loro collegamenti con le località di servizio

(3) impianti con centri intermodali, scali, raccordi, etc. (dato al 31/12/2020)

(4) tutte le linee della rete sono attrezzate con uno o più sistemi di protezione marcia treno

## QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

### Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

Allo scopo di contrastare le conseguenze economiche e sociali della pandemia da COVID-19, l'Unione Europea ha varato il programma *Next Generation EU*, il quale, sebbene inserito nel Quadro Finanziario Pluriennale 2021-2027 dell'Unione Europea stessa, costituisce uno strumento finanziario di carattere eccezionale per l'impulso che si intende dare alle economie degli Stati membri dato il rilevantissimo volume di risorse che vengono messe a disposizione. Ogni Stato membro ha rappresentato all'Unione Europea le modalità di utilizzo delle risorse mediante la stesura e l'approvazione di un Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), secondo le linee guida dettate dal Regolamento UE 2021/241 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ("Regolamento"). Il PNRR italiano è stato approvato dal Parlamento italiano nelle sedute del 26 e 27 aprile e successivamente inviato all'UE. Il PNRR è stato approvato in via definitiva dal Consiglio dell'Economia e delle Finanze dell'Unione Europea in data 13 luglio.

Tale Piano sviluppa risorse per complessivi 222,14 miliardi di euro, articolato in sei missioni, che rappresentano "aree tematiche" strutturali di intervento:

1. digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura;
2. rivoluzione verde e transizione ecologica;
3. infrastrutture per una mobilità sostenibile;
4. istruzione e ricerca;
5. inclusione e coesione;
6. salute.

In particolare, alla Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" sono destinati 31,46 miliardi di euro così ripartiti: 27,97 miliardi di euro all'alta velocità ferroviaria e Sicurezza Stradale 4.0 e 3,49 miliardi di euro per l'intermodalità e la logistica integrata.

RFI assume un ruolo estremamente rilevante per la riuscita del Piano ed in particolare per la Missione 3, nel cui ambito sono destinati a interventi di competenza della Società complessivi 23,86 miliardi di euro, pari all'11% dell'intero PNRR italiano. Di tale importo, 12,66 miliardi di euro sono costituiti da risorse aggiuntive per RFI, allocati su progetti non presenti in portafoglio e 11,2 miliardi di euro allocati su "progetti in essere" già finanziati e che pertanto libereranno risorse finanziarie da restituire al Paese Italia.

Si segnala, inoltre, che nell'ambito della Missione 5 componente 3 (M5C3) "Interventi speciali per la coesione territoriale" sono assegnate a RFI risorse per 95,7 milioni di euro circa per interventi infrastrutturali per lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali nel periodo 2021 – 2026 di cui 57 milioni di euro già contrattualizzati e la restante parte da contrattualizzare.

In data 7 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 108, il Decreto Legge n. 59 recante "*Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti*", il quale all'articolo 1 approva il Piano Nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), ripartendo le risorse fra diversi programmi ed interventi, dei quali si segnala, per specifico interesse:

- 80 milioni di euro recati dell'art. 1 co. 2 lett c) del succitato Decreto destinati all'area dello Stretto di Messina per il rinnovo della flotta navale di RFI che effettua i collegamenti da/per la Sicilia e la Calabria e

contrattualizzati nell' aggiornamento 20/21 del CdP parte investimenti 2017-2021, di competenza del Ministero delle Infrastrutture della Mobilità Sostenibili. I finanziamenti assegnati consentiranno l'attuazione di un piano orientato al rinnovo della flotta delle navi di RFI adibite al traghettamento ferroviario anche con l'implementazione di sistemi ibridi elettrici, al fine di ridurre le emissioni di gas in un'ottica *green* di efficientamento energetico, ed anche la realizzazione di tre nuovi mezzi navali di ultima generazione per il trasporto passeggeri;

- 30 milioni di euro destinati alla realizzazione di interventi per l'efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari - progetto "Rinnovo del materiale rotabile e le infrastrutture per il trasporto ferroviario" cd. "Decreto Raccordi" recati dall' art. 1 comma 2 quater, di competenza del Ministero delle Infrastrutture della Mobilità Sostenibili;
- 166 milioni di euro recati dall'art. 1, co. 2, lett. d), ripartiti successivamente con DPCM del 8 ottobre 2021 e destinati all'attuazione degli interventi del Piano di investimenti strategici su siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali, di competenza del Ministero della Cultura;
- 55,5 milioni di euro complessivi recati dell'art. 1 co. 2 lett b) destinati ad "interventi per le aree del terremoto del 2009 e 2016", per la quale RFI non è Soggetto Attuatore ma è stata individuata, tramite ordinanze del Commissario Straordinario, come soggetto responsabile degli interventi, per la "progettazione e la realizzazione degli impianti di terra per la produzione, stoccaggio e distribuzione dell'idrogeno" sulla linea Terni – Rieti – Sulmona – L'Aquila e per il "Potenziamento e *restyling* di stazioni ferroviarie".

In tema di *Governance* del PNRR, in data 31 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 129) il Decreto Legge n. 77/2021 "*Governance* del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure" convertito con la legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108. Il Decreto ha la finalità di definire "il quadro normativo nazionale finalizzato a semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal PNRR, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, dal Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui al Decreto Legge 6 maggio 2021 n. 59, nonché dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 di cui al Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018." Viene altresì precisato che "ai fini del presente decreto e della sua attuazione assume preminente valore l'interesse nazionale alla sollecita e puntuale realizzazione degli interventi inclusi nei Piani indicati al comma 1, nel pieno rispetto degli *standard* e delle priorità dell'Unione europea in materia di clima e di ambiente".

Il modello di *Governance* del PNRR richiama i principi UE enunciati nella "Carta della *Governance* Multilivello in Europa": sussidiarietà, proporzionalità, il partenariato, la coerenza delle politiche, le sinergie di bilancio, con l'obiettivo di potenziare la capacità istituzionale e l'apprendimento delle politiche tra tutti i livelli di governo.

Il succitato modello prevede:

- una Cabina di Regia, in seno alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, che è l'organo di indirizzo politico che coordina e dà impulso all'attuazione degli interventi del PNRR;
- un Servizio centrale per il PNRR che è istituito presso la ragioneria generale dello stato (MEF) a livello di direzione generale. È responsabile della gestione del fondo di rotazione del *Next Generation EU*, dei

flussi finanziari che ne derivano, della Gestione, Rendicontazione e monitoraggio degli interventi e del Controllo della regolarità della spesa, della valutazione di risultati e impatti;

- il coinvolgimento delle Amministrazioni Centrali Titolari degli Interventi (come ad esempio il MIMS, il Ministero della Cultura, le Regioni, etc..) che si occupano del coordinamento del ciclo di vita della fonte (gestione, monitoraggio, rendicontazione, controllo e comunicazione) ed hanno la facoltà di individuare una unità di missione di livello dirigenziale, delegata a comunicare sia con la Cabina di Regia della Presidenza di Consiglio, sia con l'Unità Centrale di *Governance* del Piano presso il MEF.

In data 24 settembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.229 il Decreto MEF del 6 agosto 2021 che assegna alle singole amministrazioni titolari degli interventi le risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del PNRR. L'amministrazione centrale titolare degli interventi di competenza RFI è il MIMS.

In data 22 dicembre 2021 sono stati siglati gli *Operational Arrangements* tra la Commissione Europea e l'Italia ai sensi dell'art. 18 del Regolamento UE 2021/241, con i quali sono stabiliti i meccanismi di verifica periodica relativi al conseguimento di tutti i traguardi e gli obiettivi necessari per il riconoscimento delle rate di rimborso semestrali delle risorse PNRR in favore dell'Italia.

**Decreto Legge 25 maggio 2021, n. 73 recante "Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali" (cd. Sostegni-bis) convertito con modificazioni dalla Legge 23 luglio 2021, n.106.**

In data 25 maggio 2021 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 123 il Decreto Legge n. 73 recante "Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali" (cd. Sostegni-bis). Tra le norme di interesse si segnala, in particolare, l'articolo 73 "Disposizioni urgenti in materia di trasporto", commi 4 e 5. In particolare:

- al comma 4, si autorizza, allo scopo di sostenere la ripresa del traffico ferroviario ed in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, l'ulteriore spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2021 a favore di RFI. Tale stanziamento è dedotto da RFI dai costi netti totali afferenti ai servizi del pacchetto minimo di accesso al fine di disporre, dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021, entro il limite massimo dello stanziamento di cui al medesimo primo periodo, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'articolo 17, comma 4, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci;
- al comma 5 si prevede che eventuali risorse residue, conseguenti anche a riduzioni di volumi di traffico riferiti al periodo compreso tra il 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021, siano destinate a compensare RFI delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel medesimo periodo.

La legge di conversione n. 106 in data 23 luglio 2021, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 176 del 24 luglio 2021 ha poi introdotto l'articolo 73-ter "Disposizioni urgenti per il settore ferroviario" che prevede ai commi 1 e 2 quanto segue:

1. "Al fine di permettere l'avvio immediato degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, l'aggiornamento, per gli anni 2020 e 2021, del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società Rete ferroviaria Italiana si considera approvato con il parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile e gli stanziamenti ivi previsti si considerano immediatamente disponibili per la società Rete Ferroviaria Italiana ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti.
2. L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, relativamente agli interventi i cui oneri sono a carico delle risorse previste per l'attuazione di progetti compresi nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, resta subordinata alla definitiva approvazione del medesimo Piano da parte del Consiglio dell'Unione Europea".

Lo stesso articolo 73- ter, ai commi 3 e 4 ha previsto l'assegnazione a RFI di ulteriori risorse pari a 40 milioni di euro "al fine di favorire lo sviluppo delle aree interessate dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016" da destinare:

- alla progettazione, anche esecutiva, di un primo tratto di ferrovia finalizzata al miglioramento dei collegamenti tra Roma e le aree appenniniche, anche attraverso la revisione e l'aggiornamento dei progetti esistenti già esaminati dal CIPESS ovvero previsti dal vigente contratto di programma tra il MIMS e la società Rete Ferroviaria Italiana;
- alla redazione di studi di fattibilità finalizzati al miglioramento dei collegamenti tra i capoluoghi delle province dell'Italia centrale compresi nel cratere sismico e Roma.

### **Decreto Legge n. 152/2021 "Disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose" convertito con Legge n.233 del 29 dicembre 2021.**

Si segnala inoltre che in data 6 novembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 265) il Decreto Legge n.152/2021 "Disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose" convertito con Legge n.233 del 29 dicembre 2021, il quale ha la finalità di porre in essere una serie di misure per semplificare e velocizzare l'attuazione del *Recovery Plan* tramite la velocizzazione dell'iter approvativo dei contratti di programma (investimenti e servizi) stipulati con lo Stato, la definizione del documento strategico del MIMS e la velocizzazione dell'iter autorizzativo dei progetti ferroviari.

In particolare l'art.5 del Decreto apporta modifiche al D. Lgs. n.112/2015<sup>1</sup> e alla Legge n.238/93<sup>2</sup> e ss.mm.ii. disciplinando in maniera puntuale e coordinata un duplice livello approvativo:

- 1- il documento strategico quinquennale che rappresenta il luogo di confronto tra le istituzioni che a diverso titolo definiscono le politiche di sviluppo del trasporto;

<sup>1</sup> D.lgs. n.112/2015: "«Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)».

<sup>2</sup> L. n.238/1993: «Disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.a.».

- 2- i contratti di programma investimenti e servizi (di durata quinquennale e aggiornabili annualmente) tra il MIMS e RFI, i quali rappresentano i principali documenti di programmazione operativa con cui vengono contrattualizzate le risorse finanziarie stanziato dallo Stato.

Gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso alla data di entrata in vigore di dette disposizioni e ne costituiscono parte integrante.

Relativamente agli aggiornamenti annuali dei contratti il decreto prevede che, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio, il MIMS e il GI provvedono alla sottoscrizione dell'atto, in coerenza con quanto previsto dal documento strategico. Gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 5 miliardi di euro complessivi sono approvati, con decreto del MIMS di concerto con il MEF, previa informativa al CIPESS. Per gli aggiornamenti di importo superiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica la procedura di cui al punto precedente.

È inoltre prevista una norma transitoria per il nuovo periodo programmatorio 2022-2026 che prevede l'inoltro del documento strategico alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza unificata e gli schemi di contratto di programma al CIPESS. In data 30 dicembre 2021 il MIMS ha trasmesso al Parlamento il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) previsto nell'ambito delle riforme del PNRR.

### **Legge di Bilancio 2022**

In data 31 dicembre 2021, è stata emanata la Legge n. 234 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024" (c.d. Legge di Bilancio 2022) che, all'art.1, ha disposto quanto segue:

- comma 394, per l'accelerazione degli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (*Core Network*) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T), è autorizzata, in favore di RFI, la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034 e 450 milioni di euro per l'anno 2035. Le risorse di cui al presente comma sono immediatamente disponibili, ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti, alla data di entrata in vigore della presente legge;
- comma 395, è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024, 230 milioni di euro per l'anno 2025, 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036 per il finanziamento del Contratto di Programma, parte investimenti 2022-2026 tra il MIMS e RFI;
- comma 420, in relazione alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica del 2025, per la pianificazione e la realizzazione delle opere e degli interventi funzionali all'evento è istituito nello stato di previsione del MEF un apposito capitolo con una dotazione di 285 milioni di euro per l'anno 2022, di 290

milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, di 330 milioni di euro per l'anno 2025 e di 140 milioni di euro per l'anno 2026. La quota di risorse a favore del Gestore è ancora da definire;

- comma 649, l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 86, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266, è incrementata di 1.450 milioni di euro nell'anno 2021;
- comma 1009, prevede che la progettazione e lo sviluppo logistico del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, siano inseriti nel Contratto di Programma parte investimenti 2022-2026, collegati al progetto "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi" e affidati al Commissario straordinario.

## **Regolamento UE 2021/782**

Nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea dello scorso 17 maggio è stato pubblicato il Regolamento UE 2021/782 di "rifusione" del Regolamento CE n.1371/07 relativo ai "diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Le norme contenute nel testo del Regolamento 2021/782 inizieranno ad applicarsi a decorrere dal 7 giugno 2023 ossia due anni dopo la loro entrata in vigore (avvenuta venti giorni dopo la pubblicazione nella GUUE, i.e. il 7 giugno 2021), ad eccezione del termine più ampio (quattro anni) concesso agli obblighi relativi agli spazi per le biciclette.

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione, il nuovo Regolamento CE n.1371 si applicherà in linea di principio ai servizi di trasporto ferroviario internazionali/nazionali forniti dalle IF in possesso di licenza rilasciata da Stati membri dell'UE, con la possibilità per quest'ultimi di esentare alcune tipologie di servizi nazionali per un periodo di tempo comunque limitato.

Tenendo a mente che la finalità sottesa alle modifiche apportate al Regolamento CE n.1371 è quella di elevare e rafforzare il livello di protezione dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario, di seguito si fornisce una ricognizione delle novità più significative ivi introdotte:

- per quanto riguarda l'assistenza alle persone a ridotta mobilità (PRM), le stesse potranno beneficiare di una maggiore flessibilità nell'organizzazione del viaggio in quanto è stata disposta una riduzione del termine di notifica preventiva a 24 ore rispetto alle attuali 48; nelle more dell'entrata a pieno regime (ossia a partire dal 30 giugno 2026) ciascun Stato membro potrà consentire -previa comunicazione alla Commissione UE- una notifica preventiva a 36 ore. Se necessario, le PRM potranno viaggiare con un accompagnatore o un cane da assistenza a titolo gratuito;
- sono state rafforzate le disposizioni generali in materia di informazione dei passeggeri in tempo reale, prevedendo a carico del GI l'onere di garantire -in modo non discriminatorio, senza indebito ritardo e a seguito di richiesta una tantum- l'accesso continuo ai dati di traffico a favore delle IF, dei venditori di biglietti, dei *tour operator* e dei gestori di stazione. Tale accesso potrà essere comunque subordinato alla conclusione di un accordo tra le parti e alla corresponsione di una compensazione.

## I RAPPORTI CON LO STATO

A valle di un articolato processo di confronto avviato con i Ministeri competenti, come semplificato e velocizzato all'art.5 del Decreto Legge n.152/2021, i rapporti della Società con lo Stato sono regolati attraverso due atti:

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

### Il Contratto di Programma - Parte Investimenti

Nel 2021, a seguito della conclusione dell'iter approvativo dell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-Investimenti 2017/2021, il Gestore ha elaborato lo schema di aggiornamento 2020-2021 del CdP-I in cui sono contrattualizzati tutti gli investimenti da avviare e tutte le relative coperture finanziarie disponibili per garantirne l'immediata operatività attuativa.

Lo schema così elaborato è stato siglato e trasmesso al MIMS in data 16 luglio 2021 procedendo pertanto con un unico atto con cui contrattualizzare tutte le diverse fonti di finanziamento per investimenti sulla rete ferroviaria nazionale. Ciò al fine di perseguire una visione unitaria e sinergica con il PNRR per garantirne l'immediata operatività attuativa.

Le risorse finanziarie contrattualizzate nell'Aggiornamento 2020/2021 del CdP-I, pari a 31,7 miliardi di euro, consentiranno, in coerenza con gli obiettivi del PNRR, non solo la sicurezza e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente al fine di poter garantire ai cittadini infrastrutture più efficienti e sicure e una migliore quantità e qualità dei servizi ai pendolari, ma anche lo sviluppo di nuove infrastrutture volte a colmare il gap infrastrutturale Nord – Sud, puntare all'alta velocità e alla velocizzazione della rete per passeggeri e merci, completare i corridoi ferroviari TEN-T, completare le tratte di valico, potenziare i nodi e le direttrici ferroviarie.

Le nuove risorse previste nello schema di aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021, risultano così articolate:

- 17,1 miliardi di euro per l'estensione della rete alta velocità (Connettività "a rete" per collegare i principali capoluoghi del Paese in meno di 4.30h);
- 3,3 miliardi di euro per la digitalizzazione e lo sviluppo tecnologico (Tecnologia ERTMS sull'intera rete per sfruttare al meglio le potenzialità dell'infrastruttura esistente);
- 3,2 miliardi di euro per lo sviluppo dei sistemi regionali (Ridurre il gap infrastrutturale nord-sud, migliorare i collegamenti con le aree interne e turismo lento con le ferrovie storiche);
- 3,2 miliardi di euro per il miglioramento dei livelli di resilienza (anticipare le minacce, affrontare le avversità e adattarsi ai cambiamenti in modo da creare valore duraturo);



- 2,8 miliardi di euro per il potenziamento delle connessioni merci e valichi alpini (una rete sempre più interoperabile e interconnessa con principali i porti e scali intermodali per sostenere lo sviluppo economico e industriale del Paese);
- 2,1 miliardi di euro per il potenziamento dei nodi metropolitani (miglioramento dell'accessibilità, aumento della quantità e qualità dei servizi per ridurre i tempi di percorrenza per i pendolari).

Si segnala che tale aggiornamento, ai fini approvativi, ha seguito l'iter previsto dalla legge di conversione 23 luglio 2021, n. 106 del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (cd. Sostegni-bis) recante: «Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali» il quale ha disposto l'approvazione dell'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021 del CdP-I 2017-2021 - parte investimenti tra il MIMS e RFI con il solo parere favorevole del CIPESS, ciò permettendo una più veloce operatività delle risorse finanziarie connessa anche agli stringenti impegni con l'UE.

Il CIPESS ha espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021 parte investimenti nel corso della seduta del 27 luglio 2021 con delibera n.45 pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 18 novembre 2021 portando a conclusione il suo iter autorizzativo.

La medesima norma all'art.73 ter commi 3 e 4 ha previsto l'assegnazione a RFI di ulteriori risorse pari a 40 milioni di euro "al fine di favorire lo sviluppo delle aree interessate dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016 da destinare:

- alla progettazione, anche esecutiva, di un primo tratto di ferrovia finalizzata al miglioramento dei collegamenti tra Roma e le aree appenniniche, anche attraverso la revisione e l'aggiornamento dei progetti esistenti già esaminati dal CIPESS ovvero previsti dal vigente contratto di programma tra il MIMS e RFI;
- alla redazione di studi di fattibilità finalizzati al miglioramento dei collegamenti tra i capoluoghi delle province dell'Italia centrale compresi nel cratere sismico e Roma.

In data 21 ottobre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 301) il Decreto Legge n. 146/2021 "Misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili" convertito con legge 17 dicembre 2021, n. 215 il quale ha disposto all'art.16 un'anticipazione di cassa per l'annualità 2021 di 1.500 milioni di euro a favore del Contratto di Programma – Parte investimenti.

In data 30 dicembre 2021, coerentemente con la normativa per la semplificazione delle procedure e la velocizzazione degli investimenti ferroviari, il MIMS ha trasmesso al Parlamento il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) previsto nell'ambito delle riforme del PNRR per velocizzare l'iter di definizione e approvazione del nuovo Contratto di Programma tra MIMS e RFI. Il Documento Strategico del MIMS illustra le esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, le attività previste per la gestione e il rafforzamento della rete ferroviaria, individua i criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici.

Si segnala, infine, che la Società ha adempiuto ai vigenti obblighi informativi previsti dagli artt.4 comma 2 lettera h), 4 comma 3 lettera a), 6, 7 comma 3 e 8 del Contratto di Programma – Parte Investimenti 2017-2021, in particolare:

- 
- Art. 4 comma 2, lettera h relativo alla trasmissione annuale al Ministero dei provvedimenti di nomina delle commissioni di gara ovvero di incarichi di collaudo tecnico-amministrativo relativamente ai contratti di appalto superiori ai 25 milioni di euro;
  - Art. 4 comma 3 lettera a), relativamente all'invio annuale della relazione sullo stato di attuazione dei programmi e dei progetti di investimento oggetto del Contratto;
  - Art. 6, che disciplina le facoltà del GI cui si fa rimando;
  - Art.7 comma 3, secondo cui il Gestore rende disponibili informazioni all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, nonché i dati e le notizie riguardanti l'eventuale contenzioso avente ad oggetto le procedure di affidamento e di aggiudicazione di opere e lavori nonché la relativa fase di esecuzione, per appalti di valore superiore a 25 milioni di euro;
  - Art. 8, relativo alla comunicazione degli obiettivi di *performance* dell'anno e la misurazione delle *performance* relative all'anno precedente secondo una metodologia di calcolo, condivisa con i Ministeri competenti ed allegata alla "Relazione al Contratto di Programma".

### **Il Contratto di Programma - Parte Servizi**

Nel corso del 2021, si è proceduto alla sottoscrizione del Secondo Atto Integrativo al CdP-S 2016-2021 con il quale sono stati disciplinati i seguenti aspetti:

- contrattualizzazione delle risorse a copertura delle attività di manutenzione straordinaria della rete per l'annualità 2021 previste dalla Legge n. 178 del 30 dicembre 2020 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" (c.d. Legge di Bilancio 2021), pari a 752 milioni di euro (di cui 2 milioni di euro per l'anno 2021 e 50 milioni di euro per ciascun anno a partire dal 2022 fino al 2036);
- contrattualizzazione dei maggiori stanziamenti sul cap. 1541 apportati dalla suddetta Legge di Bilancio 2021, pari a 50 milioni di euro in conto esercizio per l'annualità 2021 (stanziamento in conto esercizio complessivo pari a 1.066 milioni di euro a fronte dei 1.016 milioni di euro del 2020);
- introduzione di apposita clausola finalizzata ad estendere la durata del contratto di ulteriori 12 mesi, rispetto alla naturale scadenza prevista per il 31 dicembre 2021, al fine di assicurare continuità finanziaria alle attività di manutenzione della rete.

Si è proceduto inoltre alla contrattualizzazione delle ulteriori proroghe (relative al periodo 1 gennaio 2020 sino al 30 settembre 2021) e delle relative risorse previste per lo svolgimento temporaneo del servizio di navigazione con mezzi veloci Messina-Reggio Calabria ed all' introduzione della possibilità di poter proseguire, previa specifica richiesta da parte del MIMS ed a fronte del riconoscimento delle relative coperture, ulteriormente l'attività sino all'affidamento definitivo del servizio e, comunque, fino al subentro del nuovo contraente.

Tale Atto integrativo ha completato l'iter autorizzativo in data 19 ottobre 2021 con la registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto MIMS n. 342 di approvazione dell'Atto.

## I RAPPORTI CON I CLIENTI

### Generalità

Il mercato di riferimento di RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ai sensi del D.Lgs. n. 112/2015, è costituito dalle IF e dai soggetti Richiedenti; in quest'ultima fattispecie, oltre alle IF, Regioni e Province Autonome, rientrano anche "le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario (D.Lgs. n. 112/2015 art. 3 c.c.)". L'oggetto del rapporto contrattuale è costituito nel primo caso dalle tracce orarie e servizi – Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con durata non superiore al periodo di validità di un orario di servizio – nel secondo caso dalla capacità di infrastruttura espressa in termini generali ovvero di volumi complessivi e non di dettaglio – Accordo Quadro con durata pluriennale.

### Contratti di utilizzo dell'infrastruttura

Nel corso dell'anno 2021 sono stati stipulati n. 43 contratti di utilizzo dell'infrastruttura, di cui 19 per lo svolgimento del traffico viaggiatori (18 a partire dal 13 dicembre 2021), 23 per lo svolgimento del traffico merci ed 1 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Il mercato presenta:

- n. 38 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIMS (di cui n. 4 valide per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano);
- n. 1 IF dotata di licenza ferroviaria europea rilasciata dal Ministero dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia austriaco (TX *Logistik Transalpine GmbH*);
- n. 37 IF che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Al 31 dicembre 2021 sono inoltre in corso di validità 35 Accordi Quadro con Regioni, Province Autonome, imprese ferroviarie ed altri soggetti aventi un interesse commerciale per servizio merci.

### Prospetto Informativo della Rete

Nel corso del 2021 si è provveduto:

- ad un aggiornamento straordinario del PIR 2021 (edizione gennaio 2021), nel quale in ottemperanza a quanto disposto dalla misura 5.6.2.2 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 187/2020, si è inserito il documento concernente i livelli minimi di qualità di alcuni servizi extra PMdA. Il sistema prevede l'inserimento di valori di KPI obiettivo e delle penali da corrispondere alle IF al mancato raggiungimento degli stessi. L'aggiornamento straordinario di gennaio ha previsto, in particolare, l'inserimento nel documento anche del servizio di manovra nelle stazioni di confine, servizio che verrà completamente dismesso anche negli impianti di Brennero e Tarvisio a far data dall'entrata in vigore dell'Orario di Servizio dicembre 2021 - dicembre 2022 (ex Delibera ART 91/2020);

- ad un aggiornamento straordinario del PIR 2022 (edizione marzo 2021), nel quale, in ottemperanza alla prescrizione 3.1.3.1. dell'Allegato A della Delibera ART n. 187/2020, si è introdotto uno schema di Accordo per la partecipazione del Richiedente non IF al processo di allocazione di tracce e servizi;
- ad un aggiornamento straordinario del PIR 2022 (edizione giugno 2021), nel quale, in ottemperanza alla prescrizione 5.6.2.1. dell'Allegato A della Delibera ART n. 187/2020, si è aggiornato il documento concernente i livelli minimi di qualità di alcuni servizi extra PMdA provvedendo ad inserire livelli minimi di qualità dei seguenti servizi: *parking*, rifornimento idrico, platee di lavaggio, impianto fisso di scarico reflui, preriscaldamento/climatizzazione, ecc.

In particolare, con riferimento al pedaggio e alle tariffe per i servizi diversi dal PMdA è stato specificato che l'indicazione del valore delle tariffe valide per l'orario 2022-2023 in PIR potrà avvenire solo a seguito del completamento dell'attività di verifica di conformità che l'ART effettuerà sulla proposta tariffaria presentata da questo Gestore per il periodo regolatorio 2022-2026.

In data 30 giugno RFI ha provveduto a pubblicare sul proprio sito *web*, in conformità al dettato di cui all'art. 14 del D. Lgs. n. 112/2015, la prima bozza del PIR 2023 con la relativa relazione accompagnatoria; successivamente, in data 10 dicembre 2021, in recepimento di quanto prescritto dalla delibera ART n. 173/2021, sono stati pubblicati il PIR 2023 ed un ulteriore aggiornamento straordinario del PIR 2022.

I principali elementi di novità introdotti nel PIR 2023 sono rappresentati innanzitutto da una rivisitazione delle tariffe per il PMdA (così come approvate dalla Delibera ART n. 114/2021) e per i servizi extra PMdA in funzione di quanto previsto dalla Delibera ART n.172/2021 (conferma del WACC al 4,52%, esclusione dal calcolo del CIN di alcune partecipazioni, ecc).

Altri elementi di novità, introdotti già nell'aggiornamento straordinario del PIR 2022- edizione dicembre 2021, sono di seguito riportati:

- rivisitazione delle regole e contenuti relativi agli Accordi Quadro (introduzione dell'obbligo di autorizzazione da parte dell'ART per il rinnovo degli AQ; aggiornamento schemi contrattuali in merito al trattamento dati personali, *anti-bribery management system* e sicurezza informatica; integrazione tra gli allegati dell'AQ degli *standard* minimi di qualità dei servizi di cui alla Delibera ART n.130/2019, e relativo sistema di penali);
- introduzione procedura di associazione delle tracce dei servizi con Obblighi di Servizio Pubblico (OSP) ai relativi Contratti di servizio mediante le Liste Committente, in coerenza con quanto prescritto dalla Delibera ART n.159/2021;
- introduzione nuovo servizio di sgombero con mezzi attrezzati a cura di RFI nell'ambito della Circolazione Area di Palermo-Reggio Calabria;
- introduzione del sistema di rendicontazione dell'energia mediante l'utilizzo del Misuratore Reale, attraverso le informazioni trasmesse a RFI dai Misuratori a Bordo Treno;
- recepimento della procedura di richiesta degli spazi di stazione non previsti nei Piani di Utilizzo di Stazione o di spazi temporanei, in conformità con gli impegni assunti da RFI con Delibera ART n. 116/2021.

Si rappresenta, altresì, come in forza del subentro di RFI nelle funzioni di Gestore dell'Infrastruttura della rete ferroviaria regionale umbra (IFRU) il 1° luglio 2019, in data 30 giugno 2021 è stata pubblicata la prima bozza del PIR FCU relativo all'Orario di Servizio 2022/2023. Il 10 dicembre RFI ha pubblicato sul proprio sito *web* la versione definitiva del PIR 2023 relativo alla IFRU recependo le indicazioni e prescrizioni di cui alla Delibera ART n. 158/2021. Le maggiori novità introdotte riguardano la possibilità di fornire al pubblico ulteriori informazioni di natura commerciale (ad esempio l'ubicazione della vettura adibita ai servizi PRM o l'ubicazione delle eventuali carrozze adibite al trasporto delle biciclette) e l'introduzione di una specifica procedura per la trasmissione dei reclami respinti per profili di competenza.

### **SERVIZI OFFERTI DAL GESTORE**

Di seguito si evidenziano sinteticamente i servizi offerti dal Gestore dell'Infrastruttura suddivisi secondo quanto previsto all' art. 13 commi 2 e ss. D.Lgs. n. 112/2015.

#### **Pacchetto minimo di accesso**

Il GI, a fronte della corresponsione del canone di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura garantisce a tutte le IF cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, la fornitura dei seguenti servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso:

- a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria, ai fini della conclusione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura: comprende tutte le attività preliminari e necessarie per la formalizzazione dei contratti con le IF;
- b) diritto di utilizzo della capacità assegnata;
- c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;
- d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento ed instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- e) 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;
- g) collegamento ferroviario marittimo per/da la Sicilia (rotta Villa S. Giovanni – Messina) e Sardegna (rotta Villa S. Giovanni/Messina – Golfo Aranci);
- h) infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio.

Il fatturato relativo al pedaggio nel 2021 è aumentato di circa il 30% rispetto al periodo precedente (fortemente penalizzato dalla contrazione del traffico ferroviario causata dalla diffusione della pandemia da COVID-19) per effetto di maggiori volumi di treni\*km circolati nell'anno. Anche il fatturato da traghettamento è cresciuto del 20% nel 2021 grazie alle maggiori corse effettuate.

#### **Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito**

RFI, in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, ed ai servizi forniti in tale ambito:

- a) stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria, ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- b) scali merci;

- c) aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
- d) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci ed aree per l'approvvigionamento di combustibile;
- e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;
- f) platee di lavaggio;
- g) sgombero dell'infrastruttura con carri di soccorso attrezzati;
- h) scarico reflui.

Per la quasi totalità di questi servizi si registra nel 2021 un incremento di fatturato di circa il 29,4 % dovuto però a regolarizzazioni anni precedenti per utilizzo spazi di stazione in stazioni passeggeri. L'anno 2021 inoltre è il primo anno in cui sono rendicontati i servizi di scarico reflui in quanto la definizione della tariffa è stata presentata all'ART il 30 novembre 2020. Gli unici servizi che hanno registrato un decremento di fatturato sono il servizio Platee di lavaggio e il servizio Centri di manutenzione per i quali la società ha ricevuto minori richieste ed il servizio di scalo merci a causa della maggiore variabilità del circolato rispetto a quanto contrattualizzato dalle IF.

### **Servizi complementari**

RFI in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce i seguenti servizi complementari su richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

- a) fornitura corrente di trazione: per tale servizio si segnala che nel corso del secondo semestre 2021 si è conclusa la fase di *testing* relativa alla trasmissione e ricezione dati tra un Misuratore Reale installato a bordo treno, conforme alla norma EN 50463:2017, e il *Data Collecting System* (DCS) realizzato da RFI. Pertanto, RFI ha comunicato alle IF, con nota del 17 dicembre 2021, di essere pronta a procedere, dal 1° gennaio 2022, alla rendicontazione e fatturazione dei servizi di fornitura corrente di trazione e *parking* sulla base del consumo energetico reale del treno, secondo le scadenze contabili già in essere;
- b) preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione degli impianti di bordo per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e servizio di rifornimento idrico dei treni;
- c) controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose, classificati come tali nel sistema informatico PIC WEB;
- d) assistenza alla circolazione di treni speciali che effettuano trasporti eccezionali per i quali sono necessarie apposite autorizzazioni alla circolazione, adeguamento dell'infrastruttura, ecc;
- e) servizi di manovra negli impianti di valico e negli impianti funzionali al traghettamento dei treni viaggiatori e merci;
- f) assistenza a persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM);
- g) *parking*;
- h) *Fast Track*.

Si segnala che sono notevolmente aumentati i ricavi derivanti dalla fornitura di corrente di trazione, che passano dai 125 milioni di euro del 2020 a 318 milioni di euro nel 2021, grazie sia alla maggiore circolazione rispetto allo scenario 2020 caratterizzato da un lungo periodo di *lockdown*, sia ai continui rialzi dei prezzi dell'energia che hanno portato il rispettivo costo complessivo dell'energia elettrica a valori vicini ai massimi storici. In particolare, l'energia di trazione ha subito un forte incremento di spesa su base annua ed un incremento del costo netto

ribaltabile alle IF, dopo che nel 2020 il costo dell'energia elettrica aveva toccato i valori più bassi dall'inizio delle quotazioni del mercato elettrico (dal 2004).

Per i servizi di preriscaldamento e climatizzazione e *Parking* l'incremento del fatturato è legato principalmente a quello del costo dell'energia che passa da 0,017 €/kWh nel 2020 a 0,044 €/kWh nel 2021, per il servizio di *Fast Track* è dovuto alla chiusura dei varchi nel periodo marzo-giugno 2020.

### **Servizi ausiliari**

RFI in qualità di operatore di impianto di servizio può, su richiesta delle IF fornire, ove effettuati, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti i seguenti servizi ausiliari:

- a) fornitura di informazioni complementari come la produzione di annunci sonori e locandine;
- b) accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni.

Per il servizio Fornitura Informazioni Complementari si registra nel 2021 un incremento di fatturato di circa 859 mila euro dovuto essenzialmente ad una maggiore richiesta da parte delle IF, mentre i ricavi derivanti da GSM-R restano sostanzialmente in linea con lo scorso anno.

### **PARTNERSHIP TRA I GESTORI EUROPEI DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE**

Nel corso del 2021 le principali attività svolte nell'ambito dei quattro Corridoi europei merci di interesse italiano (Reno Alpi, Scandinavo Mediterraneo, Baltico Adriatico e Mediterraneo), alla cui *governance* operativa RFI contribuisce attraverso la designazione di tre direttori esecutivi e la partecipazione ai Management Board, hanno continuato ad essere influenzate dall'emergenza COVID-19.

I Corridoi Merci di interesse italiano hanno comunque continuato a gestire progetti pilota, alcuni dei quali proposti da RFI, per migliorare le *performance* ferroviarie merci internazionali e valorizzare il ruolo dei Corridoi relativamente alle procedure di supervisione e coordinamento del traffico internazionale.

In particolare il **Corridoio Baltico Adriatico**, a seguito di bando di gara indetto nel 2020, ha condotto e concluso uno studio che, considerando le caratteristiche infrastrutturali presenti e future di Corridoio e la prevista evoluzione della domanda del trasporto merci di medio lungo periodo, è finalizzato ad identificare una metodologia a supporto dei gestori dell'infrastruttura, dei terminali, delle imprese ferroviarie e dei *Management Board/Executive Board* per la definizione di un'offerta commerciale ferroviaria in grado di intercettare i futuri flussi merci.

La *task force* del Brennero, istituita ad inizio 2020 su iniziativa degli AD di RFI, OBB-Infra e DB Netz per migliorare la *performance* ferroviaria merci sull'asse Monaco-Verona e coordinata dal **Corridoio Scandinavo Mediterraneo**, ha avviato la fase pilota che implementa una serie di misure legate alla numerazione dei treni straordinari e alle nuove procedure di comunicazione tra tutti gli attori della catena logistica in regime ordinario o di circolazione perturbata.

Il **Corridoio Reno Alpi** ha concluso uno studio di fattibilità relativo alla possibile implementazione in ambito ferroviario del modello di cooperazione tra centri di controllo del traffico aereo europeo (Eurocontrol). Le conclusioni dello studio prefigurano una potenziale trasferibilità del modello al mondo ferroviario, da valutare a livello operativo attraverso opportuni approfondimenti.

Sul versante orientale, nell'ambito del **Corridoio europeo merci Mediterraneo**, la *task force* Villa Opicina, istituita a fine 2020 per gestire condizioni di congestionamento dell'impianto di confine a seguito della chiusura

---

del Tunnel delle Caravanche in Slovenia (poi riaperto a fine luglio 2021), ha avviato un processo strutturato di monitoraggio del traffico transfrontaliero ed una serie di incontri bilaterali con le imprese ferroviarie finalizzati alla definizione di un piano di azioni di miglioramento della gestione del traffico e dell'ottimizzazione della gestione della capacità.

Al fine di migliorare la competitività ed attrattività del trasporto merci internazionale sulla direttrice Torino-Lione, in particolare al punto di confine italo-francese di Modane, ad inizio 2021 è stato avviato, su proposta del Corridoio Mediterraneo, il progetto dei *Quality Circle Operations* (QCO) al fine di ottimizzare le operazioni transfrontaliere tra Francia e Italia. L'obiettivo principale è la riduzione dei tempi di attraversamento alla frontiera mediante l'ottimizzazione delle procedure e dei processi utilizzati dai gestori e dalle imprese.

Nel 2021 RFI è stata impegnata nell'attività di aggiornamento periodico (semestrale) della lista dei progetti di investimento ferroviario dei quattro **Corridoi della rete centrale TEN-T** interessanti l'Italia (Reno Alpino, Baltico-Adriatico, Mediterraneo e Scandinavia-Mediterraneo) definiti dal Regolamento UE 1315/2013.

Tale attività ha riguardato l'aggiornamento completo del portafoglio investimenti di RFI ai fini del monitoraggio dello stato di avanzamento dei progetti che contribuiranno al completamento della rete trans-europea dei trasporti.

Nel corso dell'anno RFI ha partecipato ad una serie di *workshop* organizzati dai coordinatori europei dei corridoi Mediterraneo e Reno Alpi al fine di illustrare e discutere con gli altri *stakeholder* le misure adottate per adeguare le sezioni della rete italiana ai parametri TEN-T e rimuovere le barriere all'interoperabilità.

Il 14 dicembre 2021 la Commissione Europea ha presentato la proposta di revisione del Regolamento UE 1315/2013 che mira ad allineare lo sviluppo della rete TEN-T agli obiettivi del *Green Deal* europeo al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra del settore dei trasporti del 90% e conseguire la neutralità climatica in Europa entro il 2050.

Nella proposta viene definito il nuovo reticolo della rete TEN-T che, per quanto attiene l'Italia, risponde in gran parte alle istanze di modifica avanzate dal MIMS alla Commissione Europea a seguito di interlocuzione con RFI.



## PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

### Febbraio

#### **Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026**

In data 1 febbraio 2021, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 26 il Decreto 7 dicembre 2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora MIMS) "Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026" che, all'art.1 individua le opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 comprese quelle per l'accessibilità, distinte in opere essenziali, connesse e di contesto, disponendo per ciascuna di esse il relativo finanziamento a valere sulle risorse di cui al comma 18 della legge 27 dicembre 2019, n. 160.

Nell' Allegato n.3 al Decreto sono riportati i finanziamenti destinati a RFI pari a 103 milioni di euro così ripartiti:

- 30 milioni di euro per Interventi Puntuali potenziamento - PRG sedi di Incrocio sulla linea ferroviaria Milano-Tirano;
- 66 milioni di euro per Soppressione passaggi a livello insistenti su SS38 sulla linea ferroviaria Milano-Tirano;
- 2 milioni di euro per il PRG di Ponte delle Alpi sulla linea Ferroviaria Venezia Calalzo;
- 3 milioni di euro per la stazione di Longarone - Miglioramento accessibilità e velocizzazione itinerari sulla linea Ferroviaria Venezia Calalzo;
- 2 milioni di euro per il Piano Stazioni Olimpiche della Regione Veneto (Rinnovo stazioni/costruzione parcheggi di scambio).

### Marzo

#### **CER ( *Community of European Railways* )**

Il 25 marzo 2021 ha avuto luogo la prima riunione delle CER IM CEO *Coalition*, presieduta dagli amministratori delegati dei gestori infrastrutturali membri della CER e istituita allo scopo di individuare e concordare soluzioni armonizzate per guidare il settore verso la realizzazione di una rete europea interoperabile ed incrementare la quota modale dei traffici ferroviari merci e passeggeri.

Nel corso del *meeting*, i CEO hanno individuato sei temi chiave da approfondire mediante la costituzione di appositi gruppi di lavoro: la revisione del Regolamento TEN-T 1315/2013, la revisione del Regolamento merci 913/2010, la gestione digitalizzata della capacità ferroviaria e il nuovo processo di progettazione dell'orario ferroviario, il rilancio di nuovi servizi del trasporto passeggeri internazionale, la standardizzazione del sistema CCS (*Command Control Signaling*) e l'implementazione del sistema ERTMS.

Nel mese di novembre, i CEO dei gestori infrastrutturali hanno discusso insieme alla Commissione Europea le possibili azioni da adottare per assicurare il completamento della rete TEN-T e migliorare l'operatività dei corridoi ferroviari merci, per incrementare i collegamenti passeggeri internazionali e per rendere la ferrovia sempre più efficiente ed interoperabile attraverso l'adozione di nuovi sistemi digitalizzati per la gestione della capacità e della circolazione.

## **Aprile**

### **Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)**

Nelle sedute del 26 e 27 aprile il Parlamento ha approvato il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che il 30 aprile è stato inviato all'UE per la sua approvazione. Il PNRR dell'Italia è stato definitivamente approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio n. 344 in data 13 luglio 2021. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo Quadro normativo e regolatorio.

## **Maggio**

### **Decreto Legge n. 59 del 7 maggio 2021 "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti"**

In data 7 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 108 il Decreto n. 59 recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti" contenente norme di interesse del Gestore relative ad interventi di finanziamento di alcune linee ferroviarie AV/AC. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo Quadro normativo e regolatorio.

### **Linea AV/AC Verona-Padova: Tratta Verona – Padova 2<sup>^</sup> Lotto funzionale Attraversamento di Vicenza**

In data 17 maggio 2021 è stato sottoscritto tra RFI e il Consorzio Iricav Due l'accordo per lo sviluppo del progetto definitivo del Secondo Lotto Costruttivo del 2<sup>^</sup> Lotto Funzionale "Attraversamento di Vicenza", a cura del General Contractor Iricav Due.

### **Decreto Legge n. 77 del 31 maggio 2021 "Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure"**

In data 31 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 129) il Decreto Legge n. 77/2021 "Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure", convertito con la Legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108. Il Decreto ha la finalità di definire "il quadro normativo nazionale finalizzato a semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo Quadro normativo e regolatorio.

## **Giugno**

### **Progetto definitivo del raddoppio Termoli – Ripalta**

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche si evidenzia che in data 24 giugno 2021 il Commissario, con ordinanza ha approvato il progetto definitivo del raddoppio Termoli – Ripalta che rientra nel più ampio progetto di raddoppio della Pescara - Bari.

**PRIME (Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe)**

Il 24 giugno 2021 si è tenuto il 17° *meeting* plenario di PRIME, nel corso del quale RFI ha partecipato alla discussione strategica sulle nuove sfide per i Gestori Infrastruttura e le misure chiave da adottare per rilanciare il trasporto ferroviario passeggeri internazionale. In particolare, nel corso del *meeting*, si è discusso del possibile ruolo dei pedaggi per accrescere la competitività del trasporto ferroviario rispetto alle altre modalità di trasporto e per ridurre i fenomeni di congestione della rete. Nel mese di novembre i CEO dei gestori europei dell'infrastruttura hanno partecipato alla riunione plenaria di PRIME in cui sono state discusse tematiche strategiche per incrementare l'efficienza, la sostenibilità e la resilienza del trasporto ferroviario.

**Finanziamenti *intercompany* a valere sui prestiti bancari**

Nel mese di giugno 2021 FS Italiane ha sottoscritto tre contratti di prestito bancari per un importo complessivo di 500 milioni di euro, della durata di 3 anni, rispettivamente con UniCredit per 200 milioni di euro, con Intesa San Paolo per 200 milioni di euro e con Banco BPM per 100 milioni di euro.

A valere su tali fondi, FS Italiane ha concesso a RFI tre prestiti *intercompany* finalizzati a finanziare parte dei fabbisogni annuali di medio/lungo termine di RFI.

**Linea di credito a valere sulla nuova *Sustainability Linked Facility***

In data 25 giugno 2021 FS Italiane ha stipulato, con un sindacato di sei istituzioni finanziarie, la nuova linea di credito *committed* e *revolving*, di ammontare pari a 2,5 miliardi di euro e durata triennale. La linea, sottoscritta con FS Italiane da Intesa Sanpaolo, UniCredit, Cassa depositi e prestiti, Credit Agricole CIB, CaixaBank e Banca Popolare di Sondrio, è il primo prodotto *Sustainability Linked* del Gruppo FS Italiane.

A valere di una quota della linea sottoscritta da FS Italiane, è stata concessa una linea di credito *committed* a RFI per un massimo di 700 milioni di euro, allo scopo di soddisfare le esigenze di liquidità di breve termine di quest'ultima.

**Luglio****Approvazione PNRR in UE**

In data 13 luglio 2021 il Consiglio dell'Economia e delle Finanze dell'Unione Europea (cd. Ecofin) ha approvato il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia insieme a quello di altri undici Paesi. Grazie all'adozione delle decisioni di esecuzione del Consiglio sull'approvazione dei piani, gli Stati membri possono concludere convenzioni di sovvenzione e accordi di prestito che consentiranno un prefinanziamento fino al 13% dell'importo totale di ciascun piano, che per l'Italia è pari a 25 miliardi di euro.

**Conversione in legge del Decreto Sostegni-bis**

In data 24 luglio 2021 è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 176 la Legge 23 luglio 2021, n. 106 di conversione con modificazioni del Decreto Legge 25 maggio 2021, n. 73 recante "Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali" (cd. Sostegni-bis) e contenente norme di interesse del GI agli articoli 73 e 73-ter. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo Quadro normativo e regolatorio.

**Finanziamento ponte *intercompany***

In data 29 luglio 2021 FS ha concesso a RFI un *Bridge Loan intercompany* per 300 milioni di euro con scadenza 29 dicembre 2021, successivamente prorogato al 31 marzo 2022, allo scopo di consentire a RFI di gestire temporaneamente il proprio fabbisogno finanziario per investimenti, in luogo di operazioni di finanziamento a più lungo termine.

**Ottobre****Protocollo d'Intesa tra Regione Piemonte – Gruppo Torinese Trasporti (GTT) – RFI**

In data 29 ottobre 2021 è stata conclusa la sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa tra la Regione Piemonte, GTT e RFI per disciplinare il subentro di RFI, ai sensi dell'art. 47 c. 4 del Decreto Legge n.50/2017, come convertito dalla Legge n. 96 del 21 giugno 2017, nella gestione unitaria della stazione ferroviaria di Settimo Torinese in relazione alla messa in servizio del nuovo apparato ACC. Gli effetti del Protocollo sono effettivi dal 21 dicembre 2021 a seguito del verificarsi di tutte le condizioni in esso contenute (rilascio a favore di RFI di un Atto di Concessione, da parte della Regione Piemonte, rilascio da parte dell'ANSFISA dell'aggiornamento dell'Autorizzazione di Sicurezza, rispettivamente, di RFI e di GTT, rilascio da parte dell'ANSFISA a RFI dell'Autorizzazione di Messa in Servizio del nuovo apparato ACC di Settimo Torinese).

**Novembre****Progetto definitivo del Ripristino della linea Palermo - Trapani via Milo**

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche si evidenzia che il Commissario, con le ordinanze n. 6 e n. 8 rispettivamente del 10 e del 16 novembre 2021 ha approvato il progetto definitivo del Ripristino della linea Palermo - Trapani via Milo tratta compresa tra Alcamo Diramazione e Trapani e Sottovia stradale al km 119+353 e viabilità di collegamento tra la via Marsala e la via Virgilio del Comune di Trapani.

**Linea AV/AC Milano – Verona: Tratta Brescia – Verona**

In data 30 novembre 2021 con apposita ordinanza il Commissario ha approvato il progetto preliminare della Linea AV/AC Milano – Verona: Tratta Brescia – Verona, Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia - fase funzionale della nuova tratta Brescia – Verona.

**Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova**

In data 30 novembre 2021 con apposita ordinanza il Commissario ha approvato il progetto definitivo del Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova, 1<sup>a</sup> Fase funzionale – Raddoppio tratta Piacenza – Mantova.

**Dicembre****Accordo tra la Regione Abruzzo, Società Unica Abruzzese Di Trasporto S.p.A (TUA) e RFI**

In data 6 dicembre 2021 è stato sottoscritto un Accordo tra la Regione Abruzzo, TUA e RFI dove le Parti confermano la volontà di affidare a RFI, ai sensi dell'art. 11 comma 11 del D. Lgs. n.112/2015 e s.m.i., lo svolgimento delle funzioni essenziali relativamente alle infrastrutture ferroviarie regionali in concessione alla Società TUA, segnatamente l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie e

all'imposizione dei conseguenti canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione, impegnandosi a porre in atto le azioni tecniche ed amministrative necessarie allo scopo. Le fasi del processo di assegnazione saranno svolte a cura di RFI a partire da quattro mesi dall'emanazione della pertinente edizione del Prospetto Informativo della Rete (PIR), mentre le attività legate al processo di imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura saranno svolte da RFI a partire dal giorno successivo alla data di sottoscrizione del presente Accordo.

#### **Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest**

A seguito dell'ultimazione della Progettazione Definitiva da parte della società di ingegneria Italferr, in data 7 dicembre 2021 RFI ha provveduto ad inviare il progetto definitivo del Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest agli Enti interessati ai fini dell'avvio del relativo iter autorizzativo.

#### **Linea ferroviaria Roma-Viterbo**

In data 21 dicembre 2021 con apposita ordinanza il Commissario ha approvato il progetto definitivo della realizzazione della Linea ferroviaria Roma-Viterbo, Raddoppio Cesano – Bracciano: Tratta Cesano-Vigna di Valle.

#### **Legge n. 233/2021 "Disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose"**

In data 31 dicembre è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale (Serie Generale n. 310) la Legge n. 233 del 29 dicembre 2021, conversione, con modificazioni, del Decreto Legge 6 novembre 2021 n. 152 recante disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Quadro normativo e regolatorio".

#### **Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF)**

In data 30 dicembre 2021, coerentemente con la normativa per la semplificazione delle procedure e la velocizzazione degli investimenti ferroviari, il MIMS ha trasmesso al Parlamento il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) previsto nell'ambito delle riforme del PNRR per velocizzare l'iter di definizione e approvazione del Contratto di Programma. Il Documento Strategico del MIMS illustra le esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, le attività previste per la gestione e il rafforzamento della rete ferroviaria, individua i criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici. Sono in corso le audizioni delle Commissioni competenti della Camera e del Senato che dovranno esprimersi sul DSMF per poter consentire la rapida predisposizione del nuovo Contratto di Programma MIMS-RFI (2022-2026).

#### **Legge di Bilancio 2022**

In data in data 31 dicembre 2021, è stata emanata la Legge n. 234 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024" (c.d. Legge di Bilancio 2022). Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Quadro normativo e regolatorio".

## RISORSE UMANE

L'evoluzione degli organici di RFI nel periodo 1° gennaio 2021 – 31 dicembre 2021 ha visto un trend positivo di crescita (entrate per 3.289 a fronte di uscite per 1.792), che si riflette anche in un aumento del costo lavoro complessivo rispetto all'anno precedente. Tale crescita, finalizzata al miglioramento del *mix* generazionale e all'accrescimento delle competenze tecnologiche e professionali, è legata ad una prima fase di intervento sul piano del lavoro dovuta alla necessità di far fronte ai maggiori impegni derivanti dal PNRR e alla conseguente rivisitazione dei relativi volumi di operatività.

Per sostenere l'importante programma di investimenti è stato avviato un piano di assunzioni finalizzato all'inserimento delle varie professionalità necessarie per lo sviluppo dell'Azienda.

Di seguito si rappresenta l'evoluzione degli organici di RFI nel periodo 1° gennaio 2021 – 31 dicembre 2021:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2020: n. 26.395 unità (di cui 259 Dirigenti e 26.136 tra Addetti e Quadri).
- consistenza del personale RFI al 31.12.2021: n. 27.892 unità (di cui 262 Dirigenti e 27.630 tra Addetti e Quadri).

## Formazione

Il 2021 è stato caratterizzato dall'attuazione ed implementazione di tutti i percorsi formativi progettati nel 2020 in modalità *blended* o *digital*, contenendo anche quest'anno le spese destinate alla logistica e recuperando completamente il terreno perso nei primi mesi della pandemia, tanto che i volumi formativi erogati superano le 380.000 gg/uomo con oltre 24.800 partecipazioni (quasi il 25% di incremento rispetto al 2020).

Particolare energia anche quest'anno è stata dedicata alla formazione di ingresso, sia per le popolazioni operative che per i laureati ed esperti, al fine di accelerare e rendere il più agevole possibile l'inserimento delle nuove risorse in una realtà complessa come quella di RFI.

Ulteriori risorse sono state dedicate alle iniziative finalizzate alla sicurezza: oltre agli obblighi di legge, sono stati avviati diversi interventi a supporto della Cultura della Sicurezza.

Nello specifico, il progetto "*Safety Induction*" ha coinvolto oltre 1.000 giovani colleghi al termine del loro contratto di apprendistato (inseriti in azienda tra il secondo semestre 2018 e il primo 2019) mentre sono state completate tutte le fasi del Progetto Cantieri, avviato lo scorso anno, realizzato interamente in modalità *digital* e che ha consentito l'emersione e la condivisione di oltre 30 *best practice* operative nei Cantieri di lavoro, attraverso un approccio di *cooperative learning* completamente volontario.

Infine, è stato avviato il progetto "*Human Factor over all*" finalizzato a sviluppare e diffondere a tutti i livelli della piramide organizzativa la *Safety Culture*, articolato in tre filoni di attività avviati quest'anno e che saranno sviluppati ed implementati nel prossimo biennio: la mappatura delle competenze comportamentali chiave dei ruoli con impatto indiretto sulla sicurezza di esercizio, l'alfabetizzazione della popolazione di esercizio sul tema *Human Factor* e *Safety Leadership* e la realizzazione di nove *learning pills* che verranno distribuite nel 2022.

## SOSTENIBILITÀ E AMBIENTE

### **Governance, obiettivi di sostenibilità di lungo periodo, ambiti di azione**

In coerenza con la propria missione sociale e con quanto enunciato nella sua Politica Ambientale, elemento centrale della "Politica Integrata per la Sicurezza", RFI gestisce l'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo un approccio orientato a innalzarne il valore quale asset fondamentale del sistema della mobilità del Paese e significativo riferimento per la valorizzazione sociale, economica e ambientale del territorio nazionale, a massimizzare i vantaggi ambientali propri del trasporto su ferro e a favorire il trasferimento della mobilità verso modalità più sostenibili e integrate, a promuovere l'uso razionale delle risorse naturali e delle energie rinnovabili, a prevenire e ridurre gli impatti sull'ambiente delle attività industriali, a collaborare e rispondere sempre meglio alle esigenze e alle aspettative degli *stakeholder*.

Facendo leva su un orientamento strategico già fortemente mirato alla creazione di valore condiviso e al raggiungimento dei *Sustainable Development Goals*, con particolare riguardo per gli obiettivi di lungo periodo 2030/2050 di Gruppo, la Società ha messo in campo soluzioni immediate di risposta alla contingenza avviando in parallelo - nel confronto con gli *stakeholder* ed in linea con la spinta delle politiche comunitarie e nazionali di sostegno alla ripresa economica orientata alla transizione verso lo sviluppo sostenibile con l'impegno attivo delle imprese - la messa a punto/il rafforzamento/l'accelerazione di soluzioni, piani e indirizzi d'azione ai diversi orizzonti temporali.

Nel 2021, in un contesto nazionale ed europeo caratterizzato da misure definite per la ripresa economica e sociale dalla crisi indotta dal COVID-19 in linea con il *Green Deal* europeo e con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030, RFI è stata chiamata a svolgere un ruolo fondamentale nella definizione ed attuazione del PNRR in riferimento agli investimenti inclusi nella Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" da realizzare entro il 2026.

Gli investimenti RFI inseriti nel PNRR, in attuazione del Regolamento UE 2021/241 che ha istituito il dispositivo per la ripresa e la resilienza, sono stati definiti insieme al MIMS sia in quanto funzionali alla crescita e alla trasformazione sostenibile del Paese e del suo sistema di mobilità (accessibilità e connessione dei territori, integrazione tra diversi modi di trasporto, attrattività della modalità ferroviaria, resilienza e efficientamento energetico della rete, interoperabilità e sicurezza, ecc.) sia in quanto conformi al principio definito con il Regolamento UE 2020/852 'Tassonomia' del "Do Not Significant Harm"(DSNH), cioè 'Non creare danni significativi' rispetto ai sei obiettivi ambientali individuati dallo stesso Regolamento.

In continuità con lo stesso principio, le 'Linee Guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC' emesse dal MIMS (in riferimento all'art 48, D.Lgs n. 77/2021), definiscono metodi, strumenti e fasi di valutazione dei progetti atti ad assicurare un approccio nuovo rispetto alla progettazione, la realizzazione e la gestione di un'infrastruttura, mettendo al centro la sostenibilità e l'innovazione in tutte le sue principali accezioni, estendendo tale principio ed attenzione anche alla fase di cantierizzazione e alla manutenzione.

In questo quadro l'imponente e accelerato sforzo realizzativo che RFI sta mettendo in campo per l'attuazione degli investimenti PNRR in parallelo con gli altri interventi programmati, richiede un immediato rafforzamento dell'impegno e della capacità di sviluppo di metodologie e processi di infrastrutturazione e gestione improntati ad avanzati standard e criteri di sostenibilità, solo in parte già disponibili e consolidati per l'applicazione sistematizzata nel settore delle grandi infrastrutture sia a livello nazionale che internazionale.

Sul fronte della *governance* societaria, mirata al rafforzamento dell'integrazione della sostenibilità nelle strategie e nell'operatività aziendale, nel 2021 sono state sviluppate numerose iniziative. Tra le più rilevanti:

- l'elaborazione nel mese di marzo 2021 della matrice di materialità 2020 RFI (con funzione di "pilota") quale risultato finale del processo di "analisi di materialità" avviato nel corso del 2020 e finalizzato all'individuazione, in linea con i principi del *Global Reporting Initiative* (GRI), delle tematiche ESG (*Environmental, Social and Governance*) strategicamente più rilevanti per RFI e per i suoi *stakeholder* interni ed esterni (c.d. "tematiche materiali"). La matrice - frutto di una capillare attività di ascolto degli *stakeholder* condotta attraverso un'indagine rivolta sia agli interlocutori interni portatori della vista del *business*, sia ai principali interlocutori esterni, tra cui imprese ferroviarie, istituzioni, cittadini, organismi di rappresentanza, fornitori - rappresenta le tematiche ESG di cui tener conto per indirizzare, in coerenza con le esigenze e le aspettative degli interlocutori, sia l'informazione e la rendicontazione sia le scelte strategiche e operative della società in tutti gli ambiti di attività;
- l'avvio del progetto di *governance* e *change management* "Sostenibilità RFI *on the go*", ad aprile, mirato a supportare ed accelerare l'integrazione e lo sviluppo delle migliori pratiche di sostenibilità nella conduzione degli investimenti ed in genere di tutti i processi aziendali al fine di massimizzare il contributo della Società al perseguimento degli obiettivi di lungo periodo del Gruppo FS e degli SDGs (*Sustainable Development Goals*), nel quadro degli impegni per il *Green Deal*, il *Next Generation EU* ed il PNRR. Nel corso dell'anno è stata conclusa la prima fase con la definizione della "Mappa di azione strategica per la transizione ESG di RFI" quale *framework* di riferimento entro cui sviluppare iniziative finalizzate a "interiorizzare" nei principali processi/ambiti di attività aziendali obiettivi, criteri e metodologie di sostenibilità. In particolare, nell'ambito della Mappa, sono state definite dieci Linee di Azione con valenza Strategica (LAS) - tra cui ad es. progettazione di infrastrutture sostenibili, *supply chain*, *asset* idrici, energia, gestione HR, ecc.) - e quattro "Abilitatori trasversali con valenza strategica" (ABS), identificati quali cantieri permanenti di supporto alle LAS, relativi ad aspetti di regolazione, *governance*, *accountability* e cambiamento culturale - *action learning*. A settembre è stata avviata la seconda fase del progetto;
- l'adozione e la declinazione in RFI e nelle Società controllate del Modello di Governo della Sostenibilità del Gruppo FS Italiane (di seguito MdS) quale strumento di gestione strutturato, improntato al miglioramento continuo e articolato in più fasi iterative (Analizzare il contesto, Pianificare, Indirizzare e Supportare, Monitorare e Rendicontare, Rivedere e Apprendere), volto a favorire lo sviluppo sostenibile dei processi, prodotti e servizi aziendali, a promuovere un approccio attento alle legittime esigenze degli *stakeholder*, a porre i presupposti per il raggiungimento delle più elevate *performance* e la creazione di valore per tutti gli *stakeholder*;
- l'assunzione, tra gli obiettivi aziendali comuni a tutto il *management* aziendale e per il secondo anno consecutivo, di un impegno specificamente mirato al miglioramento del profilo di sostenibilità della Società legato all'incremento dell'"indice di efficienza carbonica" collegato alle attività di RFI, ossia del valore economico generato per unità di CO2 prodotta. L'indicatore è calcolato come rapporto tra il valore economico generato nel 2021 (somma dei ricavi delle vendite e delle prestazioni, e dei proventi diversi) e le emissioni dirette e indirette di CO2 prodotte dalla Società nel 2021 rispetto alla baseline del 2020 e calcolate a partire dalla rendicontazione dei dati energetici annualmente da RFI per il Rapporto di Sostenibilità (RdS) e per la Dichiarazione Non Finanziaria di Gruppo (DNF) soggetti a «*limited assurance*» da parte del certificatore esterno e convertiti in CO2 mediante utilizzo di fattori di conversione definiti da enti nazionali e internazionali sulla base anche della composizione del *mix* energetico nazionale.



## Rendicontazione di Sostenibilità

In relazione alla rendicontazione annuale dei dati di sostenibilità, finalizzata ad alimentare sia il Rapporto di Sostenibilità (RdS) di Gruppo sia la Dichiarazione di carattere Non Finanziario (DNF) integrata nella Relazione sulla gestione del Bilancio consolidato di Gruppo ai sensi del D. Lgs. n.254/2016, nel 2021 RFI ha contribuito alle attività di verifica dei dati 2020 ai fini della certificazione di conformità ai GRI *Standards*.

Nell'autunno 2021 è stato quindi avviato il processo di rendicontazione di sostenibilità 2021 sia in RFI che nelle società controllate Blufferies S.r.l., Blujet S.r.l., Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Terminali Italia S.r.l. destinato all'alimentazione del RdS e della DNF di Gruppo 2021. Il processo di rendicontazione si è svolto secondo quanto indicato nelle specifiche *Linee di Riferimento* interne, che annualmente aggiornano tempistiche, criteri, fonti, modalità di raccolta e/o di stima dei dati in allineamento con gli indirizzi di Capogruppo. RFI ha rendicontato circa 210 indicatori quali/quantitativi ed ha coordinato la rendicontazione di circa 115 indicatori da parte di ciascuna delle quattro controllate coinvolte nel processo 2021.

Rispetto all'anno precedente, i risultati RFI 2021 relativi agli ambiti energia e ambiente evidenziano:

- ✓ per l'**energia elettrica per "usi interni" diversi da trazione** una sostanziale tenuta del consumo complessivo (~+2%) che si attesta nel 2021 su ~455 GWh, imputabile principalmente alla graduale ripresa delle attività dopo il periodo emergenziale dovuto alla pandemia; si mantiene stabile anche la quota di energia elettrica per usi interni coperta da garanzie d'origine acquistata tramite apposito contratto di fornitura che si mantiene pari a ~90 GWh/anno equivalenti a circa il 20% del totale consumo per usi interni [il restante 80%, così come l'EE per trazione, è approvvigionato direttamente da RFI sulla Borsa Elettrica (GME) tramite l'attuale contratto con il GSE] a conferma dell'impegno della società a perseguire politiche sostenibili orientate alla riduzione delle emissioni;
- ✓ per l'approvvigionamento **dell'energia elettrica di trazione** fornita da RFI a tutte le imprese ferroviarie che hanno circolato sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) nel corso del 2021, un incremento di circa l'8% - pari a ~5.200 GWh - direttamente correlato alla graduale ripresa del traffico ferroviario dopo le forti limitazioni agli spostamenti del 2020;
- ✓ per il **gasolio** un incremento complessivo del consumo di circa l'11% - nel complesso pari a ~19 milioni di litri - da attribuirsi sia all'aumento dei consumi (+24%) per le attività di navigazione ferroviaria per le quali si è registrata una ripresa del traffico marittimo rispetto al 2020, sia ai maggiori consumi (+9%) per l'alimentazione di autoveicoli e automezzi di lavoro principalmente imputabile ad una ripresa degli spostamenti e all'adozione di procedure aziendali anti-COVID per il distanziamento che hanno comportato l'utilizzo di un maggior numero di autoveicoli a fronte di un minor numero di occupanti per mezzo;
- ✓ per il **gas naturale** un incremento dei consumi pari a circa il 7% (attestato nel 2021 su ~9 milioni di Smc) riconducibile sia alla ripresa delle attività produttive presso le Officine Nazionali sia al maggior utilizzo degli impianti per il riscaldamento dei deviatori ma anche degli ambienti di lavoro e dell'acqua sanitaria per la maggiore presenza di persone negli uffici dovuta alla graduale ripresa delle attività produttive;
- ✓ per **le acque** un lieve incremento (~2%) dei consumi idrici societari - complessivamente pari nel 2021 a circa 13 milioni di mc - da attribuirsi all'effetto combinato, da un lato, dell'aumento dei prelievi da

acquedotto per uso civile (+5%) dovuto alla maggiore presenza di persone negli uffici e nelle stazioni a seguito dell'attenuazione delle misure adottate per contrastare l'emergenza sanitaria e, dall'altro lato, alla riduzione dei prelievi da acque sotterranee per uso civile (-2%) riconducibile alla dismissione di alcuni pozzi; si registra, inoltre, un incremento dei prelievi per uso industriale (+103%), pari in valore assoluto a circa 182 mila mc imputabile all'incremento del numero dei treni lavati per la ripresa delle attività di circolazione post emergenza sanitaria;

- ✓ per **i rifiuti** un incremento (~14% ) della produzione – complessivamente pari nel 2021 a ~297.000 tonnellate – correlato alla maggiore attività manutentiva effettuata sull' IFN che ha determinato un aumento sia dei rifiuti non pericolosi (+15%) - in particolare ferro e acciaio - sia dei rifiuti pericolosi (+8%) - traverse in legno impregnato con olio di creosoto sostituite a favore di traverse in cemento armato precompresso (c.a.p.), a minore impatto ambientale-; si mantiene sostanzialmente stabile sia la ripartizione tra rifiuti non pericolosi (88%) e pericolosi (12%) sia la quota parte dei rifiuti inviati a recupero (98% del totale, pari a ~292.000 tonnellate).

### **Applicazione del Regolamento (UE) 2020/852 (Regolamento "Tassonomia")**

Nell'autunno 2021 è stato condotto un primo *assessment* societario volto a identificare le attività ecosostenibili di RFI e delle società controllate (Blufferies Srl, Blujet Srl, Grandi Stazioni Rail Spa, Terminali Italia Srl, Infrarail Firenze Srl) sulla base dei criteri previsti nell'ambito del Regolamento UE 2020/852 (Regolamento Tassonomia, di seguito Regolamento) - e relativi atti delegati- finalizzato a contribuire alla redazione delle linee guida emesse dalla Capogruppo FS per il recepimento del Regolamento nell'ambito della DNF di Gruppo. Il Regolamento istituisce un quadro finalizzato a favorire gli investimenti sostenibili e prevede l'obbligo, per le imprese soggette alla pubblicazione di informazioni di carattere non finanziario, di includere nella DNF informazioni su come e in che misura le attività dell'impresa siano associate ad attività economiche considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3- "Criteri di eco-sostenibilità delle attività economiche" - e 9 - "Obiettivi ambientali" -del regolamento stesso. In particolare, il Gruppo FS, ai sensi dell'art 8 del Regolamento, ha dovuto includere nella DNF 2021 le informazioni relative alla quota di fatturato, di spese in conto capitale (*capex*) e di spese operative (*opex*) provenienti da prodotti/servizi associati ad attività economiche ammissibili (eleggibili) alla Tassonomia.

Pertanto, RFI e le Società controllate, attraverso l'attività di *assessment*, hanno individuato le attività economiche ammissibili (eleggibili) e non ammissibili (non eleggibili) ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento e successivamente la quota di fatturato, spese in conto capitale e spese in conto esercizio 2021 riconducibili alle suddette attività finalizzate ad alimentare la DNF 2021 di Gruppo. La classificazione delle attività ecosostenibili e l'individuazione delle relative poste economiche associate sono state effettuate sulla base dei criteri di vaglio tecnico definiti nell'ambito dell'Allegato 1 -"Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici"- e dell' Allegato 2 -"Contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici"- del Regolamento delegato COM (2800) che integra il Reg.(UE) 2020/852. A partire dall'esercizio contabile 2022, l'obbligo di informativa riguarderà anche le poste economiche relative alle attività che soddisfino i requisiti di cui all'articolo 3 del Regolamento UE 2020/852 (c.d. "allineate").

## Gestione ambientale

Nel quadro del più complessivo impegno per la sostenibilità, anche nel 2021 RFI ha portato avanti numerose attività di tutela e valorizzazione ambientale nell'ambito del proprio Sistema di Gestione Ambientale (SGA) certificato secondo la norma ISO 14001:2015, incardinato nel Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza di RFI, che considera anche il sistema di gestione della sicurezza e salute sul lavoro e il sistema di gestione della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, ed applicato nel governo tanto delle attività portate avanti direttamente dal personale della Società che di quelle svolte tramite appaltatori.

In base ad esso, in tutte le unità produttive della Società coinvolte nella gestione ambientale, sono presenti specialisti ambientali che svolgono funzioni di natura preparatoria, istruttoria, di raccolta ed elaborazione dati e di assistenza all'espletamento dei compiti attribuiti in materia. Gli specialisti ambientali svolgono anche funzioni di supporto tecnico/operativo per la gestione di tutti gli aspetti ambientali di pertinenza della propria unità quali ad esempio quelli relativi ai rifiuti, agli scarichi idrici, alle problematiche connesse al rumore derivante dalle attività di manutenzione della linea, ai prelievi idrici, alle emissioni in atmosfera connesse alla presenza di impianti termici, all'impiego di sostanze pericolose per le lavorazioni, all'utilizzo di diserbanti lungo la linea ferroviaria per il contenimento della vegetazione infestante, ecc. Questo tipo di organizzazione, capillarmente inserita nei contesti di lavoro della Società, oltre ad assicurare la corretta gestione delle variabili ambientali in conformità ai disposti normativi, al sistema di gestione interno e alla politica ambientale societaria, consente, a tutti i livelli, di mantenere costante il confronto e la collaborazione con i principali *stakeholders* di RFI, a partire dagli enti di governo dell'ambiente e del territorio, di promuovere il coordinamento in materia con le altre Società del Gruppo così come la consapevolezza ambientale tanto del personale di RFI quanto dei suoi fornitori e di favorire il dialogo con le associazioni e gli organismi di rappresentanza dei viaggiatori e della collettività.

Nel corso dell'anno sono state emanate le nuove Procedure del Sistema di Gestione Ambientale (SGA) e del Sistema di Gestione della Sicurezza e salute sul Lavoro (SGL), in materia di emissioni in atmosfera da impianti termici industriali e in materia di gestione delle sostanze lesive dell'ozono e dei gas fluorurati a effetto serra.

Nell'ambito dei progetti di investimento, che determinano particolari impatti ambientali, sono state eseguite le seguenti attività di gestione:

- piano di Utilizzo delle Terre relativo alla realizzazione del progetto Terzo Valico dei Giovi e del c.d. "Passante di Firenze";
- progettazione e gestione dei materiali di risulta per la linea Andora/Finale Ligure;
- gestione delle tematiche ambientali per il c.d. "Passante di Palermo";
- gestione delle tematiche ambientali in 3 procedimenti di realizzazione della soppressione di passaggi a livello;
- gestione della procedura di *pre-screening* per il Piano Regolatore Generale (PRG) di Bressanone;
- gestione delle procedure ambientali relativamente al progetto della c.d. "Circonvallazione di Trento";
- interventi di bonifica delle aree di Ferrovie Sud Est denominate "Area Fibronit-Immoberdan-FSE" per la realizzazione del relativo progetto RFI Bari Sud Est;

- procedimento di bonifica relativo alla Stazione AV di Bologna e della presentazione del relativo progetto operativo di bonifica.

Per quanto riguarda specificamente le attività relative al risanamento acustico, è proseguita l'attività di esame e riscontro a circa 250 segnalazioni in materia di rumore e vibrazioni pervenute direttamente da privati o da Enti Locali oppure da strutture territoriali di RFI che hanno chiesto supporto tecnico per la materia in esame.

### ***Asset Management***

Per il mantenimento e conferma della Certificazione del sistema di gestione degli *asset* aziendali, in accordo allo *standard* internazionale ISO 55001 relativamente agli *asset* tangibili immobili già acquisita nel 2019, nel corso del 2021 sono stati aggiornati il documento "*Asset Management System* di RFI" ed i quattro *addendum* per rappresentare in modo aggiornato l'azienda e le sue dinamiche; è stato condotto il *management review* del Sistema di Gestione di RFI per verificare lo stato di avanzamento delle attività ad esso connesse; e sono stati condotti 2 *audit* interni, in ottemperanza con quanto previsto dallo standard ISO 55001, al fine di verificare l'allineamento del sistema di gestione degli *asset* di RFI con i requisiti di buona gestione dettati dalla norma ed individuare le possibili azioni di miglioramento finalizzate alle *best practices*.

Nel mese di luglio del 2021 sono state condotte e portate a termine, da parte del certificatore, le attività di *assessment* e verifica, utili per ultimare l'iter del mantenimento della certificazione e portare alla conferma di un unico certificato comprendente tutte le tipologie di *asset* auditate.

## QUADRO MACROECONOMICO

L'economia mondiale, colpita dalla recessione da COVID-19, la peggiore dai tempi della Seconda Guerra Mondiale, ha chiuso il 2021 da un lato con un atteso e forte rimbalzo, dall'altro con un insidioso fattore di incertezza, determinato dalla ripresa dell'inflazione e dalla continuazione dell'emergenza sanitaria e, in ultimo, dalle tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare fra la Russia e l'Ucraina.

A livello mondiale l'attività economica ha continuato ad espandersi, sebbene con un ritmo meno accentuato nell'ultima parte dell'anno, soprattutto per le persistenti strozzature dal lato dell'offerta. L'intensità della ripresa ha assunto inoltre un andamento non omogeneo tra le diverse aree geografiche, principalmente a fronte del diverso andamento delle campagne di vaccinazione.

Una conseguenza diretta delle misure di restrizione, in presenza di una domanda di beni in crescita, è stato il *mismatch* tra offerta e domanda, che ha trovato sbocco nell'aumento del livello dei prezzi. I rialzi nei prezzi di beni alimentari ed energetici, in particolare gas ed energia elettrica, e la scarsità di alcuni beni intermedi, come i semiconduttori, hanno gravato sui costi di produzione, rendendo sempre più difficile contenere il trasferimento del rincaro sui prezzi dei prodotti finali. L'inflazione superiore alle attese ha già innescato una fase di rialzo dei tassi in alcuni Paesi emergenti e configura nel 2022 un tema di riduzione del supporto della politica monetaria, in particolare negli Stati Uniti e nell'Unione Europea.

Secondo le ultime stime di Prometeia (dicembre 2021) la crescita del PIL mondiale per l'anno 2021 si è attestata al 5,8%, con un'evidenza maggiore per le economie emergenti rispetto ai paesi industrializzati. Il commercio internazionale, malgrado il rallentamento avvenuto negli ultimi mesi a causa delle difficoltà negli approvvigionamenti, ha mostrato una crescita degli scambi con un incremento medio annuo dell'8,6% rispetto al 2020. Il repentino incremento della domanda, unitamente alle criticità nella logistica internazionale ed i vincoli dell'offerta, hanno inciso in modo significativo sulle quotazioni delle materie prime. I corsi petroliferi sono saliti ben al di sopra dei livelli precedenti la pandemia, sospinti dalla ripresa globale e dal ricorso al petrolio in sostituzione del gas, dovuto al costo elevato di quest'ultimo. Il petrolio *Brent*, che a inizio anno quotava poco meno di 52\$ per barile, nella parte finale di novembre aveva raggiunto valori prossimi agli 83\$ per barile, per poi chiudere il 2021 su un valore di circa 71\$ per barile.

Dati economici mondiali		2020	2021
<b>PIL</b>		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Mondo	<b>-3,2</b>	<b>5,8</b>
	<b>Paesi avanzati</b>	<b>-4,6</b>	<b>4,9</b>
	USA	-3,4	5,6
	Giappone	-4,8	1,5
	Area euro	-6,5	5,2
	<b>Paesi emergenti</b>	<b>-2,3</b>	<b>6,2</b>
	Cina	2,1	8,1
	India	-6,6	8,6
	America Latina	-7,1	4,1
<b>Petrolio (Brent \$ per barile)</b>		43,3	70,9
<b>Commercio mondiale</b>		-5,2	8,6
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2021</i>			

Nei principali Paesi dell'area Euro, il rimbalzo del PIL è stato consistente nel secondo trimestre e l'attività economica ha mantenuto un ritmo di espansione piuttosto sostenuto anche nei mesi estivi, grazie all'effetto traino del turismo e della domanda interna, rappresentata in particolare dalla spesa per servizi. La ripresa dei consumi privati è stata legata agli elevati tassi di vaccinazione, alla riduzione dei timori di contagio e all'allentamento delle restrizioni legate alla pandemia, traendo sostegno anche dal calo del tasso di risparmio. La crescita trainata dai servizi ha più che compensato il freno all'attività industriale, rappresentato dalle strozzature dell'offerta. La nuova intensificazione della pandemia di COVID-19 ha determinato un inasprimento delle restrizioni dagli inizi del quarto trimestre del 2021 e una riduzione della mobilità negli ultimi mesi, causando una considerevole moderazione della crescita economica al volgere dell'anno.

Nel confronto europeo l'Italia e la Francia hanno mostrato un'espansione del PIL superiore alla media, rispettivamente pari al 6,5% e al 6,7%. La crescita del PIL spagnolo è stata pari al 4,3%, mentre la Germania, nel corso dei dodici mesi del 2021, ha visto una crescita più contenuta, pari al 2,8%.

L'inflazione nell'Area Euro è stata pari al 2,5%, in crescita significativa rispetto al 2020.

	2020	2021	2020	2021
	<b>Prodotto interno lordo</b>		<b>Inflazione</b>	
	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
<b>Area Euro</b>	<b>-6,5</b>	<b>5,2</b>	<b>0,3</b>	<b>2,5</b>
Germania	-4,9	2,8	0,4	3,1
Francia	-8,0	6,7	0,5	2,1
Italia	-9,0	6,5	-0,2*	1,9*
Spagna	-10,8	4,3	-0,3	2,9
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2021</i>				
<i>*fonte ISTAT, gennaio 2022</i>				

In Italia la crescita congiunturale del PIL è stata particolarmente sostenuta nel corso del secondo e del terzo trimestre del 2021, con una variazione rispettivamente pari al 2,7% e al 2,6%. Tale dinamica, che ha consentito di recuperare ulteriormente la flessione del primo semestre del 2020, è stata la sintesi del robusto contributo positivo della domanda interna e di quello meno intenso della componente estera, a fronte di un contributo nullo delle scorte. A rilanciare la domanda interna sono stati la ripresa dei consumi delle famiglie e gli investimenti strumentali, mentre la dinamica della componente estera è derivata dall'ottimo andamento delle esportazioni di servizi.

Dal lato dell'offerta hanno registrato ottime performance il settore delle costruzioni e il comparto manifatturiero, che ha recuperato e poi superato i livelli di produzione precedenti la pandemia, nonostante le difficoltà globali legate alle carenze di componenti e agli aumenti di prezzo degli input intermedi. Con riferimento al settore dei mezzi di trasporto, è possibile osservare che la difficoltà di approvvigionamento di semilavorati - in particolare chip - ha penalizzato in misura minore l'Italia, più orientata alla produzione di ricambi, rispetto ad altri Paesi, come la Germania, relativamente specializzati in auto di fascia alta.

2021				
PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	<i>variazione percentuale su trimestre precedente</i>			
<b>PIL</b>	0,3	2,7	2,6	0,6
<b>Domanda interna</b>	1,1	2,4	2,2	0,7
<b>Spesa delle famiglie e ISP*</b>	-1,1	5,0	3,0	0,6
<b>Spesa delle AP**</b>	-0,5	-0,7	0,1	0,7
<b>Investimenti fissi lordi</b>	4,2	2,4	1,6	0,7
- costruzioni	6,0	3,5	0,3	1,4
- altri beni di investimento	2,6	1,4	2,8	0,7
<b>Esportazioni di beni e servizi</b>	0,5	3,4	3,4	0,6
<b>Importazioni di beni e servizi</b>	3,3	2,5	2,1	1,6
<i>Fonte dati: Prometeia dicembre 2021</i>				
<i>Fonte ISTAT gennaio 2022</i>				
<i>* ISP: Istituzioni Sociali Private</i>				
<i>** AP: Amministrazioni Pubbliche</i>				

Nel quarto trimestre la forte risalita dei contagi, la scarsità delle *commodity* e gli elevati prezzi dell'energia hanno determinato una frenata dell'economia italiana, che ha tuttavia chiuso il 2021 con una crescita del PIL pari al 6,5% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale ha una crescita del 1,9%<sup>3</sup> rispetto al 2020.

<sup>3</sup> Fonte ISTAT, Prezzi al Consumo, 5 gennaio 2022.

**ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA**

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari della Società sono stati predisposti distinti schemi riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-UE adottati dal Gruppo FS (come dettagliati nelle Note). Tali schemi riclassificati contengono indicatori di *performance* alternativi rispetto a quelli rinvenuti direttamente dagli schemi di bilancio di esercizio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dal *business*. I metodi per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella sezione "Legenda e Glossario".

**Conto economico riclassificato**

*valori in milioni di euro*

	2021	2020	Variazione	Variazioni %
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>3.057</b>	<b>2.492</b>	<b>565</b>	<b>23%</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.892	2.376	516	22%
Altri proventi	165	116	49	42%
<b>Costi operativi</b>	<b>(2.605)</b>	<b>(2.159)</b>	<b>(446)</b>	<b>21%</b>
Costo del personale	(1.545)	(1.374)	(171)	12%
Altri costi netti	(1.060)	(785)	(275)	35%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>452</b>	<b>333</b>	<b>119</b>	<b>36%</b>
Ammortamenti	(110)	(90)	(20)	22%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(69)	(45)	(24)	53%
Accantonamenti	–	(127)	127	n.s.
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>273</b>	<b>71</b>	<b>202</b>	<b>n.s.</b>
Proventi e oneri finanziari	2	(33)	35	n.s.
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>275</b>	<b>38</b>	<b>237</b>	<b>n.s.</b>
Imposte sul reddito	–	–	–	
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE</b>	<b>275</b>	<b>38</b>	<b>237</b>	<b>n.s.</b>
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	–	–	–	–
<b>RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO</b>	<b>275</b>	<b>38</b>	<b>237</b>	<b>n.s.</b>

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute nell'esercizio 2021 rispetto all'esercizio 2020; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al bilancio, a cui si fa rimando.

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un incremento pari a 516 milioni di euro prevalentemente per effetto dei seguenti fattori:

- incremento dei ricavi da pedaggio (185 milioni di euro) riconducibile all'incremento dei volumi di traffico registrati nel corso dell'anno (70 milioni di euro), ai maggiori ricavi per il conguaglio previsto dalla Delibera ART n. 88/2021 a seguito della rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC per



il periodo 2014-2015 (124 milioni di euro), da minori ricavi per la rilevazione dei conguagli previsti dalla Delibera ART n. 175/2021 in favore delle imprese operanti in regime di *Open Access* (9 milioni di euro);

- incremento dei ricavi per servizi in concessione (13 milioni di euro) relativi alla fatturazione verso la Regione Umbria dei lavori eseguiti in forza del contratto di gestione dell'infrastruttura;
- incremento dei ricavi per servizi accessori alla circolazione (195 milioni di euro) dovuto a:
  - maggiori ricavi per vendita trazione elettrica pari a 193 milioni di euro a seguito del forte incremento dei prezzi dell'energia ed all'aumento del fabbisogno conseguente alla ripresa della circolazione dei treni rispetto all'anno precedente;
  - incremento dei ricavi per le prestazioni legate al trasporto per 2 milioni di euro derivante principalmente dai maggiori ricavi per *parking* a causa del rialzo dei prezzi dell'energia;
- incremento dei ricavi da servizio di traghettamento (2 milioni di euro) a seguito della ripresa delle corse che avevano subito una sensibile riduzione nel 2020 a causa della pandemia da COVID-19;
- maggiori ricavi da servizi diversi (3 milioni di euro) dovuti all'effetto combinato dell'incremento dei ricavi per prestazioni sanitarie (6 milioni di euro) compensati parzialmente dalla riduzione dei ricavi per penali (2 milioni di euro) e minori ricavi per siti e gallerie (1 milione di euro);
- minori ricavi per lavori in conto terzi (20 milioni di euro), correlati ai relativi minori costi e riconducibili soprattutto al rallentamento dei lavori per la realizzazione della Metroferrovia di Palermo;
- maggiori ricavi per vendita materiali (4 milioni di euro) derivanti dalla maggiore vendita di materiali di scorta e materiali diversi causata dalla ripresa delle attività delle Officine;
- maggiori ricavi per contributi (80 milioni di euro) riconducibili a maggiori contributi da Contratto di Programma – parte Servizi (50 milioni di euro) e maggiori altri contributi (30 milioni di euro) per il ristoro alle IF della componente B per il segmento di mercato lungo percorso e merci;
- minori accantonamenti (48 milioni di euro) effettuati nel 2020 e non riproposti nell'anno in corso;
- incremento dei ricavi da gestione immobiliare (6 milioni di euro) dovuto a maggiori ricavi per canoni di locazione (12 milioni di euro) a seguito della sottoscrizione di nuovi contratti di locazione dei fabbricati e per l'assenza dello sconto concesso ai locatari nel 2020, compensati parzialmente da minori ricavi per riaddebito oneri condominiali (3 milioni di euro) e spazi pubblicitari (3 milioni di euro).

Gli Altri proventi registrano un incremento di 49 milioni di euro attribuibile principalmente ai seguenti fattori:

- maggiori ricavi per vendita materiali fuori uso e tolto d'opera (45 milioni di euro);
- maggiori sopravvenienze attive derivanti dall'attribuzione a RFI della titolarità di alcuni terreni dell'area di Milano Segrate a seguito di sentenza (9 milioni di euro);
- minori ricavi per prestazioni diverse (5 milioni di euro) imputabili alla minore fatturazione relativa alla manutenzione del museo di Pietrarsa e alla manutenzione ordinaria e straordinaria della rete.

La voce "Costo del personale" si incrementa di 171 milioni di euro per effetto di maggiori costi del personale a ruolo (169 milioni di euro) e maggiori altri costi per il personale (2 milioni di euro). In particolare il costo del personale a ruolo si incrementa per effetto del *turnover* e del conseguente aumento delle competenze fisse ed accessorie fortemente contratte nell'anno precedente per effetto della pandemia da COVID-19, e di maggiori accantonamenti e rilasci.

Gli Altri costi netti si incrementano di 275 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento complessivo di 328 milioni di euro delle Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, dovuto prevalentemente alle seguenti variazioni:
  - maggiore consumo di materiali (99 milioni di euro), derivante dall'effetto combinato di maggiori consumi in conto investimento (93 milioni di euro) e maggiori impieghi in conto esercizio (6 milioni di euro) causati dalla ripresa dei lavori delle Officine che lo scorso anno avevano subito un rallentamento a causa della pandemia da COVID-19;
  - maggiori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni (195 milioni di euro) dovuti all'aumento dei costi del mercato dell'energia elettrica, che dal mese di settembre hanno subito un rialzo esponenziale, nonché all'aumento del fabbisogno delle IF conseguente alla ripresa della circolazione dei treni;
  - maggiori costi per illuminazione e forza motrice (36 milioni di euro), anch'essi collegati all'aumento dei costi del mercato elettrico e dalla ripresa delle attività;
  - decremento dei prezzi dei materiali a magazzino (3 milioni di euro) dovuto alla razionalizzazione del magazzino al fine di minimizzare il costo del mantenimento delle scorte.
  
- incremento dei costi per servizi di 75 milioni di euro dovuto essenzialmente all'effetto combinato di:
  - maggiori costi per manutenzione e riparazione di beni immobili e mobili (27 milioni di euro), relativi alla manutenzione della linea (24 milioni di euro) e alla manutenzione dei fabbricati (10 milioni di euro) compensati parzialmente da minori costi per interventi per calamità naturali (5 milioni di euro) e per manutenzioni beni mobili (2 milioni di euro);
  - maggiori costi per servizi di pulizia e altri servizi appaltati (17 milioni di euro), causati sostanzialmente dai maggiori costi di pulizia per le sanificazioni COVID-19 (19 milioni di euro,) compensati in parte da minori costi per servizi appaltati di stazione (2 milioni di euro);
  - maggiori costi per servizi immobiliari ed utenze (17 milioni di euro);
  - incremento dei costi per servizi informatici (14 milioni di euro);
  - maggiori costi diversi (9 milioni di euro) derivanti principalmente da maggiori costi per viaggi e soggiorno (5 milioni di euro), per Polfer (1 milione di euro), per sperimentazioni (1 milione di euro) e da minori rettifiche di costo per rimborsi verso il gruppo (2 milioni di euro);
  - minori costi per lavori in conto terzi (10 milioni di euro), dovuti al rallentamento dei lavori della Metroferrovia di Palermo.
  
- maggiori costi per godimento beni di terzi (3 milioni di euro) dovuti a maggiori oneri per noleggio carri;
  
- maggiori altri costi operativi (16 milioni di euro), derivanti principalmente da maggiori costi per CLC (4 milioni di euro), per quote associative (2 milioni di euro), per imposte e tasse (6 milioni di euro), per accantonamenti e minori rilasci a fondo rischi ed oneri (7 milioni di euro), compensati parzialmente da minori minusvalenze (3 milioni di euro);
  
- incremento delle capitalizzazioni per lavori interni (147 milioni di euro) attribuibile ad un aumento dell'impiego dei materiali (93 milioni di euro) e del personale (54 milioni di euro).

---

Gli ammortamenti registrano un incremento di 20 milioni di euro principalmente per effetto della ripresa del traffico ferroviario che nell'anno precedente aveva subito un sensibile e prolungato rallentamento a causa della pandemia.

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presentano un incremento di 24 milioni di euro per maggiori svalutazioni della posta Immobili, impianti e macchinari (16 milioni di euro) e della posta Attività immateriali (2 milioni di euro) e da maggiori rettifiche di valore (6 milioni di euro) derivanti dalla svalutazione dei crediti.

La voce "Accantonamenti" si riduce di 127 milioni di euro in quanto non si è ripetuto l'accantonamento effettuato al fondo per le politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione nell'anno precedente.

Il saldo finanziario presenta un miglioramento di 35 milioni di euro derivante da un incremento dei proventi finanziari (37 milioni di euro), riconducibile alla rivalutazione monetaria del conguaglio previsto dalla Delibera ART n. 88/2021 di cui sopra, compensato in parte da un incremento degli oneri finanziari (2 milioni di euro) causato da maggiori interessi verso altri finanziatori (6 milioni di euro) e minori interessi ed oneri verso la Controllante (4 milioni di euro).

**Stato patrimoniale riclassificato**

	valori in milioni di euro		
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>Variazioni</b>
<b>ATTIVITÀ</b>			
Capitale circolante netto	(1.131)	(1.011)	(120)
Altre attività nette	1.053	1.436	(383)
<b>Capitale circolante</b>	<b>(78)</b>	<b>425</b>	<b>(503)</b>
Immobilizzazioni tecniche	36.744	36.358	386
Partecipazioni	144	144	-
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>36.888</b>	<b>36.502</b>	<b>386</b>
TFR	(404)	(446)	42
Altri fondi	(660)	(579)	(81)
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(1.064)</b>	<b>(1.025)</b>	<b>(39)</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>35.746</b>	<b>35.902</b>	<b>(156)</b>
Posizione finanziaria netta a breve	(374)	412	(786)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	2.184	1.818	366
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>1.810</b>	<b>2.230</b>	<b>(420)</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>33.936</b>	<b>33.672</b>	<b>264</b>
<b>COPERTURE</b>	<b>35.746</b>	<b>35.902</b>	<b>(156)</b>

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute al 31 dicembre 2021; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note esplicative al bilancio, a cui si fa rimando.

La voce "Capitale Investito Netto" presenta un decremento pari a 156 milioni di euro derivante dal decremento del Capitale Circolante (503 milioni di euro) e dall'incremento degli Altri Fondi (81 milioni di euro), in parte compensato dall'aumento del Capitale Immobilizzato Netto (386 milioni di euro) e dal decremento del TFR (42 milioni di euro).

Il decremento del Capitale Circolante è determinato dal decremento sia delle Altre Attività Nette (383 milioni di euro) che del Capitale Circolante Netto (120 milioni di euro).

In particolare, il Capitale Circolante Netto si decrementa di 120 milioni di euro per effetto di minori rimanenze di magazzino (79 milioni di euro), di maggiori debiti commerciali non correnti e correnti (515 milioni di euro), nonché per effetto della riduzione dei contratti in costruzione (7 milioni di euro) parzialmente compensati da maggiori crediti commerciali correnti e non correnti (477 milioni di euro) e da maggiori acconti a fornitori (4 milioni di euro).

Le Altre Attività Nette si decrementano di 383 milioni di euro principalmente per l'effetto di minori crediti verso il MEF, MIMS e UE e altri (656 milioni di euro) a fronte del decremento netto dei relativi acconti (55 milioni di euro), di maggiori altri crediti correnti e non correnti (95 milioni di euro), minori altri debiti correnti e non correnti (116

milioni di euro), minori debiti verso istituti previdenziali (5 milioni di euro), minori ratei e risconti passivi (4 milioni di euro) compensati parzialmente da maggiori altri debiti tributari (2 milioni di euro).

L'incremento del Capitale Immobilizzato Netto di 386 milioni di euro è attribuibile all'aumento degli Immobili, impianti e macchinari (373 milioni di euro), delle Attività immateriali (12 milioni di euro) ed a maggiori Investimenti immobiliari (1 milione di euro). In particolare, l'incremento degli Immobili, impianti e macchinari deriva principalmente dagli investimenti nei grandi progetti infrastrutturali, dagli investimenti nelle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e dagli interventi diffusi sul territorio principalmente di carattere tecnologico.

Al 31 dicembre 2021 la voce TFR si decrementa di 42 milioni di euro mentre la voce Altri Fondi si incrementa di 81 milioni di euro per l'effetto combinato di nuovi accantonamenti (105 milioni di euro) ed utilizzi e rilasci (24 milioni di euro).

Le Coperture si decrementano di 156 milioni di euro per effetto combinato del peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (366 milioni di euro) e il miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (786 milioni di euro), nonché dell'incremento dei Mezzi Propri per 264 milioni di euro.

Nel dettaglio, il miglioramento della Posizione Finanziaria Netta (420 milioni di euro) è principalmente determinato dal:

- miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a Breve (786 milioni di euro) per effetto del decremento dei debiti finanziari correnti (50 milioni di euro), della quota a breve dei finanziamenti a medio e lungo termine (728 milioni di euro) e dei finanziamenti a breve (47 milioni di euro), l'incremento del conto corrente intersocietario fruttifero (75 milioni di euro), nonché dell'incremento del conto corrente di tesoreria (382 milioni di euro), ed infine del decremento degli altri crediti finanziari correnti (497 milioni di euro);
- peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a Medio/Lungo (366 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato di maggiori debiti verso controllante (499 milioni di euro) e minori crediti per conti correnti vincolati (39 milioni di euro) parzialmente compensati da minori debiti verso banche (158 milioni di euro) e altri finanziatori (6 milioni di euro), da minori passività per *leasing* (7 milioni di euro) e maggiori altri titoli (1 milione di euro).

I Mezzi Propri esposti nello Stato Patrimoniale riclassificato includono, rispetto al Patrimonio Netto, i debiti derivanti da strumenti finanziari di copertura (derivati); pertanto, per maggiore chiarezza, si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione tra gli stessi:

	Valori in milioni di euro		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Mezzi propri SP riclassificato	33.936	33.672	264
Debiti per derivati inclusi nei mezzi propri	(5)	(10)	5
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>33.931</b>	<b>33.662</b>	<b>269</b>

## INVESTIMENTI

### LO SVILUPPO DELLA RETE

Si evidenzia che l'esercizio in esame è stato fortemente permeato dal tema del PNRR già trattato nel paragrafo Quadro normativo e regolatorio. In particolare, il Piano prevede finanziamenti per circa 23.856 milioni di euro per gli interventi proposti da RFI sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Gli interventi infrastrutturali e tecnologici nel settore ferroviario consistono nello:

- sviluppo dell'alta velocità/capacità e alla velocizzazione della rete ferroviaria per passeggeri e merci;
- completamento dei corridoi ferroviari TEN-T;
- completamento delle tratte di valico;
- potenziamento dei nodi, delle direttrici ferroviarie e delle reti regionali;
- riduzione del *gap* infrastrutturale Nord-Sud.

In particolare, gli interventi di RFI sono stati classificati in 8 tipologie; di seguito si riporta il dettaglio ed un sintetico stato di attuazione dei principali progetti:

- ✓ Misura 1.1 **Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud** per passeggeri e merci: risorse PNRR pari a circa 4.640 milioni di euro distribuite sui seguenti itinerari:
  - Napoli – Bari: in costruzione, per tratte funzionali di circa 90 km;
  - Palermo-Catania-Messina, per tratte funzionali di circa 150 km, con interventi principalmente in fase di progettazione a meno del tratto Bicocca-Catenanuova (circa 37 km) attualmente già in realizzazione;
  - Salerno-Reggio Calabria: l'intervento previsto in PNRR è relativo al lotto prioritario Battipaglia-Romagnano (circa 33 km), attualmente in fase di iter autorizzativo.
  
- ✓ Misura 1.2 **Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa**: risorse PNRR pari a circa 8.570 milioni di euro distribuite sugli itinerari Brescia-Verona-Vicenza e Liguria-Alpi, entrambi in fase di realizzazione; per quest'ultimo itinerario sono ricompresi interventi per la tratta Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi (di 53 km), le tratte Milano-Pieve Emanuele (11 km) ed il Quadruplicamento Rho-Parabiago e Racc. Y (9 km), quest'ultimo attualmente in iter autorizzativo per la progettazione definitiva; sono inoltre ricompresi gli interventi per le opere di adduzione Verona-Brennero (di 15 km), relative alla Circonvallazione di Trento, in fase di iter autorizzativo.
  
- ✓ Misura 1.3 **Connessioni diagonali**: risorse PNRR pari a circa 1.581 milioni di euro distribuite sui seguenti itinerari:
  - Roma-Pescara: lotti prioritari Scafa-Manoppello e Manoppello-Interporto.
  - Orte-Falconara: velocizzazione tratte Orte-Falconara, Raddoppio PM228-Albacina e Raddoppio PM228-Castelplanio.
  - Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto: lotto prioritario della tratta Potenza-Metaponto.

Gli interventi inseriti in PNRR sono in fase di progettazione (PFTE) e/o in iter autorizzativo, con completamento previsto entro la fine del 2026.

- ✓ Misura 1.4 Introduzione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (**ERTMS**): risorse PNRR pari a circa 2.970 milioni di euro.
- ✓ Misura 1.5 Potenziamento dei nodi ferroviari **metropolitani** e dei collegamenti nazionali chiave: risorse PNRR pari a circa 2.970 milioni di euro.
- ✓ Misura 1.6 Potenziamento delle linee regionali: risorse PNRR pari a circa 100 milioni di euro.
- ✓ Misura 1.7 Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle **ferrovie nel Sud**: risorse PNRR pari a circa 2.325 milioni di euro.
- ✓ Misura 1.8 Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud: risorse PNRR pari a circa 700 milioni di euro.

### **Avanzamento economico degli investimenti**

Nel corso del 2021 gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a complessivi 5.591 milioni di euro, con un incremento pari a 1.406 milioni di euro (circa 33,6%) rispetto all'esercizio precedente.

Si precisa che l'avanzamento economico preso a riferimento comprende esclusivamente la produzione relativa ai Progetti di Investimento RFI.

Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 1.914 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali, per circa 3.677 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 294 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Relativamente agli investimenti effettuati dalla società nel corso dell'esercizio, si segnala che circa il 90% riguarda lavori su progetti la cui attivazione interverrà negli anni successivi, attesa la natura dei grandi interventi ferroviari la cui realizzazione traguarda notoriamente un orizzonte di medio lungo periodo.

Si segnala inoltre che 30 milioni di euro afferiscono a costi connessi a studi di fattibilità di nuovi progetti, in specie nodi di ingresso di Verona Est ed Ovest, la nuova linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria e la Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto, mentre la quota di consuntivazione riferibile a progetti infrastrutturali con fasi attivate nell'anno è pari a circa 750 milioni di euro, di cui 665 milioni di euro relativi al Terzo Valico. Residuale infine la quota di consuntivazione di progetti conclusi gestionalmente nel corso dell'anno considerato che dopo l'attivazione possono essere messe in atto di attività di completamento non strumentali

### **Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario**

Nel corso del 2021 è stata conseguita l'attivazione finale del progetto di Potenziamento tecnologico Venezia Mestre-Venezia S. Lucia, sempre nel territorio veneziano, è stata attivata la 3<sup>a</sup> fase dell'SCCM della tratta Venezia Mestre-Venezia Santa Lucia.

Sul versante occidentale sono stati attivati interventi tecnologici relativi all'adeguamento del sistema SCMT nella tratta Macherio - Monza, all'interno del Potenziamento tecnologico della linea Chiasso - Monza ed è stata attivata la Fase 4 del PRG di Brescia. Inoltre, è stata attivata una fase dell'ACCM Sesto San Giovanni nell'ambito del

Potenziamento tecnologico Torino-Padova, è stata riattivata all'esercizio la galleria San Tomaso presso il nodo di Genova e attivata la prima fase di Genova Voltri, una fase funzionale del potenziamento della linea Pistoia-Lucca-Viareggio e l'adeguamento a sagoma P/C 80 della tratta Vernio-Prato (codifica dell'unità di carico della linea ferroviaria relativa al trasporto merci) nell'ambito dell'*Upgrading* prestazionale corridoio Scandinavia - Mediterraneo Area Tirrenica, linea Bologna - Prato.

Più a sud è stata attivata la Fase Funzionale 1 del raddoppio della tratta Spoleto-Campello, l'ACCM Nodo di Firenze 1° fase, il Modulo "D" dell'SCC del nodo di Roma e sono stati attivati interventi tecnologici relativi al progetto di *Upgrading* della linea Direttissima Firenze-Roma sulla tratta Rovezzano (e)- Arezzo Sud (e). Inoltre, sono stati attivati l'ACC e il SCMT Bagni di Tivoli all'interno del Raddoppio Lunghezza-Guidonia.

In Campania sono stati attivati la fase funzionale 1 dell'ACC di Napoli C.le ed il sistema SCC della tratta Capua (e) - Sparanise (i), all'interno del potenziamento tecnologico del Nodo di Napoli.

Infine, sono stati attivati gli interventi tecnologici relativi all'ACC Multistazione sulla tratta Brindisi Lecce e nel mese di novembre è stata attivata la fermata *Kennedy* all'interno del Nodo di Palermo.

### **Principali progettazioni**

Nel centro-nord sono stati ultimati i progetti definitivi dell'ACC di Milano Certosa, della Lunetta di Gorizia, del Nodo di Verona Ovest, del potenziamento dello Scalo di Brescia e della Pescia-Lucca. A luglio è stata avviata la rivisitazione del progetto definitivo della tratta Parma-Vicofertile mentre nel mese di dicembre è stata consegnata la revisione del progetto definitivo del raddoppio della tratta Andora-Finale della linea Genova-Ventimiglia.

Nel centro- sud sono state ultimate le progettazioni definitive del Nuovo PRG e ACC di Chieti ad aprile, dell'ACCM della tratta Foggia-Bari Parco Nord a luglio e della Stazione AV Foggia Cervaro a novembre.

Nel Lazio sono stati ultimati i progetti definitivi del Quadruplicamento Ciampino-Capannelle, del ripristino del binario esterno di Tuscolana, nell'ambito degli interventi del nodo di Pigneto. A dicembre è stata avviata la revisione del PD della Fermata di Pigneto FL4/FL6 e si sono concluse le PD delle delocalizzazioni provvisorie all'interno del PRG di Roma Tuscolana, dei Lotti 1,2,3 della Gronda merci di Roma Cintura Nord, delle sottostazioni elettriche (SSE) Ciampino e Albano all'interno del Quadruplicamento Ciampino – Capannelle.

In Campania a febbraio sono stati ultimati i progetti definitivi del Nodo complesso di Salerno Centrale, dell'ACC di Cava dei Tirreni con BCA e dell'ACC di Paduli.

In Sicilia a marzo sono stati ultimati i progetti definitivi dei Lotti 1 e 2 della Metroferrovia di Ragusa, mentre ad agosto si è concluso il progetto definitivo della nuova Stazione di Taranto Nasisi.

### **TECNOLOGIE INTEGRATE**

RFI ha fatto dell'innovazione tecnologica una delle sue priorità, arrivando, anche grazie ad essa, non solo ad accompagnare l'evoluzione infrastrutturale, ma ad anticiparla ed a rendere la ferrovia italiana tra le più sicure in Europa. Sviluppate secondo i piani definiti con lo Stato per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura in termini di sicurezza, velocità, capacità, puntualità, qualità dei servizi alle imprese di trasporto ed ai viaggiatori, le tecnologie ferroviarie comprendono l'insieme di impianti e sistemi elettromeccanici, elettronici ed automatizzati che, dietro il presidio degli operatori sia a terra che a bordo treno, contribuiscono ad assicurare la circolazione in sicurezza sull'intera rete, ma anche il supporto e l'efficientamento di tutti gli altri processi connessi all'esercizio ferroviario,



dalla manutenzione delle linee, all'informazione al pubblico, all'elettrificazione della rete, alla telesorveglianza degli *asset* di proprietà.

In questa più ampia strategia di trasformazione e rinnovamento tecnologico che l'azienda ha in corso, è stato sviluppato un Programma di accelerazione di implementazione del sistema ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) proposto al MIMS nel 2018 e presentato ai principali *stakeholders* nell'ambito di uno specifico *workshop* a fine 2018. Nel corso del 2021 sono state svolte attività di rimodulazione ed aggiornamento del Piano Accelerato ERTMS, tenendo conto che si tratta di interventi inclusi nel PNRR. In particolare, è prevista la realizzazione di un primo stralcio del Piano ERTMS/ACC per circa 3.400 km di rete da attrezzare entro il 2026. A tal fine, a partire dal mese di settembre, si sono svolte interlocuzioni con le IF per illustrare e condividere la nuova pianificazione anche nell'ottica di garantire la coerenza degli interventi rispetto agli impianti di terra e di bordo. La rimodulazione ha, altresì, considerato l'opportunità di massimizzare la sinergia con gli altri investimenti previsti dal PNRR e con le necessità di sostituzione di impianti obsoleti, garantendo comunque il pieno rispetto degli obblighi comunitari e delle esigenze manifestate dalle IF.

L'aggiornamento del Piano Accelerato ERTMS (Rev.P) è stata trasmessa al MIMS lo scorso 30 dicembre 2021.

Per la realizzazione del Piano Accelerato ERTMS, inteso come rinnovamento tecnologico dei sistemi di Controllo Comando e Segnalamento guidati da ERTMS, RFI ha adottato un nuovo modello di gestione degli investimenti che prevede un coordinamento strutturato nella realizzazione degli interventi relativamente alle seguenti tecnologie: attrezzaggio delle linee con ETCS, realizzazione/riconfigurazione degli apparati centrali (ACC e ACCM), realizzazione dei sistemi di supervisione (SCC-M) e realizzazione interventi per GSM-R, con un referente multi-tecnologico unico per linea.

Il 3 agosto 2021 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento, tramite un Accordo Quadro multi-tecnologico, della progettazione esecutiva e della realizzazione del sistema ERTMS per i primi 700 km di linee del Piano (aggiudicato a novembre 2021) e il 24 dicembre 2021 è stato pubblicato un altro bando di gara per la progettazione e la realizzazione di ulteriori circa 4200 km di linee in linea con gli impegni del PNRR.

Le attività principali svolte nel 2021 hanno riguardato le progettazioni, in particolare, del Sistema ERTMS sulla linea Roccasecca – Avezzano, Canicattì - Siracusa e sulla Rete Sarda, in coerenza con il Piano ERTMS e con la prosecuzione delle attività di sviluppo del sistema di diagnostica centralizzata per il monitoraggio da remoto del funzionamento dei sistemi ERTMS, in supporto alla regolarità della circolazione e all'ottimizzazione della programmazione (MISTRAL).

Si è proceduto allo sviluppo di una soluzione per la protezione completa delle manovre con ERTMS LIVELLO 2 *Stand Alone* in modalità *On Sight*.

Per quanto riguarda l'*upgrade* dei Sottosistemi di Bordo, essenziale per consentire l'implementazione dell'ERTMS e la contestuale dismissione del sistema nazionale di classe B, è stata avviata nel mese di novembre 2021 l'attività negoziale per l'affidamento dello sviluppo delle Applicazioni Generiche e Prime Specifiche, fino al conseguimento dell'Autorizzazione all'Utilizzo da parte dell'ANSFISA, per i circa 120 Tipi di Veicolo circolanti sulla IFN.

Sono state emesse alcune specifiche relative all'applicazione del sistema ERTMS su linee convenzionali senza segnalamento luminoso laterale ed alla gestione dell'*Handover*.

Nell'ambito dell'Integrazione terra bordo sulle linee ERTMS, è stato concluso il processo di integrazione dei:

- SSB Alstom ERTMS B3 MR1 su ETR610 (SBB) sulle linee AV/AC Treviglio- Brescia, Torino – Milano e Roma – Napoli;
- SSB Alstom ERTMS B3 MR1 su ETR610 (SBB) sulla linea ERTMS di Livello 1 Domodossola- Iselle.

## **FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI**

### **Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013**

La programmazione si è conclusa mentre l'attribuzione definitiva dei contributi è condizionata all'approvazione definitiva da parte della Commissione Europea del Rapporto Finale di Esecuzione subordinata alla conclusione delle verifiche in corso sulla spesa rendicontata da parte degli altri beneficiari del Programma.

### **Risorse FESR – PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020**

Il programma "PON Infrastrutture e reti 2014-2020" è stato adottato con Decisione comunitaria il 29 luglio 2015. RFI ha presentato richieste di finanziamento sia per interventi di completamento della precedente programmazione 2007-2013 (598 milioni di euro) sia per nuovi interventi interamente a carico della attuale Programmazione (607 milioni di euro) per un totale di costi da richiedere a rimborso pari a circa 1,205 milioni di euro, cui corrisponde un contributo, al netto del *Funding Gap*, di 1,105 milioni di euro.

A fronte di tali richieste, l'autorità di Gestione del PON ha approvato tutte le richieste di finanziamento mediante l'emissione della Presa d'Atto n. 19309 del 03 dicembre 2019.

Nel corso del 2020, a seguito della stipula del protocollo d'Intesa tra Ministro per il Sud e la Coesione ed i Ministri Titolari dei Programmi Operativi Nazionali, è stato stabilito un de-finanziamento del PON "Infrastrutture e Reti" pari a 279 milioni di euro al fine di fare fronte alla Emergenza COVID-19 da parte dello Stato Italiano. A valle di quanto sopra RFI ha subito un definanziamento pari a 106,5 milioni di euro come da presa d'atto n. 15627 del 15/09/2021. Di conseguenza ad oggi il nuovo importo di costi ammissibili dell'intero programma vale 1,099 milioni di euro cui corrisponde un contributo, al netto del *Funding Gap*, di 998,5 milioni di euro.

Nel corso degli anni 2017-2021 sono state presentate domande di rimborso per 905 milioni di euro che hanno determinato un incasso pari a 555 milioni di euro, di cui 91 milioni di euro nel 2021. La restante parte verrà presumibilmente incassata nel corso del 2022 al netto delle spese considerate non ammissibili.

### **Risorse FESR –POR 2014-2020**

RFI è titolare di risorse assegnate per 452 milioni di euro alle regioni Campania, Sicilia, Calabria e Basilicata a valere sull'obiettivo tematico 7. Tale importo è diminuito a causa di un definanziamento subito a valere del POR Sicilia.

Al 2021 sono state presentate domande di rimborso per 329 milioni di euro che comprendono la de-rendicontazione del succitato definanziamento.

---

**Connecting Europe Facility (CEF) - Programmazione periodi 2014-2020 e 2021-2027**

L'ammontare finanziato ad oggi a valere della programmazione 2007-2021 è pari a 134 milioni di euro.

In data 22 marzo RFI ha partecipato all'ultimo bando della programmazione 2014-2020 ottenendo un contributo pari a 2,19 milioni di euro per il progetto "Designing the upgrade of Italian railway stations on the MED, BAC, RALP and SCAN-MED TEN-T Core Network Corridors" il cui *Grant Agreement* è stato finalizzato a novembre 2021.

Nel corso del 2021 sono stati incassati contributi per 14,6 milioni di euro.

In data 16 settembre 2021 è stato pubblicato dall'Agenzia esecutiva della Commissione Europea CINEA, il primo bando CEF *Transport* della nuova programmazione 2021-2027 la cui scadenza è stata il 19 gennaio 2022.

Nel corso del 2021 RFI ha predisposto 6 *application form* per un valore totale di contributo richiesto pari a 118 milioni di euro.

I risultati del bando verranno resi pubblici nel corso del I semestre del 2022 e gli eventuali *Grant Agreement* verranno stipulati entro ottobre 2022.

## INFRASTRUTTURA

### LE STAZIONI

L'obiettivo strategico – assunto nell'ambito del più ampio «Piano stazioni», centrale nel Piano di Impresa 2019-2023, - è di rendere la stazione protagonista di un progetto di mobilità che privilegi la modalità pubblica, condivisa ed attiva per favorire lo *shift* modale e contribuire al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità di medio/lungo periodo.

L'esercizio 2021 ha visto il consolidamento di numerose iniziative di *stakeholder engagement*, avviate nei confronti dei principali *stakeholders* (MIT, Regioni, Comuni) a partire dal 2018, e volte alla promozione della centralità delle stazioni ferroviarie ed alla loro integrazione con le città che le ospitano, all'interno delle politiche di sviluppo e degli strumenti di pianificazione territoriale e della mobilità.

L'attuazione di questo progetto necessita sia di azioni dirette, che RFI può implementare in sostanziale autonomia, sia di azioni concertate che presuppongono il coinvolgimento di Istituzioni ed Enti locali.

Tra le azioni dirette di RFI rientrano gli interventi di adeguamento infrastrutturale e tecnologico che renderanno progressivamente più accessibili e confortevoli 620 stazioni della rete, selezionate in una logica di rilevanza trasportistica. In particolare, è da annoverare lo sviluppo di una piattaforma di *location intelligence* denominata "*StationLAND*" che consentirà di fornire informazioni (dati, planimetrie, informazioni geografiche, trasportistiche, ecc.) riguardanti le stazioni ferroviarie e il territorio che le ospita.

Le azioni concertate – che devono necessariamente veder l'impegno congiunto di RFI, dei Ministeri e degli Enti Locali - sono indirizzate principalmente a elevare il livello di intermodalità e di connessione tra le stazioni e le realtà territoriali che le circondano, attraverso la ridefinizione/potenziamento dei sistemi di trasporto urbano/extraurbano presenti, in larga parte gestiti da Regioni e Comuni. In questo ambito rientra la partecipazione di RFI allo sviluppo dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS), definiti dal DM 4 agosto 2017 quali strumenti di pianificazione trasportistica integrata con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Nel 2020 inoltre la società aveva sottoscritto, con un primo gruppo di quattro Regioni, dei protocolli d'intesa per la formalizzazione di uno *standard* metodologico di collaborazione finalizzato a potenziare l'accessibilità e l'attrattività delle stazioni, ottimizzare l'integrazione modale con il trasporto pubblico su gomma e realizzare connessioni di qualità con la rete ciclabile, puntando su sostenibilità ambientale e mobilità elettrica. Nel 2021 è stato siglato il protocollo di intesa anche con l'Emilia-Romagna e sono stati avviati i tavoli di lavoro con altre due Regioni.

È stato sviluppato uno studio di carattere innovativo avente come tema la "Stazione a 15 minuti", un nuovo modello sperimentale in cui residenti e *city users* possono soddisfare le proprie esigenze quotidiane (lavoro, studio, salute, *shopping*, svago, ecc.) raggiungendo a piedi o in bicicletta i luoghi desiderati. L'analisi ha la duplice finalità di sollecitare le amministrazioni comunali a far convergere attorno alle stazioni le funzioni mancanti, utili a soddisfare le principali esigenze di vita dei passeggeri ed individuare quelle funzioni, assenti nell'intorno urbano delle stazioni, che potrebbero essere accolte all'interno delle stazioni stesse.

Per quanto riguarda lo sviluppo del piano degli investimenti nelle stazioni, in continuità con il precedente anno, sono proseguiti i due macro progetti per le stazioni *Easy Station*, per il miglioramento degli spazi fisici delle stazioni e dell'informazione al pubblico, e *Smart Station*, per "vestire" le stazioni di tecnologie digitali.

I progetti *Easy Station* attengono agli interventi per il miglioramento infrastrutturale del *comfort* e dell'accessibilità delle stazioni e dei servizi erogati al cliente come ad esempio:

- innalzamento dei marciapiedi a standard H55 sul piano del ferro per permettere a tutti i viaggiatori l'accesso a raso ai treni e consentire alle persone con disabilità motoria su sedia a ruote di muoversi in modo il più possibile autonomo,
- implementazione del sistema di informazione al pubblico variabile,
- miglioramento dell'accessibilità in stazione (illuminazione, ascensori, rampe, percorsi e mappe tattili, segnaletica fissa, realizzazione pensiline, ecc.),
- decoro e riqualificazione degli spazi aperti al pubblico e miglioramento della funzionalità delle stazioni.

Nell'arco di piano, oggetto di tali interventi saranno 250 stazioni, individuate come le stazioni che hanno un valore di frequentazione pari ad oltre l'80% dei viaggiatori dell'intera rete, oltre che per le potenzialità di sviluppo, sia dal punto di vista infrastrutturale che dei servizi.

Nel 2021 a seguito del perdurare dell'emergenza da COVID-19 alcuni cantieri hanno registrato un ritardo nell'avvio e nella prosecuzione dei lavori, dovuto in particolare allo slittamento della pianificazione delle interruzioni di linea per consentire di realizzare i lavori in completa sicurezza. Sono stati tuttavia avviati circa 60 cantieri ed i lavori di riqualificazione dei fabbricati viaggiatori di circa 7 stazioni, sono comunque proseguiti in particolare gli interventi, relativi al business del trasporto pubblico locale, di *upgrading* alle banchine e miglioramento accessibilità. Sono in fase di completamento i lavori dei FV delle stazioni dell'Aquila, Riccione, Civitanova e Latina.

I Progetti sviluppati in ambito *Smart Station* introducono tecnologie avanzate nelle stazioni, quali il *Wi-life*, la telegestione degli impianti civili di stazione e l'inserimento dei tornelli, per aumentare la sicurezza in stazione. Nel corso del 2021 è stata conclusa la barriera di chiusura delle stazioni mediante inserimento di tornelli in corrispondenza del fronte binari di Roma Termini e sono in fase di completamento le barriere in corrispondenza degli ulteriori accessi della stazione di Roma Termini, di Milano Centrale e di Napoli piazza Garibaldi.

Nel corso del 2021 sono proseguite le iniziative atte a contenere la diffusione del virus nelle stazioni ferroviarie, a seguito dell'emergenza pubblica originata dalla diffusione del Corona Virus (COVID-19) quali in particolare attività di disinfezione e sanificazione, implementazione della segnaletica di direzione e divieto nelle stazioni aperte al pubblico maggiormente frequentate, al fine di distribuire e separare i flussi in entrata e in uscita.

### **La Carta dei Servizi**

Come ogni anno, nel 2021 RFI ha pubblicato *on line* sul sito societario la propria Carta dei Servizi (rif. Dir. P.C.M. 27.1.1994, D.P.C.M. 30.12.1998) per comunicare ufficialmente i risultati raggiunti nel 2020 e gli obiettivi fissati per il 2021 in relazione alla qualità dei servizi offerti al pubblico negli ambiti individuati dalla normativa (c.d. fattori di qualità) e declinati in base alle specificità societarie.

Riferiti a 16 indicatori rappresentativi dei diversi fronti di azione e di attenzione della Società di maggiore rilevanza per il pubblico, nonostante il perdurare della straordinarietà del contesto legata all'emergenza COVID-19, gli obiettivi 2021 sono stati tutti rispettati, sia quelli riferiti alla qualità offerta, verificati tramite monitoraggio interno/di terzi, sia quelli riferiti alla qualità percepita, collegati alle indagini di *customer satisfaction* svolte dall'Osservatorio di Mercato.

---

Di seguito una analisi dei principali fattori di qualità del 2021.

#### Sicurezza della circolazione

Fondamentale tra i servizi offerti da RFI è la gestione in sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario sull'intera rete nazionale messa a disposizione delle IF che svolgono i servizi di trasporto per passeggeri e merci. Nell'esercizio 2021, è stato raggiunto l'obiettivo di mantenere il rapporto tra numero totale nell'anno di "decessi e lesioni gravi" e numero totale dei km percorsi dai treni sulla rete RFI al di sotto del NRV (*National Reference Value*) assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme".

La sicurezza rappresenta per RFI il primo fattore di valutazione della qualità dei servizi *core* del GI ed è ottenuta innanzitutto con il coinvolgimento capillare del proprio capitale umano tramite presidi e misure tecnologiche, organizzative e normative orientate a ridurre al minimo il rischio di incidentalità.

Per mantenere la continua efficienza dell'infrastruttura e garantire la massima sicurezza della circolazione, RFI è costantemente impegnata nella protezione, nella manutenzione e nel potenziamento dell'infrastruttura e delle sue dotazioni tecnologiche così come nella realizzazione di nuove linee e impianti e nella messa a punto di modalità produttive e gestionali sempre più efficaci.

#### Attenzione all'ambiente ed al sociale

L'attenzione verso la tutela e la rigenerazione ambientale e sociale del territorio in cui opera costituisce per RFI un elemento fondante della propria missione.

Prosegue il più ampio percorso di integrazione della sostenibilità nelle strategie e nell'operatività aziendale che è stato ulteriormente rafforzato ed accelerato in vista del ruolo che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale è chiamato a svolgere per la transizione sostenibile del Paese, in particolare nell'ambito del PNRR, con importanti investimenti infrastrutturali per la mobilità sostenibile di persone e merci da realizzare entro il 2026.

Per il 2021 RFI ha portato avanti due nuovi obiettivi: per il rafforzamento della *governance* societaria della sostenibilità è stata sviluppata la cosiddetta 'matrice di materialità', quale strumento strategico di supporto alle decisioni che identifica in logica di sistema le tematiche di sostenibilità di maggiore interesse sia per la Società che per i suoi interlocutori esterni; nell'ambito della evoluzione *green* delle politiche energetiche della Società, è stata aggiudicata la gara per l'acquisto sul mercato di una quota di energia elettrica per usi diversi dalla trazione ferroviaria proveniente da Fonti Energetiche Rinnovabili (FER) doppia rispetto all'attuale, innalzata così al 40% del totale.

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto descritto nel paragrafo "Sostenibilità e Ambiente".

#### Integrazione modale delle stazioni

Nella percezione dei viaggiatori l'integrazione delle stazioni con mezzi di trasporto diversi dal treno rappresenta un fattore di qualità particolarmente significativo. Così come particolarmente significativo è per RFI l'impegno nella realizzazione di misure infrastrutturali e gestionali che facilitino l'interscambio tra le diverse modalità utilizzate dai viaggiatori per raggiungere la stazione e il treno, sia direttamente che in cooperazione con gli enti di governo del territorio e con le aziende di servizi di mobilità.

Per il 2021 viene mantenuto al livello più alto, conseguito anche nel 2020, il valore obiettivo per l'indicatore sottoposto al giudizio dei viaggiatori (percezione della facilità e comodità di arrivo in stazione).

Sul fronte merci, per massimizzare la convenienza della modalità ferroviaria per gli operatori del trasporto, RFI è impegnata nella realizzazione e gestione di impianti intermodali in punti strategici della rete, così come nell'offerta integrata di accesso alla rete e di servizi di terminalizzazione e nello sviluppo - organizzativo, prestazionale, infrastrutturale - dei collegamenti ferroviari con i maggiori porti italiani lungo i principali corridoi della rete transeuropea dei trasporti.

#### Fruibilità e *comfort* delle stazioni

RFI gestisce sull'intero territorio nazionale oltre duemila stazioni, nodi fondamentali della rete in cui le sue attività entrano in contatto diretto con i viaggiatori ed in cui l'infrastruttura entra in contatto diretto con le realtà urbane. Per dar conto dell'impegno aziendale per l'innalzamento dei servizi che determinano i livelli di vivibilità, fruibilità e *comfort* delle stazioni della rete, la Carta dei Servizi concentra gran parte della sua attenzione sulla qualità percepita dai viaggiatori e monitorata tramite le indagini di *customer satisfaction* condotte ogni anno sull'insieme di stazioni che accolgono quasi il 95% dei viaggiatori che utilizzano il treno. Gli indicatori monitorati sono relativi alla percezione della qualità della stazione nel suo complesso, percezione complessiva sull'illuminazione, sulla pulizia degli ambienti di stazione, dei servizi commerciali offerti da soggetti terzi, della sicurezza personale e patrimoniale in stazione (*security*).

In merito agli obiettivi di qualità percepita, collegati alla percentuale di viaggiatori soddisfatti (voti 6-9) per i servizi offerti nelle stazioni, i risultati di *customer satisfaction* 2021 mostrano un significativo miglioramento per la maggior parte degli ambiti di servizio monitorati. Gli incrementi più significativi hanno riguardato la piena soddisfazione per "qualità nel complesso delle stazioni" gestite direttamente da RFI, sia le più frequentate che, soprattutto, le più piccole e meno frequentate. Il valore raggiunto da queste ultime è strettamente correlato alla notevolissima crescita dei pienamente soddisfatti per le garanzie di carattere sanitario, per la pulizia, per l'illuminazione, per la facilità di arrivo in stazione.

Sul fronte della *security* è stato rispettato anche nel 2021 l'obiettivo di mantenere il numero di furti a carico di viaggiatori in stazione (esclusi quelli avvenuti negli esercizi commerciali) entro valori parametrizzati, proseguendo nel costante *trend* di incremento della sicurezza personale e patrimoniale grazie alle azioni e ai programmi pluriennali definiti dal Gruppo FS Italiane per la sicurezza dei propri clienti e dei propri asset, condotti in collaborazione con la Polizia Ferroviaria.

#### Informazione al pubblico

Strettamente connessa con l'esercizio della rete, l'informazione al pubblico vede un crescente investimento di RFI in risorse e professionalità sia sotto il profilo tecnologico e strumentale, sia sotto il profilo organizzativo e delle strategie di comunicazione. L'informazione ai viaggiatori sulla circolazione dei treni è diffusa in primis nelle stazioni tramite strumentazioni visive e/o sonore dimensionate sulle specificità delle diverse stazioni. Mentre nel 2020 l'azienda ha raggiunto l'obiettivo di rendere accessibile anche via *internet* l'informazione visiva veicolata in stazione con la pubblicazione su [www.rfi.it](http://www.rfi.it) del nuovo servizio *Monitor Arrivi/Partenze live*, nel 2021 RFI si è posta obiettivi relativi alla qualità dell'informazione fornita in stazione, sia in condizione di traffico normale che in condizioni di criticità della circolazione.

I risultati dell'Osservatorio viaggiatori, aggiornati a dicembre 2021, confermano la tendenza di quasi tutti gli indicatori di soddisfazione a segnare una crescita rispetto all'omologo periodo dell'anno precedente.

### Servizi alle persone con disabilità ed a ridotta mobilità

Per favorire la mobilità e la fruizione dei servizi di stazione da parte di tutti i viaggiatori, RFI è impegnata nella progressiva eliminazione delle barriere architettoniche nelle stazioni e dal 2011, con l'acquisizione del ruolo di *Station Manager* in applicazione del Regolamento CE 1371/2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, offre servizi di assistenza in stazione alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) e ha rinforzato il suo impegno per un'informazione accessibile a tutti.

RFI ha avviato le attività in un circuito iniziale di 248 stazioni, portato a 332 nel corso dei 10 anni di attività (+ 84 stazioni), diffuse su tutto il territorio nazionale ed individuate in base alle caratteristiche di accessibilità, al tipo di treni che in esse fanno fermata (se cioè i treni sono attrezzati ad accogliere le PRM) ed all'effettiva domanda di servizi di assistenza nel bacino di utenza delle stazioni.

I punti di riferimento per l'organizzazione dei servizi sono le Sale Blu RFI. Il servizio di assistenza è prestato gratuitamente da RFI tutti i giorni, festivi inclusi, 24 ore su 24, ai viaggiatori di qualsivoglia IF che, per disabilità fisiche, sensoriali o motorie, vedano compromessa, in modo temporaneo o permanente, la mobilità. Alle 14 Sale Blu territoriali si è aggiunta nel corso del 2020, divenendo pienamente operativa all'inizio del 2021, la Sala Blu Nazionale, situata presso la Sede Centrale di RFI, che non ha contatto diretto con il pubblico, ma gestisce pratiche di assistenza via telefono e via web.

A fronte del drastico calo del numero dei servizi di assistenza PRM registrato nel corso del 2020, a causa della gravissima emergenza sanitaria per la diffusione del COVID-2019, nel 2021 è avvenuta una discreta ripresa, soprattutto nel secondo semestre. I risultati di *Customer Satisfaction* per il servizio complessivo offerto dalle Sale Blu si confermano anche nel 2021 molto positivi, con livelli di soddisfazione elevati (99,3% di "pienamente soddisfatti").

Per garantire la mobilità di questi stessi viaggiatori, RFI ha anche un piano specifico per migliorare l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico, sistematizzato ed armonizzato con altre specifiche iniziative di miglioramento dei servizi di stazione nell'ambito del progetto *Easy Station* che interessa le oltre 600 stazioni più frequentate della rete, con priorità quelle delle aree metropolitane con servizi di trasporto pubblico locale. Nel 2021 è stato raggiunto l'obiettivo fissato relativo all'internalizzazione della produzione in serie di pedane di ausilio alla salita a bordo treno delle persone su sedia a ruote che usufruiscono dell'assistenza in stazione.

### **La puntualità**

La puntualità dei treni rappresenta la qualità del prodotto realizzato da RFI.

Per la misurazione delle *performance* di puntualità nel 2021 si è utilizzato il dato relativo alla puntualità reale quale indicatore di riferimento, che misura le *performance* percepite direttamente dai Clienti.

La puntualità reale (o senza esclusioni) è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro la soglia di puntualità ed il numero totale dei treni circolati (indicando con  $N_p$  il numero di treni arrivati a destino e con  $N_c$  il numero di treni circolati, la puntualità reale è pari a  $N_p/N_c \cdot 100$ ).

Gli indicatori di puntualità (KPI) sono definiti come rapporto percentuale tra il numero dei treni in arrivo a destino entro la soglia di puntualità (secondo alcuni parametri predefiniti) ed il numero totale dei treni circolati.

Per la puntualità RFI stabilisce all'inizio di ogni anno gli obiettivi da perseguire in un'ottica di miglioramento continuo.



Nel 2021 sono stati registrati i seguenti valori dei KPI di puntualità:

<b>KPI DI PUNTUALITA'</b>	<b>Puntualità Reale 2021</b>	<b>Obj 2021</b>
Treni LP a Mercato (entro 10')	83,5	80,5
Treni LP - Servizio Universale (entro 15')	85,9	84,3
Treni Regionali (entro 5')	91,2	90,1
Treni Merci (entro 30')	59,4	62,0

È opportuno considerare che le prestazioni sono state interessate nel 2021 dal perdurare dell'emergenza sanitaria per COVID-19 che ha inciso sui volumi di traffico complessivo circolati sulla rete. Tale contesto ha comportato una continua rimodulazione dell'offerta ferroviaria da parte delle IF, per far fronte al quale sono state attivate azioni straordinarie a presidio della continua riprogrammazione e della gestione del distanziamento interpersonale da garantire in stazione e sui treni che hanno consentito il raggiungimento degli obiettivi di puntualità di tutti i segmenti viaggiatori.

Per quanto riguarda il settore merci la puntualità ha avuto un andamento positivo nella prima parte dell'anno. A partire dal mese di giugno si è registrato un lento ma continuo decremento dei valori di puntualità influenzato principalmente dai seguenti fattori:

- riprogrammazione offerta commerciale merci nel periodo estivo a seguito delle importanti interruzioni per lavori interferenti con l'esercizio (ad es. Bologna-Prato, Pontremolese, Galleria Cataio, ecc.);
- incendio cabina ACEI di Verona Parona che ha compromesso, nel periodo 24 luglio - 5 settembre, la puntualità sull'Asse del Brennero interessato da oltre il 10% dell'offerta merci a livello nazionale;
- ritardo treni merci provenienti da rete estera a seguito di alcuni eventi eccezionali e/o lavori effettuati su rete estere che hanno comportato un forte deterioramento della puntualità per i treni in ingresso sulla rete italiana arrivati a destino con forti ritardi.

L'evento che poi ha significativamente compromesso il raggiungimento dell'obiettivo è stato il provvedimento ANSFISA 24676 emesso il 2 novembre 2021 che ha imposto la limitazione della velocità per i treni aventi in composizione i carri equipaggiati con le soole organiche di tipo LL IB116\*, rispettivamente a 80 km/h per i treni merci e a 60 km/h per i treni con merci pericolose.

La Disposizione di ANSFISA, avendo carattere di urgenza, ha avuto applicazione immediata, pertanto non è stato possibile prevedere la riprogettazione delle tracce nel periodo novembre-dicembre 2021 e la ricalibrazione degli *slot* di manovra negli impianti di terminalizzazione.

## LA SICUREZZA NELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

### Andamento della Sicurezza (incidentalità ferroviaria)

Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'IFN gestita da RFI è effettuato mediante l'uso di indicatori definiti dalla normativa vigente e sulla base dei dati registrati nel proprio *database* appositamente predisposto e denominato "Banca Dati Pericoli" e nel rispetto dei criteri internazionali definiti dall'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (ERA).

I principali indicatori utilizzati per monitorare le prestazioni di sicurezza sono i seguenti:

- indicatori riferiti agli Obiettivi Comuni di Sicurezza;
- incidenti significativi (collisioni di treni, deragliamenti di treni, incidenti ai passaggi a livello, incendi a bordo dei materiali rotabili, incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi, altri);
- incidentalità complessiva a responsabilità RFI;
- incidenti significativi a responsabilità RFI;
- incidenti "tipici" UIC.

Per alcuni di questi indicatori, l'ERA, basandosi sulle serie storiche, ha anche provveduto ad elaborare e assegnare "valori obiettivo" sia a livello europeo (CST<sup>4</sup>) sia a livello nazionale (NRV<sup>5</sup>).

La successiva tabella riporta, per ogni "categoria di rischio" e per ogni indicatore definito (unità di misura espressa in FWSI4 riferiti alla "base di graduazione"), il confronto tra le prestazioni del Gestore Infrastruttura Nazionale RFI (valore cumulato) con gli obiettivi comuni di sicurezza (CST, *Common Safety Target*) nonché con gli specifici obiettivi di riferimento nazionali assegnati all'Italia (NRV).

Unità di misura	Basi di graduazione	OBIETTIVI		VALORI REGISTRATI
		CST	NRV	Consuntivo 2021
		COMUNI (x10 <sup>-9</sup> )	ITALIA (x10 <sup>-9</sup> )	RFI (x10 <sup>-9</sup> )
1.1 Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno passeggeri per anno	Km-treno passeggeri per anno	170,00	38,10	4,64
Numero di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	77,90	18,90	6,64
Numero di utilizzatori di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	710,00	42,90	12,12
Numero annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria «altri» derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	14,50	6,70	0,00
Numero di FWSI a persone per anno derivante da incidenti significativi/ numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	2050,00	119,00	191,62

<sup>4</sup> *Common Safety Target* - Obiettivi Comuni di Sicurezza

<sup>5</sup> *National Reference Value* o Valori di Riferimento nazionali: questi ultimi, per ognuno dei CST valido a livello Europeo, è lo specifico valore assegnato al sistema ferroviario di ciascuno Stato Membro.

Dall'analisi della tabella si evince che l'unico obiettivo sopra la soglia dell'indice NRV, ma comunque al di sotto dell'indice CST, è quello relativo alle persone che si introducono o attraversano indebitamente la sede ferroviaria (violazioni delle norme di sicurezza da parte di persone estranee al sistema ferroviario). Si precisa che comunque tale dato non può considerarsi definitivo e potrebbe subire delle modifiche sino al termine dei riscontri dell'Autorità competente sui suicidi/ tentati suicidi.

Fra gli incidenti ferroviari assumono una particolare rilevanza, in relazione alla gravità delle conseguenze, i cosiddetti **incidenti significativi**<sup>6</sup>. Nel 2021 sono stati registrati 110 eventi. L'aumento rispetto al 2020 è dovuto principalmente all'incremento degli "Incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento" (+34) che tuttavia comprende al momento anche i possibili suicidi/tentati suicidi non ancora definiti come tali dall'Autorità competente. Per quanto attiene alle cause che hanno determinato gli incidenti, è da segnalare che circa l' 88% è riconducibile a cause "esogene", esterne al sistema ferroviario. Il numero di eventi associati a cause "endogene" passa invece dai 22 del 2020 ai 13 del 2021. La loro distribuzione è evidenziata in valore assoluto e per ciascuna tipologia, nella tabella che segue, nella quale si riportano gli eventi occorsi nell'esercizio 2021 raffrontati con i dati ormai consolidati del 2020.

<b>CSI incidenti (Classificazione ERA)</b>	<b>Incidenti (nr.)</b>	
	<i>Anno 2021</i>	<i>Anno 2020</i>
Collisioni di treni	5	4
Deragliamenti di treni	1	6
Incidenti ai Passaggi a livello	7	6
Incendi materiale rotabile	0	0
Altri	9	10
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	88	54
<b>totale</b>	<b>110</b>	<b>80</b>

Accanto al monitoraggio delle prestazioni di sicurezza fatta mediante la classificazione ERA, esiste anche un monitoraggio a livello internazionale fatto secondo i criteri emanati dalla UIC. Tale classificazione tiene conto degli effetti del solo servizio ferroviario. Infatti, sono esclusi gli investimenti a persone, i danni alle persone causati da indebite salite/discese dai treni in movimento, i suicidi ed i tentati suicidi.

Gli **incidenti "tipici" UIC** sono così classificati: collisione, deragliamenti, incendio al materiale rotabile, incidente che interessa le merci pericolose, incidenti ai Passaggi a livello (collisioni contro ostacoli o veicoli). Questa tipologia di classificazione è finalizzata a misurare la sicurezza intrinseca dei sistemi ferroviari, considerando di minore importanza gli incidenti avvenuti a causa di indebiti comportamenti da persone esterne (violazioni DPR

<sup>6</sup> Definizione di incidente significativo ERA: Qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.

753/80) avvenute nei contesti ferroviari. Gli incidenti tipici a responsabilità RFI hanno registrato nel 2021 un valore in diminuzione di 3 rispetto a quanto registrato nel 2020.

Per potenziare la sicurezza della circolazione, RFI è costantemente impegnata nella protezione, nella manutenzione e nel potenziamento dell'infrastruttura e delle sue dotazioni tecnologiche, così come nella realizzazione di nuove linee ed impianti e nella messa a punto di modalità produttive e gestionali sempre più efficaci.

Tutte le attività industriali con impatto, anche indiretto, sulla sicurezza della circolazione dei treni sono svolte da RFI nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza societario (SGS). Accettato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) con il rilascio a RFI nel giugno 2014 dell'Autorizzazione di Sicurezza di cui al D.Lgs. 162/2007, il SGS costituisce una delle tre componenti del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS) di cui fanno parte anche il Sistema di Gestione Ambientale (SGA) ed il Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro (SGSL), certificati secondo le norme ISO 9001 e, rispettivamente, secondo la ISO 14001 e la OHSAS 18001.

### **Sistema Integrato Gestione Sicurezza**

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS), si evidenzia che nel mese di luglio l'Ente di certificazione Rina Services S.p.A., subentrato a SGS Italia S.p.A., ha concluso con esito positivo l'audit iniziato nel mese di giugno per il rinnovo delle certificazioni del SIGS secondo le norme UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 e UNI ISO 45001:2018.

### **Relazione Annuale della Sicurezza della Società – 2020**

Nel mese di maggio 2021 si è provveduto all'elaborazione e trasmissione della Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2020, così come previsto dalle Linee Guida ANSF del 25 maggio 2016 n. 5841/2016 e dal Decreto 50/2019, relativo alla "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie".

La Relazione Annuale della Sicurezza, che è stata trasmessa all'ANSFISA il 18 maggio 2021, considera:

- i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni ed i risultati dei piani di sicurezza;
- l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI;
- i risultati degli audit di sicurezza interni;
- le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possono rivestire un interesse per l'ANSFISA;
- i dati e le informazioni richiesti in via continuativa o estemporanea dall'ANSFISA;
- applicazione dei Metodi Comuni di Sicurezza.

### **Piano Annuale Integrato della Sicurezza**

Il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario (Decreto ANSFISA 10/2009) ed il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale sono gli strumenti societari per la pianificazione ed il controllo delle iniziative poste in essere per il mantenimento ed il miglioramento della sicurezza che, nel complesso, costituiscono il Piano Annuale Integrato della Sicurezza di RFI.

Per il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario (PSE), i principi generali di riferimento per l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti sono enunciati nella Politica Integrata della Sicurezza di RFI: "... far tendere a zero gli incidenti ferroviari ...".

Analogamente, per il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale (PdLA), i principi generali di riferimento per l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti sono enunciati nella Politica Integrata della Sicurezza di RFI: "... far tendere a zero (...) gli infortuni sul lavoro e gli impatti negativi sull'ambiente ...".

### **Autorizzazione di Sicurezza**

Nel mese di luglio 2021 la Società ha presentato ad ANSFISA la domanda di rinnovo dell'Autorizzazione di Sicurezza di RFI, precedentemente rilasciata nel giugno 2019. Il rinnovo è stato rilasciato in data 20 dicembre ed ha validità dal 21 dicembre 2021 al 20 giugno 2024.

Tale rinnovo dell'Autorizzazione di Sicurezza conferma la formalizzazione dell'accettazione del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) e l'accettazione delle misure adottate dal Gestore dell'Infrastruttura RFI per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, la manutenzione ed il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento, conformemente alla normativa europea e nazionale di riferimento.

### **Politica Integrata della Sicurezza**

La Politica Integrata della Sicurezza è lo strumento con cui RFI esprime l'impegno formale relativo alla gestione per la sicurezza dell'esercizio ferroviario, la sicurezza del lavoro e la tutela ambientale, valori questi ritenuti fondamentali nell'attuazione della missione societaria. Tale Politica, periodicamente sottoposta a un attento processo di valutazione per assicurarne il costante adeguamento al tipo ed all'entità del servizio erogato da RFI, definisce gli indirizzi ed i macro-obiettivi da perseguire.

Gli indirizzi generali definiti nella Politica Integrata della Sicurezza trovano una specifica declinazione nella Politica per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, nella Politica per la Sicurezza e Salute su Lavoro e nella Politica per la Tutela Ambientale che, al fine anche di recepire le novità introdotte dalla Direttiva (UE) 798/2016 recepita con il D.lgs. 50/2019, è stata aggiornata nel mese di agosto 2020, rimanendo invariata nel corso del 2021.

## **LA SICUREZZA DELLA INFRASTRUTTURA**

### **Sicurezza nelle Gallerie**

In data 13 agosto 2021, è stata inviata al MIMS e all'ANSFISA, la Relazione annuale sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2020 prevista dall'art. 14 del DM 28/10/2005, con la quale sono stati comunicati i risultati dell'attività di ricalcolo delle curve di rischio ferroviario, aggiornate rispetto ai nuovi dati di traffico e alle modifiche infrastrutturali intervenute sulle 318 gallerie e sulle 41 gallerie consecutive in esercizio di lunghezza superiore a 1000 metri (art. 11 del D.M. 25/10/2005).

Sono proseguite le attività finalizzate a rendere disponibili i Piani di Emergenza e Soccorso (PES) di gallerie di lunghezza superiore a 1000 m.

Nel corso del 2021, inoltre, è stata eseguita la verifica della rispondenza della documentazione di sicurezza, redatta ai sensi del D.M. 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie", della galleria Notarbartolo – Francia del Nodo Di Palermo - Tratta B "Notarbartolo – La Malfa.

Per la galleria Miglionico, della tratta Ferrandina Matera, e per le gallerie della tratta B del Nodo di Palermo, sono state avviate le istanze per la richiesta di deroga ad alcuni requisiti della Specifica Tecnica di Interoperabilità della Sicurezza nelle gallerie ferroviarie (STI SRT).

In seguito allo sviluppo di un sistema di diagnostica mobile per il rilievo dei difetti e della geometria delle gallerie ferroviarie sono stati effettuati i rilievi di alcune gallerie in Puglia, Abruzzo e Sicilia per un totale di km di gallerie rilevati pari a 215.

### **Altri interventi per l'incremento della sicurezza e regolarità dell'esercizio**

Nel corso del 2021:

- è stato avviato l'iter di estensione dell'omologazione del sistema ATWS (sistemi automatici di annuncio treno per la protezione cantieri) "*Minimel Linx*", per implementare componenti innovativi al fine del loro utilizzo su cantieri estesi;
- è stata conclusa con l'Università di Napoli Federico II la sperimentazione del sistema di compattazione della massicciata tramite macchina rinalzatrice B66U Matisa, per valutare il suo impiego alternativo alla stabilizzazione dinamica;
- si è concluso lo studio, avviato con la collaborazione del Dipartimento di Ingegneria Meccanica del Politecnico di Milano, finalizzato alla valutazione dell'efficacia di barriere antivento piene (porosità 0%) di altezza inferiore a 3 m e di barriere antivento caratterizzate da interruzioni longitudinali di estensione variabile.

### **Vulnerabilità sismica, rischio idrogeologico ed aree in frana**

Con riferimento alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee del sistema di grande viabilità ferroviaria, ai sensi dell'articolo 2 comma 3 dell'OPCM n. 3274 del 2003, nonché agli interventi di miglioramento sismico:

- sono state ultimate le attività di verifica per 231 ponti, in aggiunta ai 1834 già verificati negli anni precedenti; sono state ultimate le attività di verifica per ulteriori 36 fabbricati in aggiunta ai 22 già verificati in precedenza;
- sono state eseguite le visite generali su 393 ponti (929 campate) ai sensi della procedura sulle "Visite di controllo ai ponti alle gallerie e alle altre opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria";
- sono stati completati ulteriori n. 22 progetti esecutivi e n. 19 progetti definitivi di interventi di miglioramento sismico su ponti risultati sismicamente vulnerabili; ad oggi sono stati ultimati gli interventi di miglioramento sismico su 64 ponti e sono in corso di esecuzione gli interventi su 123 ulteriori ponti.

Con riferimento alle attività di mitigazione delle criticità idrogeologiche, alle mappature già realizzate e alla graduatoria di priorità degli interventi di difesa della sede ferroviaria, si segnala quanto segue:

- 1) attraverso il contratto tra RFI e Italferr per la progettazione definitiva degli interventi del dissesto idrogeologico, sono stati sviluppati circa 15 progetti definitivi;

- 2) è stata avviata la fase di installazione di n. 25 impianti di monitoraggio idrometrico;
- 3) è stato firmato un ulteriore verbale che ha incaricato Italferr della redazione di altri n. 80 progetti nonché della creazione di una specifica linea di attività sulle curve di vulnerabilità degli *asset* in relazione ai cambiamenti climatici.

Per quanto riguarda l'attività di realizzazione delle reti allarmate per la caduta massi:

- sono stati completati i lavori sulle opere civili per la realizzazione dei sistemi di allarme nell'area di Venezia;
- è stata ultimata la progettazione esecutiva delle reti allarmate nelle aree di Torino e Cagliari;
- si sono conclusi gli studi e le indagini propedeutiche alla realizzazione dei sistemi di allarme/difesa nell'area di Firenze;
- sono iniziate le attività di realizzazione degli impianti nell' area di Reggio Calabria.

È stata completata la realizzazione delle "Indagini multidisciplinari per la mappatura di dettaglio del rischio *sink hole* in corrispondenza dei tratti di linea ricadenti nell' area di Cagliari.

## ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

### Attività di ricerca

Nel corso dell'anno 2021, pur nelle condizioni particolari dettate dall'emergenza sanitaria, la Società ha continuato la sua azione di consolidamento delle principali attività intraprese negli anni precedenti attraverso l'esecuzione di contratti applicativi di Accordi Quadro di Ricerca stipulati nel 2018.

In aggiunta nel 2021 sono stati siglati 54 nuovi Accordi Quadro con i Dipartimenti dei più importanti atenei italiani e centri di ricerca nazionali per attività negli stessi settori di ricerca precedentemente attivati (ricerca nel campo dei Sistemi *Embedded*, dell'Ingegneria del *software* per applicazioni ferroviarie, delle Soluzioni Meccaniche e Diagnostiche e di Trazione elettrica e nel settore scientifico dell'Informatica e dell'Elettronica) ai quali si sono aggiunti i settori di ricerca dell'Ergonomia e dell'Analisi e Valutazione dei Rischi.

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

Per quanto riguarda i principali progetti portati avanti nel 2021 sono da menzionare:

- Progetto Piattaforma RFI: tale progetto nasce nel 2018 per l'esigenza di standardizzare gli apparati di controllo di stazione (Apparati Centrali a Calcolatore, ACC) e di realizzare significative riduzioni dei costi nell'implementazione del piano ERTMS e nella manutenzione degli impianti.
- *Quantum Key Distribution* (QKD): si tratta di una tecnologia che permette di generare chiavi crittografiche intrinsecamente sicure attraverso impulsi di luce a singolo fotone. Il progetto è stato avviato nel 2019 e nel 2021 sono state eseguite sessioni di *test* presso il circuito sperimentale di Bologna San Donato.

- Progetto *Unmanned Railway Vehicle* (URV): è nato nel 2018 ed ha come obiettivo la realizzazione di un veicolo ferroviario a guida autonoma in grado di rilevare sulle linee AV anomalie di potenziale impatto sulla sicurezza dell'infrastruttura.
- *Automatic Train Operation (ATO) over ETCS*: tale progetto nasce nell'ambito del progetto URV, ma è finalizzato a realizzare un sistema di controllo automatico della marcia dei treni conforme alle specifiche *Shift2Rail* applicabile alla circolazione dei treni nella rete. Nel corso del 2021 sono state realizzate le prove di integrazione *Software in the Loop* (SIL) e *Hardware in the Loop* (HIL).
- Sensoristica IOT per l'infrastruttura Ferroviaria: tale progetto è nato al fine di sviluppare sensoristica intelligente, a basso consumo e facilmente integrabili nella rete in modo affidabile e non intrusivo, applicando tecnologia all'avanguardia nel campo dei materiali intelligenti e tecnologia ottica. Nel 2021 sono stati portati avanti due studi, uno finalizzato a verificare l'applicazione di sensori in fibra ottica sulla lunga rotaia saldata per monitorare le deformazioni corrispondenti ai difetti geometrici della rotaia (progetto *Smart Rail*) ed uno finalizzato allo sviluppo di un dimostratore tecnologico per il monitoraggio dell'infrastruttura a trazione elettrica attraverso Sensori e Tecniche di Elaborazione innovative che utilizzano trasduttori a basso costo e nodi sensori dotati di capacità computazionale per le attività di monitoraggio strutturale (progetto *Low Power TE*).

Infine, in ambito internazionale, RFI ha aderito al progetto denominato "*Diagnostic Integrated Networks of Satellite and 5G* (DINoS5G)" che si pone l'obiettivo di integrare le tecnologie 5G e satellitare al fine di realizzare sistemi per la manutenzione predittiva. Il progetto è stato avviato nel mese di gennaio 2021.

Nel 2021 infine sono state depositate tre domande di brevetto per l'invenzione "Drone Leggero" ed è stata depositata l'estensione europea dell'invenzione industriale. Tale sistema consiste nella realizzazione di un carrello ferroviario leggero, intelligente a guida automatica, con velocità massima di 100 km/h ad alta autonomia, dotato di una tecnologia integrata di sistemi laser, intelligenza artificiale e visione artificiale e sarà in grado di rilevare la presenza di ostacoli che possono essere stati lasciati erroneamente durante le lavorazioni eseguite in un cantiere ferroviario. Nel 2021 si è conclusa la fase realizzativa del Dimostratore Tecnologico ed è stato sperimentato presso il circuito di test di Bologna San Donato.

### **Piano Tecnologico di Rete**

È stato emanato l'aggiornamento 2021 del Piano Tecnologico di Rete, nel quale sono stati revisionati gli standard di riferimento per la progettazione e realizzazione dei Sistemi e Prodotti Tecnologici attualmente disponibili o in fase di realizzazione su tutte le linee e Nodi, in funzione delle esigenze progettuali di Sicurezza, Capacità, Regolarità, Incremento Velocità, Obsolescenza, Integrazione Tecnologica ed Interoperabilità.



## Sviluppi tecnologici

Nel corso del 2021, il volume di spesa per investimenti in sviluppi innovativi è stato pari a circa 13,8 milioni di euro come da seguente tabella, che evidenzia l'ammontare della spesa ripartita tra i principali settori di intervento:

*valori in milioni di euro*

<b>Settore di intervento</b>	<b>Anno 2021</b>	<b>Anno 2020</b>	<b>Anno 2019</b>	<b>Anno 2018</b>	<b>Anno 2017</b>
Tecnologie per la sicurezza	9,0	14,7	20,9	21,9	28,9
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	4,7	5,1	3,1	4,0	3,7
Difesa ambiente e territorio	0,2	0,1	0,6	0,5	0,3
Altro	-	-	-	0,8	0,3
<b>TOTALE</b>	<b>13,8</b>	<b>19,9</b>	<b>24,6</b>	<b>27,2</b>	<b>33,2</b>

La spesa per sviluppi tecnologici presenta un andamento variabile nel tempo in ragione della natura propria di questi interventi che passano in produzione o perché vengono attivate ulteriori sperimentazioni circoscritte a un numero limitato di siti/tipologia/impiantistica.

Nel corso del 2021 sono state avviate le attività riguardanti le verifiche strutturali dei sostegni e blocchi di fondazione TE per linee di trazione elettrica a 3kVcc e l'analisi degli interventi di upgrade della potenzialità elettrica delle linee per treni merci pesanti; le attività relative ai sistemi di monitoraggio strutturale su ponti e viadotti ferroviari, con la relativa implementazione di modelli numerici ad elementi finiti ed algoritmi di intelligenza artificiale calibrati e validati che ne descrivano il comportamento statico e dinamico. Inoltre è stata ricevuta la valutazione di conformità alle specifiche tecniche di interoperabilità per persone con ridotta mobilità (STI-PRM) del progetto e del prototipo di rampe da marciapiede per l'incarozzamento di persone a mobilità ridotta sui treni. Lo standard progettuale, quindi, è stato adottato per la produzione internalizzata delle rampe presso le Officine RFI di Carini, che hanno realizzato le prime 25 rampe da marciapiede.

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

- realizzazione di un polo di eccellenza "Dimostratori tecnologici di Ricerca e Sviluppo" dove si concentrano le competenze di RFI su tutti gli ambiti tecnologici inerenti il segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni;
- realizzazione delle opere civili, dell'armamento, degli Impianti TE, delle tecnologie e dei fabbricati per le attività di esercizio a mercato presso il "Circuito San Donato", il sito di RFI per la sperimentazione dei rotabili che dovranno essere ammessi all'esercizio;
- sviluppo di piattaforme *hardware* e *software* di RFI e interventi sui sistemi informativi a supporto dei servizi analitici per la circolazione;
- monitoraggio post attivazione della sperimentazione volta a migliorare la compatibilità elettromagnetica degli impianti di ACC-ACCM, presso la stazione di Desio (linea Monza-Chiasso), attivata all'esercizio come Posto Provvisorio di Movimento (PPM) dell'ACCM Monza-Chiasso;

- sviluppo prototipale di un sistema informativo, denominato RAMSES, per la previsione degli eventi meteorici di breve e intensa durata, localizzati su aree ristrette di infrastruttura. Tale sistema, utilizzando i dati provenienti dalla rete pluviometrica e i dati *radar* della Protezione Civile Nazionale, potrà fornire informazioni utili su eventi localizzati sulla singola tratta ferroviaria durante le allerte meteo;
- ulteriore sviluppo del sistema BMS Domus, con la collaborazione dell'Università di Trento, in relazione alle Linee Guida sul monitoraggio dei ponti pubblicate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLP);
- sviluppo del motore acustico per il *software* di simulazione acustica (INAC 3D), finalizzato alla mappatura europea "IN agglomerato" (cioè, per tutte le linee ferroviarie incluse negli agglomerati urbani con più di 100 mila abitanti), a seguito della conclusione della progettazione preliminare. Nel corso del 2022, sarà redatta la mappatura "OUT agglomerato" nonché il piano di azione relativo alla mappatura "IN agglomerato".

### **Comitato Tecnico e di Monitoraggio**

È proseguita nel 2021 l'attività di impulso ed analisi del Comitato Tecnico e di Monitoraggio (CTM) finalizzata a verificare le politiche per l'acquisizione di nuovi prodotti/sistemi *asset* esaminandone le ricadute funzionali, di esercizio e manutentive della rete ferroviaria. In particolare il CTM: a) valuta l'effettiva necessità di avviare lo sviluppo di nuovi sistemi e prodotti per l'infrastruttura ferroviaria, attraverso l'esame delle Schede Esigenze (SE) presentate dalla Direzione Committente; b) fornisce supporto ed indirizzo per la fase di realizzazione del processo di Implementazione di Prodotti e Sistemi Innovativi, una volta completato l'iter di autorizzazione ed avvio del progetto di investimento in coerenza con le vigenti procedure aziendali; c) svolge funzione di monitoraggio e, a fronte di eventuali scostamenti, promuove le necessarie analisi per individuare possibili ulteriori esigenze di sviluppo del prodotto/applicazione.

Nel corso del 2021 si sono tenute 7 riunioni del CTM durante le quali sono state analizzate 5 schede esigenze e 3 Istruttorie di Ricerca, decidendo sul piano d'investimento d'attrezzaggio dei passaggi a livello e sono state identificate delle categorie di innovazione in cui mappare gli sviluppi attualmente in corso in modo sistemico.

## **ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE**

### **Blufferries S.r.l. (partecipata al 100%)**

La Società, costituita in data 4 novembre 2010 da RFI in ottemperanza alla normativa *antitrust* (Legge n.287/90), a seguito del conferimento del ramo navigazione di RFI con efficacia primo giugno 2012, possiede un capitale sociale di 20,1 milioni di euro, interamente detenuto da RFI. Il suo oggetto sociale consiste nel trasporto marittimo di persone, automezzi e merci; gestione e commercializzazione delle proprie linee marittime nonché gestione dei servizi connessi a dette attività; svolgimento e fornitura di tutte le operazioni e servizi portuali ai mezzi navali sugli approdi; gestione, armamento, locazione e noleggio di navi proprie o di terzi; acquisto e vendita di navi ed esercizio della navigazione e del rimorchio, sia con navi proprie che di terzi.

La Blufferries chiude l'esercizio 2021 con un risultato netto positivo pari a 4,4 milioni di euro, in aumento del 12% rispetto all'esercizio precedente. I ricavi operativi risultano maggiori di 4,7 milioni di euro rispetto al 2020 per effetto dell'incremento sia dei ricavi da traffico per 4,5 milioni di euro - determinato dall'incremento del fatturato

da trasporto gommato per 4,4 milioni di euro e dall'incremento dei ricavi da trasporto ferro-cisterne per 0,1 milioni di euro - sia degli altri ricavi e proventi per 0,2 milioni di euro.

I costi operativi risultano in aumento rispetto all'anno precedente di 3,4 milioni di euro, principalmente per effetto del forte aumento del prezzo del petrolio che, a sua volta, ha determinato una maggiore spesa per l'approvvigionamento del gasolio per l'esercizio delle unità navali.

L'aumento delle immobilizzazioni materiali e, di conseguenza, degli ammortamenti (+28% rispetto al 2020), è determinato dagli investimenti sostenuti sulla flotta esistente e per la messa in esercizio della nave Sikania.

La voce Accantonamenti (0,4 milioni di euro), che si riferisce alla quota del Fondo Manutenzione Ciclica stanziato per le navi Trinacria e Sikania, ha subito un incremento rispetto all'esercizio precedente.

Si segnala, infine, che nel 2021 è stata effettuata la svalutazione della partecipazione nella società collegata Terminal Tremestieri S.r.l. per effetto delle perdite registrate dalla società nel corso dell'esercizio.

### **Blu Jet S.r.l. (partecipata al 100%)**

La costituzione di Blu Jet S.r.l. da parte di RFI in data 1° agosto 2018 rientra nel percorso di attuazione dell'operazione di riassetto organizzativo dei servizi di navigazione in concessione, a seguito della modifica del quadro normativo operata dal DL n.50 del 24 aprile 2017, convertito con modificazioni dalla Legge n. 96 del 21 giugno 2017.

Dal 1° maggio 2019 la Società effettua, su mandato del Socio Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), il servizio passeggeri sulle relazioni Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria, mediante l'utilizzo di sei unità navali veloci, di cui quattro appositamente noleggiate a scafo nudo. A seguito dell'avvenuta scissione parziale della Blufferries S.r.l. (scissa) a favore della Blu Jet S.r.l. (beneficiaria), con efficacia dal 1° maggio 2019, quest'ultima è infatti subentrata, senza soluzione di continuità, nella gestione dei suddetti servizi di collegamento. La società continuerà ad assicurare il servizio di collegamento veloce sulla relazione Reggio Calabria – Messina fino ad aggiudicazione della gara da parte del MIMS e comunque non oltre il 30 settembre 2022.

Nel mese di gennaio 2021 la società ha dovuto fronteggiare il fermo della nave di proprietà Tindari Jet, coinvolta nell'incidente di fine 2020 con l'altra nave di proprietà Selinunte Jet. Tuttavia, la società è riuscita a mantenere inalterato il numero delle corse, ricorrendo al noleggio a scafo armato della nave Nautilus. Inoltre, dal mese di giugno 2021, la società esegue una corsa aggiuntiva volta a garantire le connessioni con i treni AV notturni.

Nel mese di luglio, infine, è stato stipulato un contratto con RFI per il servizio di collegamento passeggeri sulla relazione Messina – Villa San Giovanni con scadenza 31.12.2024.

La società chiude l'anno 2021 registrando un utile d'esercizio pari a circa 38 mila euro, in aumento rispetto all'esercizio precedente (31 mila euro). I ricavi operativi, pari a 15,9 milioni di euro, risultano in crescita del 17% per effetto dei maggiori contributi riconosciuti da RFI per lo svolgimento dei due servizi di collegamento con navi veloci e dell'incremento dei ricavi da bigliettazione. I costi operativi, pari a 15,4 milioni di euro, hanno subito una variazione in aumento, rispetto al 2020, prevalentemente imputabile al costo di approvvigionamento del gasolio e ai costi dei servizi ausiliari allo svolgimento del servizio di trasporto passeggeri.

### **Terminali Italia S.r.l. (partecipata al 100%)**

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 per ottimizzare la capacità di accesso agli impianti pubblici merci ed ottimizzarne l'utilizzo secondo i principi di equità, trasparenza e non discriminazione dettati inizialmente

dal D.lgs. n.188/2003, poi sostituito dal D.lgs. n.112 del 15 luglio 2015. Controllata al 100% da RFI, dopo l'acquisto effettuato nel corso del 2019 della quota residua dell'11%, detenuta fino ad allora da Mercitalia Intermodal (già Cemat), la società ha per oggetto la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali, anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali, l'esecuzione di servizi terminalistici, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali, la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione dei mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

La Società chiude l'esercizio 2021 con un Risultato Netto positivo pari a 1,6 milioni di euro, in diminuzione di circa 0,6 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, con una corrispondente riduzione dell'EBIT di circa 0,9 milioni di euro dovuta all'aumento più che proporzionale dei costi operativi (circa 8,8 milioni di euro) rispetto ai ricavi operativi (circa 8,2 milioni di euro). I maggiori costi sono dovuti soprattutto all'incremento dei costi per servizi terminalistici per effetto dei maggiori volumi di attività, dei costi di manutenzione e del costo del personale, legato a nuove attivazioni di contratti di somministrazione per il reperimento di personale a fronte di incrementi di produzione non ancora consolidati e, in misura minore, ai nuovi ingressi del personale dipendente assunto durante l'anno.

I ricavi operativi di competenza dell'esercizio 2021 ammontano a circa 44,8 milioni di euro, in aumento rispetto all'esercizio precedente, e derivano dai maggiori ricavi per servizi terminalistici, per servizi di manovra e per servizi di sosta.

Nel corso dell'esercizio si è evidenziato un incremento totale della produzione dell'attività *core* pari al 22,63%. Questo incremento si riduce a 21,25% se si prendono in considerazione anche i volumi della gestione Brindisi Versalis.

### **Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di Partecipazioni S.p.A. (partecipata al 89,86%)**

L'oggetto della Società consiste nella "gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".

I principali eventi dell'anno si riferiscono ad interventi sul capitale sociale nonché all'aumento della quota di partecipazione nella Società BBT SE.

In particolare, si segnala che nel corso dell'Assemblea Straordinaria dei Soci del 2 marzo 2021 è stato deliberato il XII aumento di capitale fino ad un massimo di 30 milioni di euro, eseguito poi in un'unica *tranche* il 16 aprile 2021. Al 31 dicembre 2021 il capitale sociale complessivo ammonta a 1.015.790.910 euro, composto da n. 1.015.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. A seguito della sottoscrizione dell'XI aumento di capitale, la quota di spettanza di RFI è passata dall'iniziale 89,74% all'attuale 89,86% del capitale, corrispondente a 913 milioni di euro. La Società ha provveduto ad effettuare conferimenti alla collegata BBT SE per 30 milioni di euro, per finanziare la realizzazione di attività di Fase III.

TFB ha chiuso l'esercizio 2021 con un risultato economico negativo netto di circa 62 mila euro, in diminuzione di 63 mila euro rispetto all'esercizio precedente, per via di minori proventi finanziari registrati in seguito alla costante diminuzione dei tassi d'interesse creditori che si registra ormai da diversi esercizi, nonché alla ridotta giacenza dei fondi sui c/c bancari intestati alla Società.

**Grandi Stazioni Rail S.p.A. (partecipata al 100%)**

La società, acquisita da RFI in data 13 novembre 2018, ha come scopo quello di riqualificare, valorizzare e gestire le quattordici principali stazioni ferroviarie italiane, nell'ambito nel programma di riassetto globale del *business* di stazione finalizzato allo sviluppo integrato del *network* delle stazioni come *hub* intermodali a servizio della mobilità. A titolo esemplificativo, la società si occupa della gestione dei servizi di conduzione e di manutenzione sui complessi immobiliari di stazione ferroviaria, della gestione delle aree e dei locali destinati alle biglietterie e alle sale d'attesa, dei parcheggi a pagamento adiacenti alle stazioni e dello sfruttamento commerciale delle unità ad uso direzionale.

La Società chiude l'esercizio 2021 con un Risultato Netto Positivo pari ad euro 5,5 milioni di euro, in diminuzione (-6%) rispetto all'esercizio precedente.

I ricavi operativi pari a 164,4 milioni di euro aumentano rispetto al 2020 di circa 11,8 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato, dei maggiori ricavi per rimborsi oneri di conduzione dei complessi immobiliari (+17%), dei maggiori ricavi da parcheggio (+19%), dei minori ricavi da locazione (-3%), dei minori ricavi per Ingegneria & Lavori (-25%) e dei minori proventi (-35%), questi ultimi sono in calo soprattutto per l'effetto della diversa contabilizzazione degli oneri di sistema, che ha comportato una riduzione dei proventi per l'attività di "Distributore sotteso di energia elettrica – SDC".

I costi operativi, che nel 2021 ammontano a 145,8 milioni di euro e registrano un incremento di 12,3 milioni di euro (+9%) rispetto all'esercizio precedente, sono imputabili a costi del personale per 12,7 milioni di euro (in linea con l'esercizio precedente) e ad altri costi netti per 133,1 milioni di euro. Questi ultimi aumentano di 12,2 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato dell'incremento dei costi di conduzione dei complessi immobiliari per 15,9 milioni di euro dei minori costi per Ingegneria & Lavori per 2,4 milioni di euro, dei minori costi relativi all'attività di "Distributore sotteso di energia elettrica" (a cui corrispondono i minori ricavi di cui sopra) per 1,4 milioni di euro e dei minori costi per godimento beni per 0,1 milioni di euro.

Gli ammortamenti si incrementano di circa 0,6 milioni di euro per effetto dei nuovi passaggi a cespite di immobilizzazioni in corso, principalmente per opere di valorizzazione degli *asset* aziendali, di migliorie su parcheggi e degli interventi di manutenzione straordinaria sulle stazioni del *network*, per i quali non sono previsti contributi governativi.

Le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore presentano un saldo positivo di 42 mila euro dovuto soprattutto al rilascio di fondi per 117 mila euro e alla rettifica di valore sulle immobilizzazioni per 75 mila euro.

In relazione al primo programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001) di cui alla delibera CIPE n.121 del 21/12/01, nel corso del 2021 sono state presentate n. 6 richieste di erogazione diretta del contributo di Legge Obiettivo per complessivi 6 milioni di euro. A fronte di tali richieste il MIMS ha proceduto all'erogazione dell'intero importo. Sono stati inoltre incassati 3,2 milioni di euro a fronte di richieste presentate negli esercizi precedenti. L'importo complessivamente ricevuto nel corso del 2021 è quindi pari a 9,2 milioni di euro e non risultano richieste pendenti.

In relazione agli Interventi in favore di GS Rail per la riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie (legge 11 dicembre 2016, n. 232) di cui alla Convenzione 29/04/13 n. 1-876, nel corso dell'esercizio 2020 sono state presentate 7 richieste di erogazione diretta del contributo per complessivi 5,6 milioni di euro, riferite alle stazioni di Milano Centrale, Roma Termini e Napoli Centrale. A fronte di tali richieste il MIMS, al 31 dicembre 2021 ha proceduto all'erogazione dell'intero importo e, anche in questo caso, non risultano richieste pendenti. Sono stati, inoltre, incassati 0,7 milioni di euro a fronte di richieste presentate nell'esercizio precedente.

**Infrarail Firenze S.r.l. (partecipata al 100%)**

La società Infrarail Firenze S.r.l., costituita in data 11 settembre 2019, in esecuzione della delibera del Consiglio di Amministrazione di RFI del 26 giugno 2019, ha lo scopo di svolgere tutti i servizi e le attività necessarie a garantire la sicurezza e la protezione dei cantieri del passante ferroviario Alta Velocità del nodo di Firenze, alle opere infrastrutturali connesse alla fluidificazione del traffico ferroviario nel medesimo nodo, nonché alle relative opere propedeutiche e funzionali, realizzate per conto del socio unico RFI. Infrarail Firenze si occuperà inoltre delle attività di manutenzione delle attrezzature e degli impianti presenti nei cantieri suddetti e dello svolgimento delle attività di monitoraggio strutturale, geotecnico e ambientale, oltre che delle attività di protezione e di mitigazione ambientale relative ai cantieri nonché lo svolgimento dei servizi di ingegneria necessari alla realizzazione del progetto.

La Società, diventata operativa nel 2020, nel corso dello stesso anno ha perfezionato l'acquisto dei rami di azienda Ergon e Nodavia a conclusione di un lungo iter che ha visto coinvolti la società RFI e la Infrarail Firenze, il Ministero dello Sviluppo Economico, alcune banche, studi di consulenza ed *advisor*, nel procedere alla risoluzione consensuale della Convenzione n. 21/2007 tra RFI ed il contraente generale Nodavia (Gruppo Condotte in Amministrazione Straordinaria), e ha formalizzato i contratti di servizio con la controllante RFI per lo svolgimento delle attività di mantenimento e monitoraggio del cantiere, fino alla ripresa dei lavori del Passante AV del nodo di Firenze, e delle attività di ingegneria e progettazione legate alla revisione del Progetto Esecutivo.

Il 2021 è stato l'anno in cui Infrarail Firenze ha consolidato la piena attività. Nel mese di marzo 2021, RFI ha affidato un ulteriore contratto per l'esecuzione dei lavori di scavo del camerone della Stazione AV di Belfiore, di cui al c.d. "Progetto Stralcio". Tale contratto, insieme al contratto Multiattività siglato nel 2020, hanno consentito alla Società di registrare ricavi per euro 22,3 milioni circa.

Nel corso dell'esercizio, Infrarail Firenze ha sostenuto costi operativi pari a euro 16,6 milioni, costituiti in prevalenza da costi per servizi (euro 11,5 milioni circa) e costi del personale (euro 4,6 milioni).

La Società chiude l'esercizio 2021 registrando un utile pari a euro 3,5 milioni circa, di cui il 5% è stato destinato a riserva legale ed euro 3,3 milioni circa sono stati destinati a utili da riportare a nuovo.

**AZIONI PROPRIE**

La società non è in possesso di azioni proprie o della Controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.

## PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

### Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari e penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2021 e che hanno avuto evoluzioni nel corso dell'anno. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

Con riferimento ai procedimenti giudiziari penali, avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti della Società, si evidenzia che nel corso del 2021, ad eccezione di quelle di seguito rappresentate, non vi sono state condanne in via definitiva a carico di vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

- delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la Società, ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;
- delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
- per gli ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Inoltre, il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è invece riportato nelle Note esplicative al bilancio cui si rinvia, come anche la descrizione delle attività e passività potenziali.

Per i procedimenti o contenziosi che non hanno visto, nell'esercizio, evoluzioni di rilievo, si rinvia a quanto riportato in dettaglio nell'analoga sezione della Relazione Finanziaria Annuale 2020.

### Indagini e procedimenti penali e procedimenti D. Lgs. 231/2001

In relazione alle indagini ed ai procedimenti giudiziari di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di RFI, a tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a significative passività o perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio.

### Procedimenti D. Lgs. 231/2001

Non si registrano nel corso del 2021 evoluzioni processuali relativamente al procedimento penale n. 2554/13 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Foggia e riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della Società in relazione all' infortunio mortale sul lavoro del 5 marzo 2010 occorso in Agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento S.r.l.

In relazione al procedimento penale n. 1430/2014 R.G.N.R. – incardinato dalla Procura della Repubblica del Tribunale di **Gela** a seguito dell'investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI da parte del treno regionale 12852 proveniente da Gela e diretto a Caltanissetta occorso in data 17 luglio 2014 in prossimità del km 217+728 fra le stazioni di Falconara e Butera – il Giudice, all'udienza del 7 ottobre 2021, ha pronunciato la sentenza la cui motivazione è stata depositata il 26 ottobre 2021 .

Sono stati assolti, per non aver commesso il fatto, sei delle otto persone fisiche imputate tra le quali un AD pro tempore della società. È stata altresì assolta "perché il fatto non sussiste" la Società incolpata ex D. Lgs. 231/2001. In particolare, il Giudicante ha ritenuto la mancanza di elementi specifici che permettano di addebitare a RFI l'illecito amministrativo contestato ritenendo (i) la mancanza di vantaggio economico procurato alla Società dalla condotta posta in essere dai soggetti apicali, (ii) l'insussistenza di colpa di organizzazione (iii) l'idoneità del Modello organizzativo conforme al *British Standard* OHSAS 18001:2007, costituente efficacia esimente per la responsabilità dell'Ente.

Sono stati, invece, condannati alla pena (sospesa) di due anni di reclusione, il Capo Tronco e il Dirigente Centrale Operativo perché per profili di colpa sia generica sia specifica non operarono affinché le lavorazioni sul binario avvenissero in regime di interruzione della circolazione. Il Tribunale ha, infine, dichiarato l'inammissibilità della costituzione dell'unica parte civile presente nel giudizio (ANMIL) con la conseguenza che non sono state disposte statuizioni civili nei confronti della Società in veste di responsabile civile.

Con riferimento al procedimento penale n. 3651/18 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Milano a seguito dell'incidente ferroviario occorso in data 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello - che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord S.r.l. (in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi) che ha causato il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri - sono stati iscritti inizialmente nel registro degli indagati dirigenti e dipendenti di RFI e la stessa Società per responsabilità amministrativa ai sensi del D. Lgs. 231/01. Dall'avviso di conclusione delle indagini preliminari si è altresì appreso dell'intervenuta iscrizione, quali indagati, del direttore pro tempore di ANSF (oggi ANSFISA) e di un suo funzionario. Su conforme richiesta della Procura è stata disposta l'archiviazione delle posizioni riconducibili a Trenord ed a ANSF. L'udienza preliminare, celebrata innanzi il GUP del Tribunale di Milano, si è conclusa in data 21 giugno 2021 con decreto che dispone il giudizio per tutti gli imputati, compresa la Società, e per tutti i reati contestati (disastro ferroviario colposo, omicidio colposo, lesioni colpose, omissioni dolose di cautele contro infortuni sul lavoro).

In relazione al procedimento penale 6305/09 RGNR - 1597/2018 RG Appello - scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009 - si comunica che il 6 settembre 2021 la IV Sezione Penale della Corte di Cassazione ha depositato le motivazioni della decisione emessa l'8 gennaio 2021 che hanno confermato quanto già emerso con la lettura del dispositivo della decisione assunta dal Collegio all'esito della Camera di Consiglio. Pertanto, la Suprema Corte - accogliendo le tesi difensive - ha escluso la sussistenza dell'aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro ex art. 589, comma 2, c.p.; di conseguenza: (i) tutte le società condannate in grado di appello per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies del D. Lgs. 231/2001, incluse RFI e Trenitalia SpA (nonché Mercitalia Rail Srl, quale beneficiaria della scissione del ramo Cargo di Trenitalia), sono state definitivamente assolte dall'incolpazione perché "il fatto non sussiste" (l'assoluzione già disposta in primo e secondo grado in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito FSI) e FS Logistica SpA, oggi Mercitalia Logistics SpA, in assenza di ricorso da parte del Procuratore Generale, erano già divenute definitive); (ii) sono state annullate senza rinvio le statuizioni della sentenza di appello relative al reato di omicidio colposo (art. 589 c.p.), dichiarato estinto per intervenuta prescrizione. Riguardo alle imputazioni per l'altro reato contestato, il disastro ferroviario colposo ex art. 430 e 449 c.p., la Corte di Cassazione ha innanzitutto confermato la responsabilità penale dichiarata dal giudice dell'appello a carico dell'AD pro tempore di Trenitalia e dell'AD pro tempore di Cargo Chemical SpA, poi Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente



di FS Logistica, nonché degli imputati del Gruppo GATX (tranne uno, rinviato all'appello per un nuovo giudizio) e della Cima Riparazioni; ha inoltre disposto l'annullamento della sentenza di condanna impugnata in ordine alla posizione del Direttore pro tempore della Divisione Cargo di Trenitalia, dell'ex AD di RFI e dell'ex AD di FSI (già in precedenza AD di RFI), nonché di un funzionario di RFI e uno di Trenitalia, con rinvio ad altra sezione della Corte di Appello di Firenze, per un nuovo giudizio. È stato inoltre rigettato il ricorso del Procuratore Generale avverso l'assoluzione di 5 funzionari di RFI, che sono dunque divenute definitive. La Suprema Corte ha, inoltre, annullato in via definitiva le statuizioni disposte dai giudici di merito in favore di diverse parti civili, per la maggior parte Associazioni e Organizzazioni sindacali, mentre per altre due parti ha rinviato il giudizio al grado di appello. Seguirà il giudizio di rinvio sui punti ancora aperti (aspetti di quantificazione della pena per la maggior parte degli imputati ed aspetti concernenti l'accertamento della responsabilità per gli AD pro tempore di FSI e RFI e di un funzionario di RFI e due posizioni riconducibili alla Società Trenitalia). Conseguentemente la Suprema Corte ha trasmesso il fascicolo alla Corte di Appello di Firenze per l'espletamento del giudizio di rinvio. Il procedimento penale è iniziato in data 7 marzo 2022 ed è attualmente pendente avanti la Corte di Appello di Firenze.

Con riferimento al procedimento penale 524/2020 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica di Lodi, riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della Società in relazione allo svio del treno AV 9595 avvenuto in Livraga il 6 febbraio 2020 a seguito del quale hanno perso la vita i due macchinisti, si rappresenta che in data 5 ottobre 2021 è stato emesso dalla Procura l'avviso di conclusione indagini preliminari dal quale risulta formulata la contestazione dei reati di disastro ferroviario colposo e omicidio colposo nei confronti dell'AD pro tempore e di cinque dirigenti/dipendenti di RFI e dell'AD pro tempore e otto dirigenti/dipendenti della Alstom. Per quanto riguarda RFI risultano stralciate le posizioni di tre dipendenti e di un dirigente originariamente iscritti. Risulta poi contestato a carico delle Società RFI e Alstom l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies del D. Lgs. 231/2001.

### **Altri procedimenti penali rilevanti**

Rispetto alle notizie esposte nella Relazione Finanziaria Annuale 2020, non vi sono state evoluzioni processuali significative nel procedimento n. 3034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, relativo all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato al km 155+849 della tratta Rossano C. – Mirto Crosia. Nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo FS viene contestato, in concorso, l'omicidio colposo e il disastro ferroviario colposo. All'udienza preliminare, si sono costituite cinque persone fisiche, legate da vincolo di parentela con alcune delle vittime. Nella medesima fase è stata citata FSI come responsabile civile in luogo della quale si è costituita RFI, con conseguente esclusione della prima dal giudizio. All'udienza preliminare del 21 maggio 2021 il GUP ha dichiarato la prescrizione per l'omicidio colposo, ha prosciolto la titolare della concessione per l'attraversamento della sede ferroviaria, e rinviato a giudizio tutti gli altri imputati (tra i quali 13 dipendenti di RFI, e il detentore delle chiavi del Passaggio a Livello Privato) per il delitto di disastro ferroviario colposo, avanti il Tribunale di Castrovillari. Nell'ambito della costituzione delle parti in dibattimento, il Tribunale ha preso atto della rinuncia di tutte le parti civili costituite e ha dichiarato la perdita di efficacia della citazione del responsabile civile. Il dibattimento è in corso.

Per quanto riguarda i procedimenti penali pendenti nei confronti di personale di RFI nei quali quest'ultima è costituita in giudizio in qualità di responsabile civile, e per i quali non è operativa una copertura assicurativa, si

comunica che, rispetto a quanto indicato nella Relazione Finanziaria Annuale 2020, non vi sono state evoluzioni processuali nel procedimento penale

n. 649/17 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Trento nei confronti, tra gli altri, del Responsabile della DTP Verona e del Responsabile della SO programma Soppressione PL e Risanamento Acustico della Direzione Investimenti imputati per il reato contravvenzionale previsti e puniti dall'art. 659 c.p.

Vi sono state evoluzioni processuali nei seguenti procedimenti penali:

- n. 5463/10 RGNR pendente innanzi la Corte di Appello di Cagliari nei confronti di due dirigenti della di RFI in relazione all'incidente ferroviario verificatosi in data 19 dicembre 2009 sulla tratta ferroviaria Sassari – Chilivani a seguito del quale il macchinista è deceduto. In data 17 novembre 2021 la Corte di Appello ha confermato la sentenza impugnata condannando i due funzionari RFI e, conseguentemente, la Società quale responsabile civile. Si resta in attesa del deposito della motivazione;
- n. 2899/2009 per il quale il Tribunale di Avellino in data 28 gennaio 2022 ha condannato la Società, in qualità di responsabile civile, al risarcimento dei danni, al pagamento delle provvisori e delle spese processuali per la costituzione e l'assistenza delle parti civili, in solido con i due ex funzionari di FS condannati ex art. 589 c.p. La Società ha provveduto ad effettuare un apposito accantonamento in bilancio.

È di nuova comunicazione il seguente procedimento penale n. 8127/2014 RGNR, relativo al crollo del muro di Villa d'Elboeuf in data 5 febbraio 2014, pendente in fase di dibattimento avanti il Tribunale di Napoli, nell'ambito del quale RFI è costituita parte civile – relativamente alla condotta di omissione di lavori su costruzioni che minacciano rovina ed interruzione di pubblico servizio degli imputati riferibili alla società Invest S.r.l., proprietaria dell'immobile ed esecutrice dei lavori di consolidamento – ma anche di responsabile civile dalla data del 14 febbraio 2020, su chiamata della parte civile Invest S.r.l., stante il coinvolgimento nel procedimento, in qualità di imputati, di due dipendenti di RFI, che rivestivano i ruoli di Responsabile operativo della tratta e di Capo Tronco, per aver provocato, con colpa il crollo della porzione di edificio prospiciente la sede ferroviaria e mancato mantenimento in sicurezza.

### **Altre indagini**

#### **Sconto ex DM. 44T/2000 (Sconto K2) – Sentenze del Consiglio di Stato**

Rispetto a quanto indicato nelle precedenti Relazioni a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, per quanto concerne il giudizio civile con cui Trenitalia ha richiesto di accertare - a causa della mancata applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura dello sconto K2 - il pagamento, nel periodo compreso tra il 1° dicembre 2005 e il 31 dicembre 2007, di un canone di utilizzo dell'infrastruttura superiore a quello effettivamente dovuto, con conseguente condanna di RFI alla restituzione della somma indebitamente percepita più relativi interessi, si fa presente che la prima udienza di comparizione, inizialmente fissata al 16 maggio 2018, è stata differita al 13 marzo 2019 a fronte del Decreto emesso dal Tribunale Civile di Roma, con il quale è stato consentito a RFI di "chiamare in causa" il MIMS nonché il MEF per garanzia e manleva delle somme - a titolo di Sconto K2 - che saranno eventualmente riconosciute in favore di Trenitalia. RFI ha pertanto provveduto a notificare gli atti del giudizio ai competenti Dicasteri.

Si fa presente che all'udienza del 13 marzo 2019 hanno partecipato tutte le parti costituite, compresi il MIMS ed il MEF. Il giudizio è in corso e successivamente al deposito delle memorie ex art. 183 c.p.c. è stata ammessa CTU, con nomina dei CTP che è stata effettuata tramite il deposito di note di trattazione per l'udienza del 16 dicembre

2020. Le operazioni peritali hanno avuto inizio in data 21 gennaio 2021 e si sono caratterizzate per una puntuale disamina dei temi oggetto di indagine. Alla luce della documentazione acquisita nel corso delle operazioni peritali, in data 21 maggio 2021 il CTU ha trasmesso ai soggetti partecipanti (segnatamente RFI/Trenitalia/Mercitalia/MIMS) la "relazione provvisoria" per eventuali loro controdeduzioni. Preso atto dell'assenza di profili tecnici da contestare e tenuto conto che nel corso delle operazioni peritali è stato più volte sottolineato come i conteggi proposti dai CTP di RFI (presi in considerazione dal CTU nella sua quantificazione finale) rappresentano una mera ipotesi tecnica senza alcuna acquiescenza né tantomeno riconoscimento delle pretese di Trenitalia e di Mercitalia, RFI non ha presentato "controdeduzioni tecniche" alla relazione peritale bensì si è limitata a depositare una breve nota riepilogativa di alcuni aspetti, richiamando, in particolare, la necessità di incorporare, dal calcolo dell'eventuale sconto, tutti i treni finanziati da contribuzione pubblica, allo scopo di evitare un'indebita locupletazione di parte attrice che non può aspirare a un doppio e ingiustificato riconoscimento. Conclusasi la CTU, la fase giudiziale è ripresa con l'udienza del 17 novembre 2021 tenutasi in modalità cartolare. In esito a tale udienza il giudice -non ritenendo necessario un supplemento di CTU- ha rinviato la causa, per la precisazione delle conclusioni, all'udienza del 15 giugno 2022.

#### **Procedimento A436 – Arenaways S.p.A./RFI – FS**

Rispetto a quanto indicato nelle precedenti relazioni a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si informa che il Consiglio di Stato, con sentenza n. 1101 del 5 febbraio 2021, ha parzialmente annullato la sentenza del TAR, sancendo l'estraneità di FSI dalla condotta contestata ma confermando invece la responsabilità di RFI e Trenitalia. Effetto di tale pronunciamento è la decadenza in via definitiva della quota di sanzione irrogata a FSI, cosicché -ad avviso del Consiglio di Stato- RFI resterebbe obbligata solo per metà (i.e. 50 mila euro). In data 6 settembre 2021 RFI ha provveduto a notificare ricorso per Cassazione contro la sentenza del Consiglio di Stato n. 1101/2021; analoga iniziativa è stata promossa da Trenitalia.

#### **Misure regolatorie contenute nella delibera ART n. 70/2014. RFI C/ART – Ricorso al TAR Lazio r.g. 5406/2015**

Nel rinviare alle precedenti informative per la dettagliata descrizione dei ricorsi in questione, si rappresenta che i ricorsi in primo grado avverso la Delibera ART n. 70/2014 sono stati tutti respinti e sono attualmente pendenti i giudizi d'appello promossi da RFI, Italo-NTV SpA, GS Rail SpA e GS Retail SpA.

In primo luogo si rammenta che RFI non si è costituita nei giudizi di appello promossi da GS Rail e GS Retail definiti con la sentenza del Consiglio di Stato n. 5534/2019 pubblicata il 5 agosto u.s..

Per quanto riguarda invece l'appello di RFI, il 9 settembre 2019 il Consiglio di Stato -con la sentenza n. 6108- ha accolto tale ricorso e, in riforma della sentenza del TAR Piemonte, parzialmente annullato la Delibera ART n. 70/2014. Il giudice di appello, aderendo integralmente alle argomentazioni di RFI, ha espressamente rilevato che il valore unitario del canone di accesso all'infrastruttura riconosciuto dalla suddetta Delibera (i.e. euro 8,2 treno-km) non ricomprendeva pienamente la remunerazione del capitale investito nella sua componente del capitale di rischio.

A seguito della suddetta sentenza Italo-NTV, in data 31 ottobre 2019, ha notificato a RFI un ricorso volto ad ottenere la revocazione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 per "errore di fatto" in cui sarebbe incorso il giudice nel ritenere che l'intera voce relativa alla remunerazione del capitale investito non sarebbe stata ricompresa nel pedaggio per il periodo di vigenza della Delibera ART n. 70/14.

Aderendo a tale impostazione anche l'ART si è inserita nel sopra indicato giudizio notificando a RFI, in data 26 novembre 2019, un ricorso per revocazione incidentale con "istanza di sospensione" degli effetti della sentenza del Consiglio di Stato, per motivi parzialmente analoghi a quelli rappresentati da Italo-NTV.

A seguito del deposito di "note d'udienza" in giudizio da parte di RFI ed ART il Consiglio di Stato ha disposto il non luogo a provvedere sulla domanda di inibitoria, abbinandola al merito.

Si rappresenta inoltre che il 28 novembre 2019 anche Trenitalia ha notificato a RFI un autonomo ricorso per revocazione della sentenza in oggetto, corredato da una "relazione economica" redatta da una società di consulenza, anch'essa evidenziando un "errore di fatto" in cui sarebbe incorso il giudice.

In data 12 novembre 2020 si è tenuta l'udienza di discussione dei ricorsi per revocazione promossi da Italo-NTV, Trenitalia ed ART. Con sentenza n. 1262 del 12 febbraio 2021 il Consiglio di Stato, previa riunione, ha respinto i sopra citati ricorsi per revocazione della sentenza n. 6108/19; il Giudice, in particolare, aderendo alle difese di RFI, ha dichiarato inammissibili tutti i motivi di revocazione.

L'ART, con **Delibera n. 39** del 25 marzo 2021, ha dunque avviato il procedimento regolatorio, con indizione di consultazione, per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità/Alta capacità per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015 fissando al 30 aprile 2021 il termine della fase consultiva. In data 17 giugno 2021 è stata pubblicata la **Delibera n. 88/2021** con cui l'ART ha concluso il procedimento di cui sopra, fissando i criteri per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità/Alta capacità per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015.

Secondo il disposto della citata Delibera RFI dovrà recuperare un importo pari a circa 124 milioni di euro da aggiornare. Detta Delibera è stata impugnata con ricorso straordinario al Capo dello Stato dall'Impresa Italo-NTV in data 15 ottobre 2021, successivamente trasposto al TAR Piemonte a seguito delle opposizioni notificate da RFI e dall'ART.

L'ART, in data 23 dicembre 2019, ha notificato a RFI anche un ricorso presso le Sezioni Unite della Corte di Cassazione per la cassazione della sentenza 6108/2019 sul presupposto di uno "sconfinamento" dei limiti esterni della giurisdizione da parte del Consiglio di Stato che avrebbe invaso arbitrariamente il campo di attività riservato all'ART attraverso l'esercizio di poteri di cognizione e di decisione non previsti dalla legge. All'iniziativa dell'ART hanno aderito anche Trenitalia e Italo-NTV, per il tramite di ricorsi incidentali. L'ART, con la Delibera 88/21, ha espressamente sancito che l'ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 non comporta acquiescenza e che "se la Corte di Cassazione dovesse annullare la sentenza, decadrebbero anche il provvedimento esecutivo dell'Autorità e gli effetti economici sino a quel momento dallo stesso prodotti". Lo scorso 15 novembre 2021, la Procura Generale della Corte di Cassazione ha depositato le proprie conclusioni, richiedendo alla Corte di Cassazione di voler rigettare i ricorsi promossi da ART, Italo-NTV e Trenitalia in quanto inammissibili e comunque non fondati.

A valle dell'udienza di discussione tenutasi in data 14 dicembre 2021, la Corte di Cassazione, con Ordinanza n. 5627 del 21 febbraio 2022, ha dichiarato inammissibile il ricorso dell'ART, nonché quello incidentale proposto da Trenitalia ed il controricorso di NTV.

In particolare, la Cassazione ha evidenziato come il motivo di ricorso dell'ART si traduceva "*in una critica del percorso decisionale del Consiglio di Stato*" che anche qualora avesse fatto emergere conclusioni errate, si sarebbe risolto in un *error in iudicando*, non sindacabile dinanzi alla Corte, laddove il controllo delle Sezioni Unite deve avere ad oggetto esclusivamente "*la verifica dell'osservanza dei limiti esterni della giurisdizione e non si estende ad asserite violazioni di legge sostanziale o processuale, concernenti entrambe il modo di esercizio della giurisdizione speciale*".

Ad avviso della Corte, pertanto, nessuna illegittima sostituzione del potere giurisdizionale si è ravvisato nel caso di specie, anche in considerazione dei profili concernenti le attività delle Autorità indipendenti caratterizzate da elevati tassi di discrezionalità tecnica nell'esercizio delle loro funzioni.

Resta dunque confermato il principio sancito dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 nonché gli effetti economici discendenti dall'applicazione dei principi di cui alla Delibera ART n. 88/2021.

Per completezza informativa si fa infine presente che risulta ancora pendente l'appello promosso da Italo-NTV innanzi al Consiglio di Stato contro la sentenza del TAR n. 1239/2017 che ha rigettato il suo originario ricorso avverso la Delibera ART n. 70/14. In tale giudizio è stata recentemente adottata un'ordinanza istruttoria con cui è stata disposta un'attività di verifica in merito all'ammontare del canone di utilizzo dell'infrastruttura. A seguito della camera di consiglio tenutasi in data 16 dicembre 2021, il Consiglio di Stato ha nominato come verificatore il Direttore del Dipartimento di Ingegneria dell'Impresa presso l'Università di Roma Tor Vergata, con facoltà di delega ad altro docente del dipartimento. Si resta al momento in attesa di ricevere informazioni circa l'inizio delle operazioni di verifica. Per la trattazione del procedimento è stata fissata udienza al 14 luglio 2022.

#### **Delibera ART n. 96/2015 recante "i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" – Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica**

Rinviando alle precedenti relazioni per maggior dettagli, per quanto riguarda i ricorsi promossi da Trenitalia e da Italo-NTV avverso la Delibera in questione (e con motivi aggiunti avverso la Delibera n. 75/2016, attuativa della Delibera n. 96/15 con cui l'ART si era favorevolmente pronunciata in merito alla conformità del nuovo sistema tariffario 2016-2021 proposto da RFI e relativo al PMdA), si rappresenta che sono stati rigettati dal TAR Piemonte con sentenze pubblicate l'11 gennaio 2018. Avverso tali pronunce sia Trenitalia che Italo-NTV hanno presentato ricorso in appello ad aprile 2018. Tali appelli sono stati respinti con sentenze del Consiglio di Stato pubblicate lo scorso 1 luglio le quali, accogliendo gli argomenti difensivi di RFI, hanno confermato la possibilità di calcolare il canone PMdA tenendo conto non solo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario ma anche di quelli indiretti al fine così di garantire l'equilibrio economico finanziario del GI.

Relativamente alle sentenze del TAR Piemonte che hanno definito i ricorsi promossi da Trenitalia e da Italo-NTV avverso la Delibera ART n. 80/2016 (attuativa della Delibera n. 96/15 con cui l'ART si era favorevolmente pronunciata in merito alla conformità del nuovo sistema tariffario 2016-2021 proposto da RFI e relativo ai servizi extra PMdA), si fa presente che sono state oggetto di impugnazione nei primi mesi del 2018.

Detti ricorsi, a seguito dell'udienza di discussione tenutasi lo scorso 7 aprile 2020, sono stati rigettati con sentenze del Consiglio di Stato dell'11 gennaio 2021 che ha ribadito il principio della piena copertura dei costi sopportati dal Gestore, anche relativamente alla fornitura dei servizi extra-PMdA.

Le sentenze del TAR Piemonte nn. 1097 e 1098 del 2017, che hanno definito in maniera parzialmente favorevole i ricorsi promossi da una serie di imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci avverso le Delibere ART nn. 75 e 80/2016, sono state oggetto di impugnazione innanzi al Consiglio di Stato che, a seguito dell'udienza tenutasi il 21 febbraio 2019, ha adottato "due ordinanze istruttorie" con le quali ha disposto alcune verificazioni rispetto alle delibere ART oggetto di impugnazione. Dette verificazioni riguardano, in sostanza, la sostenibilità delle tariffe per l'accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI, nonché dei servizi ivi prestati, da parte degli operatori professionali del settore nonché la correlazione delle stesse con i costi e gli investimenti del GI. Con ordinanza del 30 settembre 2019 il Consiglio di Stato ha nominato come verificatore il

"Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale del Politecnico di Milano". In data 22 gennaio 2021 il verificatore ha fatto pervenire a RFI una richiesta di informazioni e, in data 1 febbraio, ha depositato in giudizio le risultanze di verifica. A valle dell'udienza di discussione tenutasi in data 30 marzo 2021, il Consiglio di Stato, con sentenze nn. 4067 e 4069 del 26 maggio 2021, ha rigettato i ricorsi promossi dalle IF merci contro le sentenze TAR n. 1098/2017 (Ricorso avverso la Delibera ART n. 80/16) e 1097/2017 (Ricorso avverso la Delibera ART n. 75/16).

Infine, in data 7 gennaio 2020 il TAR Piemonte, con sentenze nn. 19, 23 e 25, ha definito i ricorsi proposti dalle imprese ferroviarie internazionali OBB, SNCF e DB Bahn contro le delibere ART n. 96/2015, 72/2016 e 75/2016 (e successive).

In particolare il TAR ha respinto i motivi di ricorso volti a censurare la determinazione della componente A) del canone (relativa alla determinazione dei costi diretti del gestore) e la competenza dell'ART a determinare la componente B) del canone (relativa a sovracaroni o *mark-ups*).

Il giudice amministrativo ha invece ritenuto fondate le censure con le quali è stata denunciata una carenza di istruttoria nella valutazione dell'ART circa la scelta applicare un maggior canone (nell'ambito della componente B) alle reti *Open Access* internazionali. In sostanza, non sarebbe chiaro sulla base di quali elementi istruttori e di quali motivazioni l'ART ha avallato l'assunto per cui l'*Open Access* internazionale, in termini generali, potesse sopportare un sovracanone rispetto a quello nazionale.

Conseguentemente, è stato disposto l'avvio di un nuovo procedimento regolatorio da parte dell'Autorità, la quale ha provveduto in tal senso con l'emanazione della Delibera n. 28 del 30 gennaio 2020, volta ad acquisire gli elementi necessari per giustificare l'applicazione del sovracanone per il segmento *Open Access* internazionale. Con **Delibera n. 175** del 16 dicembre 2021 l'ART ha concluso il procedimento in questione sancendo che la differenza fra la componente B del canone prevista da RFI per il segmento *Open Access* Internazionali e quella prevista per il segmento *Open Access* nazionali Basic non risulta giustificata. È stato dunque prescritto a RFI di:

- ricomputare il canone relativo al PMdA per il periodo 2018-2021, attribuendo alla componente B1 del canone medesimo, applicata ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri del segmento di mercato *Open Access* Internazionali, il medesimo livello tariffario previsto per l'analoga componente applicata al segmento di mercato *Open Access* nazionali Basic;
- in esito alla indicata ricomputazione, di provvedere ai conseguenti conguagli in favore dei titolari di rapporti negoziali destinatari degli effetti delle sentenze del TAR Piemonte 7 gennaio 2020, nn. 19, 23 e 25, concordando con gli aventi diritto le relative modalità attuative.

Con riguardo al pedaggio afferente al PMdA, è stato inoltre previsto che a partire dal 1° gennaio 2022 ogni treno del segmento *Open Access* internazionale circolante su tratte della rete con velocità superiore a 250 km/h debba essere assimilato, in riferimento al calcolo della componente B del canone, al segmento *Open Access Premium*, mentre ogni altro treno deve essere assimilato al segmento *Open Access Basic*.

In riferimento alla necessità, di cui all'art. 16 del d.lgs. 112/2015, di assicurare l'equilibrio dei conti del GI, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, è stato prescritto a RFI di appostare una specifica posta figurativa pari alla differenza di ricavi derivante dall'applicazione dei conguagli sopra indicati, nonché dalla revisione dei canoni, da distribuire sulla componente B del canone unitario che verrà applicata ai servizi di trasporto ferroviari passeggeri operanti in regime di mercato *Open Access* circolanti sull'intera rete ferroviaria nazionale nel corso del periodo regolatorio 2023-2027, sulla base dei volumi di traffico complessivi previsti in ordine a tali servizi di trasporto per il medesimo periodo.

**Ricorso RFI al TAR Piemonte vs. Delibera n. 33/2016 di chiusura del procedimento sanzionatorio di cui alla Delibera n. 64/2015**

Rinviando alle precedenti relazioni per maggiori dettagli, si fa presente che con sentenza n. 157 del 17 febbraio 2021 il TAR Piemonte ha rigettato il ricorso promosso da RFI avverso la Delibera n. 33/2016, rappresentando che il suo sindacato rispetto alle valutazioni dell'ART deve mantenersi ad un livello "debolmente intrinseco" e su questo presupposto ha ritenuto ragionevoli le decisioni dell'ART, ancorché non sempre coerenti con i dati forniti da RFI in giudizio. In data 17 maggio 2021 RFI ha promosso appello al Consiglio di Stato avverso la sopra citata sentenza.

**Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera ART n. 126 del 20 ottobre 2017**

Rinviando alle precedenti relazioni sul tema in oggetto per maggiori dettagli, si ricorda che l'ART -con la Delibera n. 78/2018- aveva concluso il procedimento sanzionatorio, avviato con Delibera n. 126/2017, irrogando una sanzione amministrativa pari a 620 mila euro a carico di RFI riguardante la mancata assicurazione nei confronti del mercato di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria - concretizzatasi mediante il mancato assolvimento dell'obbligo informativo- con specifico riferimento all'incremento prestazionale dell'infrastruttura oltre i 300 km/h.

Ritenendo che sussistessero le argomentazioni per contestare la sopra indicata decisione, RFI ha promosso un ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale con sede a Torino. Nel suddetto giudizio si è anche costituita la società Italo-NTV, in qualità di controinteressata.

In data 11 marzo 2019 è stata pubblicata la sentenza n. 264/2019 con cui il giudice amministrativo ha rigettato i motivi di ricorso promossi da RFI, ritenendo in sostanza che il "GI [non] abbia rispettato l'obbligo di tempestività e simmetria delle informazioni rilevanti nei confronti delle IF" e dunque che l'addebito sanzionatorio da parte dell'ART risulti coerentemente ricostruito e supportato da idonee prove in giudizio.

Ritenendo che sussistessero i margini per impugnare la sopra indicata sentenza, RFI in data 14 giugno 2019 ha depositato appello al Consiglio di Stato. A seguito degli adempimenti istruttori è stata depositata, da parte di RFI, istanza di fissazione di udienza. A valle dell'udienza di discussione, tenutasi in data 11 marzo 2021, il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso di RFI con la sentenza n. 3390/2021, pubblicata in data 27 aprile 2021.

**Ricorso Trenitalia ed altre Imprese Merci avverso la Delibera ART n. 43/2019**

L'ART con la Delibera n. 43/2019, pubblicata in data 18 aprile 2019, ha concluso il procedimento avviato con Delibera n. 138/2017 relativo all'ottemperanza alle sentenze del TAR Piemonte n. 1097 e n. 1098 del 2017 concernenti la revisione del sistema tariffario di RFI.

Detta Delibera n. 43/2019 è stata impugnata innanzi al TAR Piemonte da un gruppo di imprese ferroviarie del settore merci (notificato a RFI in data 17 giugno 2019) nonché da Trenitalia con ricorso straordinario innanzi al Capo dello Stato (notificato a RFI in data 14 giugno 2019) e successivamente trasposto dinanzi al TAR Piemonte a seguito di atto di opposizione dell'ART.

Per quanto riguarda il ricorso promosso dalle IF merci il TAR Piemonte, con ordinanza del 29 giugno 2021, ha disposto una verifica rispetto alla quale -a valle delle dichiarazioni di incompatibilità dei Politecnici di Milano e Bologna per lo svolgimento della stessa- ha richiesto alle parti del giudizio di individuare di comune accordo un elenco di dipartimenti di ingegneria di Università italiane che fossero estranei a ciascuna di esse. Le parti hanno adempiuto depositando apposito elenco in data 22 novembre 2021. Si segnala che le IF merci, al fine di individuare gli Atenei compatibili, hanno richiesto a varie Università la sussistenza di eventuali rapporti di

collaborazione con le parti del giudizio. L'Università di Parma ha riscontrato tale richiesta, dichiarandosi disponibile a svolgere l'attività di verifica "in quanto non sussistono situazioni di conflitto derivanti da incarichi professionali in essere con le parti in causa". Con ordinanza dello scorso 7 dicembre 2021 il TAR, preso atto di quanto avvenuto, ha richiesto a RFI di precisare per "se intrattiene o meno rapporti di collaborazione o consulenza con il dipartimento di ingegneria dell'Università di Parma, il quale si è dichiarato disponibile ad essere nominato organismo verificatore". In data 11 gennaio 2022, RFI ha depositato una nota con la quale ha dichiarato di non intrattenere rapporti di collaborazione con il suddetto dipartimento dell'Università di Parma. Conseguentemente il TAR Piemonte con Ordinanza n. 67 del 27 gennaio 2022 ha nominato il citato dipartimento quale nuovo organismo verificatore, ed ha altresì fissato la data per l'udienza pubblica al 13 dicembre 2022.

Il ricorso promosso da Trenitalia, a valle dell'udienza di discussione tenutasi in data 8 giugno 2021, è stato invece rigettato dal TAR Piemonte con sentenza n. 1136 del 6 dicembre 2021, perché ritenuto infondato.

### **Procedimento sanzionatorio di cui alla Delibera n. 127 del 26 settembre 2019 –assegnazione spazio di stazione presso Napoli Centrale.**

Con riferimento al procedimento sanzionatorio avviato dall'ART su segnalazione di Italo-NTV nei confronti di RFI e GS Rail relativamente all'assegnazione a Trenitalia di uno spazio di stazione per il collocamento di un'isola *Customer Care* presso la stazione di Napoli Centrale, senza che lo stesso risultasse preventivamente disponibile nella planimetria pubblicata in PIR Web, nel rimandare a quanto illustrato nelle precedenti relazioni per maggiori dettagli, si forniscono di seguito gli opportuni aggiornamenti.

A seguito della riqualificazione dei fatti contestati operata dall'ART con Delibera n. 203/2020 -con cui l'Autorità ha riconosciuto l'assenza di profili discriminatori nelle condotte di RFI e GS Rail rimettendole in termini per garantire l'esercizio dei diritti di difesa- i due gestori hanno ritenuto opportuno formulare congiuntamente un nuovo set di impegni, ai sensi dell'art. 8 del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, idoneo a rimuovere le violazioni contestate nella Delibera n. 203/2020 in modo così da consentire una rapida e positiva conclusione del procedimento medesimo. Nel dettaglio, RFI e GS Rail si sono impegnate, ciascuna per i rispettivi ruoli, a realizzare un aggiornamento della "procedura di assegnazione degli spazi di stazione" -relativa a biglietterie *self service* (BSS)/*desk* informativi- in modo tale da regolamentare espressamente anche i casi di richieste, caratterizzate da necessità e urgenza, di spazi non preventivamente individuati e pubblicati nel Piano di utilizzo della stazione (PUDS) ovvero di spazi temporanei per BSS/*desk* informativi anche con caratteristiche strutturali e dimensionali differenti rispetto a quelli già presenti in stazione. GS Rail si è inoltre impegnata a consentire all'Impresa segnalante di poter fruire del medesimo spazio rispetto a quello la cui assegnazione costituisce oggetto del presente procedimento, ovvero di spazi aventi analoghe caratteristiche, nella Stazione di Napoli C.le.

Con Delibera n. 34 dell'11 marzo 2021 l'ART ha dichiarato ammissibili gli impegni presentati da RFI e GS Rail sottoponendoli al cd. *market test*. A seguito delle osservazioni fatte pervenire dalle IF che hanno preso parte alla consultazione, i due gestori si sono avvalsi della facoltà di presentare modifiche accessorie agli impegni (MAI). Il testo di impegni, così come modificato in sede di MAI presentate in data 12 maggio 2021, è stato oggetto di confronto con l'Autorità nel corso di un'apposita audizione richiesta dalle Società e tenutasi lo scorso 7 giugno 2021, al termine della quale ART ha concesso termine fino al 2 luglio 2021 per la presentazione di una versione definitiva e consolidata degli impegni. Detta proposta è stata approvata con Delibera ART n. 116/2021, con chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.



**Ricorso al TAR Lombardia- sezione di Milano N.G. 492/2016 avverso la delibera AEEGSI n. 654 del 23 dicembre 2015**

In data 26 febbraio 2016 RFI ha notificato al TAR Lombardia il ricorso avverso la Delibera n. 654/2015 con cui l’Autorità dell’Energia Elettrica, il Gas e Servizi Idrici (AEEGSI), oggi Autorità di Regolazione dell’Energia, Reti ed Ambiente (ARERA), ha adottato il provvedimento che approva la regolazione tariffaria dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell’energia elettrica per il periodo di regolazione 2016-2023. Detto provvedimento è composto, tra l’altro, dal “Testo integrato delle disposizioni per l'erogazione dei servizi di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica - disposizioni per il periodo 2016-2019 (TIT)”, la cui parte IV regola i “regimi tariffari speciali”.

Con riferimento al regime tariffario speciale di cui è titolare RFI e di cui gode il sistema ferroviario, il nuovo TIT prevede che, a partire dal 1 gennaio 2016, il beneficio dell’applicazione del c.d. “punto unico virtuale” sia limitato ai soli quantitativi di energia del servizio universale e merci, venendo viceversa meno la relativa fruizione per i quantitativi di energia dei servizi “a mercato” (rispetto ai quali i consumi mensili vengono considerati come “uniformemente distribuiti tra i punti di prelievo” di RFI e, quindi, alla massima aliquota applicabile).

La misura introdotta con il richiamato provvedimento comporta un maggior costo dell’energia a carico del servizio di trasporto ferroviario a mercato, maggior costo di cui RFI deve farsi carico nella misura del 30% per il 2016 e del 20% per il 2017 per effetto dell’art. 29, 3° comma, del D.L. 91/2014 convertito con la Legge n. 116/2014

La Delibera n. 654/2015 è stata impugnata anche da alcune imprese ferroviarie.

A seguito dell’emanazione della Legge Europea n. 167/2017, pubblicata in data 20 novembre 2017, che ha apportato (cfr. art. 19) importanti modifiche all’art. 29 del D.L. 91/2014, ridisegnando l’ambito di applicazione del regime tariffario speciale, l’ARERA ha emanato una nuova Delibera, la n. 922/2017/R/eel, che, per quanto attiene la disciplina del Regime Tariffario Speciale di cui è titolare RFI, ha sostituito la Delibera n. 654/2015, riconoscendo la piena applicazione degli oneri generali di sistema soltanto alla quota parte di energia i) prelevata su reti e per servizi esclusi dal RTS ovvero ii) eccedente i 5.000 GWh, confermando inoltre i benefici del c.d. “punto unico virtuale” a tutto il sistema ferroviario fino al suddetto ammontare dei consumi.

Il ricorso è ancora in attesa di fissazione della prima udienza e RFI, in considerazione del mutato quadro normativo, intende attendere l’avviso di perenzione.

Nel mese di marzo 2021 il Tar Lombardia ha notificato a RFI l’avviso di perenzione, a seguito del quale, la Società – coerentemente con quanto già stabilito, non ha provveduto a presentare istanza di fissazione udienza. In data 15 ottobre 2021 è stato pubblicato il decreto di perenzione.

Si rappresenta che non vi sono evoluzioni sostanziali, rispetto a quanto riportato nella Relazione Finanziaria Annuale 2020, in relazione ai seguenti procedimenti:

- Procedimento AGCM A/519 – Regione Veneto;
- Sentenza del Consiglio di Stato n. 03348/2019 a definizione della causa tra RFI c./ ARERA + altri, avente ad oggetto l’impugnativa della delibera n. 641/2013: il giudizio è pendente dinanzi alla Corte di Cassazione. In data 14 dicembre 2021 si è tenuta un’udienza in Camera di Consiglio, per la quale RFI ha provveduto a depositare le proprie memorie.

## COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI CON DELEGHE

I compensi del Presidente del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato vengono stabiliti dal CdA nel rispetto della "Direttiva in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze" del 24 giugno 2013.

Nella seduta del 29 dicembre 2020 l'Assemblea di RFI ha nominato i nuovi membri del CdA per il triennio 2020-2022 ed ha determinato i relativi compensi come di seguito riportato:

<b>Presidente del Consiglio di Amministrazione</b>		<b>Emolumenti annuali mandato</b>
Compenso fisso:	emolumento carica ex art. 2389 I comma c.c.	80.000
<b>Amministratore Delegato e Direttore Generale</b>		<b>Emolumenti annuali mandato</b>
Compenso fisso:	emolumento carica AD ex art. 2389 III comma c.c	65.000
Compenso fisso:	rapporto di lavoro Direttore Generale	330.000
Compenso variabile:	rapporto di lavoro Direttore Generale	170.000

## INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

La Società, nel corso del 2021, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

## FATTORI DI RISCHIO

Non si prevedono, alla data di predisposizione della presente relazione, particolari rischi ed incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, oltre quelli menzionati nelle note esplicative al bilancio, cui si rimanda, per quanto riguarda la gestione dei rischi finanziari (rischi di credito, di liquidità, di mercato, di cambio e di tasso).

### Attività di Risk Management

Nel corso del 2021 sono proseguite, nell'ambito di gruppi di lavoro intersocietari coordinati dalla Struttura di *Risk Management & Climate Resilience* di Gruppo, progetti specifici volti a supportare l'implementazione delle componenti del *Framework* di *Risk Management*. Al fine di ampliare gli strumenti di indirizzo e monitoraggio a disposizione delle Società del Gruppo, sono state effettuate specifiche attività di *test* volte alla messa a punto della metodologia e del processo di *Project Risk Management* sulla fase di *execution* dei progetti di investimento. La sperimentazione ha riguardato cinque progetti pilota in perimetro PNRR.

L'approccio *risk based* all'interno del processo di monitoraggio dei progetti rappresenta un obiettivo della "Task-Force Intersocietaria Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza", finalizzata al governo delle azioni del Gruppo FS connesse al PNRR, che nel corso del 2021 è stata rafforzata con la partecipazione delle Società del Gruppo interessate allo sviluppo del PNRR, tra cui RFI. L'azienda ha istituito anche un proprio "Comitato RFI Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR ed Opere Commissariate" al fine di garantire un costante presidio su

tutte le tematiche trasversali al connesso Piano degli Investimenti, monitorando l'avanzamento e la realizzazione ed assicurando l'allineamento costante con la Capogruppo.

L'anno, inoltre, è stato caratterizzato anche da un percorso di evoluzione/revisione della metodologia e del processo per l'esecuzione dei *Risk Assessment* da parte della Capogruppo con la collaborazione delle Funzioni di *Risk Management* societarie.

In particolare, la revisione metodologica del *Risk Control Self Assessment* è stata eseguita, nell'ambito del processo di *Enterprise Risk Management* (ERM) di Gruppo, anche con l'obiettivo di integrare le tematiche *Environmental, Social e Governance* (ESG).

Il processo di *Risk management* di RFI consta di principi, regole, procedure, metodologie, strumenti e strutture organizzative volte a garantire un'adeguata comprensione dei rischi che possono influenzare il raggiungimento degli obiettivi aziendali e consente di individuare, misurare e stimare il rischio e, successivamente, definire e sviluppare delle apposite strategie per gestirlo opportunamente.

Il processo si sviluppa secondo le seguenti fasi che possono assumere caratteristiche, metodi e metodologie differenti a seconda dei diversi ambiti di azione previsti dal *Framework* unico di Gruppo:

- *Risk Identification*, finalizzata alla identificazione e descrizione dei rischi che possono influire sul raggiungimento degli obiettivi aziendali;
- *Risk Evaluation & Measurement*, volta alla determinazione dell'entità dei rischi identificati che potrebbero influire sul raggiungimento degli obiettivi aziendali;
- *Risk Prioritization & Analysis*, per definire una scala di priorità dei rischi maggiormente significativi ed indirizzare i processi di *risk decision*;
- *Risk Decision*, volta a individuare le strategie di trattamento più opportune per i rischi più rilevanti.

Si riportano di seguito i principali aspetti a rilevanza esterna emersi dalle analisi svolte.

#### Rischi di *business*

RFI si trova ad operare in un quadro generale sfidante e caratterizzato da forti elementi di trasformazione e incertezza che si coniugano con quelli già noti, apportando nuove complessità. La gestione della crisi pandemica, la tematica delle ingenti risorse finanziarie da impiegare legate al PNRR, il quadro regolatorio e l'apertura del mercato ferroviario alla concorrenza sono solo alcuni di tali elementi; così come la persistenza dello squilibrio tra trasporto pubblico e privato, di *gap* di connettività ferroviaria (integrazione tra i diversi sistemi di mobilità) e di disomogeneità nei livelli prestazionali della rete nelle diverse aree del paese. A ciò si aggiungono gli effetti sempre più significativi dovuti al cambiamento climatico e alle fragilità del territorio che richiedono un'infrastruttura ferroviaria sempre più resiliente e presidiata e costituiscono aree d'intervento per ottimizzare l'attività del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria.

Pertanto, anche i rischi e le opportunità a cui è esposta la Società si evolvono comportando la necessità di un maggiore affinamento dei processi di pianificazione strategica e operativa tramite analisi di scenario ad hoc. Per consentire la progressiva attuazione di piani e programmi, la Società adotta sistemi per il governo dei progetti/investimenti messi in campo che comprendono, nei casi più rilevanti, la costituzione di Comitati, Task force e Gruppi di lavoro ad hoc nonché uno strutturato monitoraggio periodico del loro avanzamento.

In questo momento complesso e delicato, RFI intende essere parte attiva nella ripartenza del paese, contribuendone allo sviluppo economico-sociale attraverso programmi di investimento e interventi volti anche al

rafforzamento della resilienza infrastrutturale e operativa. In particolare, la Società si propone di interpretare un ruolo prioritario nella transizione *green* e digitale del sistema di mobilità, ponendo al centro le esigenze di mobilità delle persone e della logistica, gli obiettivi di sviluppo sostenibile, la costruzione dello spazio unico ferroviario europeo.

#### Rischi di natura regolatoria e di *compliance*

La Società opera in settori fortemente regolamentati in cui il cambiamento delle regole di funzionamento del quadro regolatorio, delle prescrizioni e degli obblighi possono influire sull'andamento della gestione e incidere sui risultati attesi. Tra queste fonti di incertezza di natura esogena, merita evidenza in generale il rischio connesso alla gestione e utilizzo delle risorse finanziarie (da Contratti di Programma, da finanziamenti Europei tra cui il PNRR, ecc.) che potrebbe avere effetti sui piani societari e sul bilancio.

In generale, la gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (Istituzioni, Autorità di settore indipendenti, ecc.), anche in caso di eventuali controversie, è sempre aperta a momenti di confronto e interlocuzione, soprattutto di merito, ed è improntata alla trasparenza, collaborazione e proattività.

Responsabilità, trasparenza, integrità e rispetto delle regole sono quindi i principi che guidano i processi, le procedure, i sistemi e i comportamenti aziendali anche in coerenza con il Codice etico di Gruppo. Tuttavia, la Società, data la complessità del *business* di appartenenza e la molteplicità delle attività svolte, è esposta a rischi di non conformità derivanti in generale dalla potenziale inosservanza delle regole caratterizzanti il quadro legislativo e regolatorio, con conseguenti effetti sanzionatori, perdite finanziarie e danni reputazionali.

Per presidiare tali aspetti, la Società esegue il monitoraggio dell'evoluzione normativa e regolamentare, anche attraverso l'azione di gruppi di lavoro permanenti e presidi organizzativi, le verifiche sul rispetto delle disposizioni interne ed esterne da parte delle strutture preposte ed i percorsi formativi rivolti al personale sui temi di *compliance* di maggiore rilevanza.

In particolare, nell'ambito del *Framework* unico anticorruzione, l'*Anti Bribery&Corruption Management System* di RFI prevede principi di controllo trasversali ed individua un *set* di strumenti di prevenzione specifici declinati in *standard* di comportamento ed indicatori di possibili anomalie, finalizzati all'adozione di processi decisionali consapevoli, responsabili ed improntati ai valori di integrità, correttezza e legalità. A supporto dell'azione di sensibilizzazione verso i suddetti valori a tutti i livelli, l'*ABC System* prevede inoltre, tra le principali linee di intervento, un'attività formativa e di comunicazione.

Nell'ambito del potenziamento del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi è stato anche definito il Modello di *Compliance* di Gruppo a prevenzione ulteriore del rischio di non conformità, ovvero del rischio di incorrere in violazioni di norme esterne e di autoregolamentazione con ricadute reputazionali.

Inoltre, a livello di Gruppo FS, è emersa la necessità di intraprendere un programma di *compliance antitrust* per migliorare la capacità di prevenzione e gestione dei rischi c.d. "*antitrust*" connessi al mancato rispetto della normativa a tutela della concorrenza e all'esecuzione di pratiche commerciali scorrette.

In tale contesto, nel corso del 2021, RFI ha recepito il Modello di *Compliance* di Gruppo, dotandosi di specifiche Linee Guida che individuano i presidi di prevenzione verso i comportamenti suscettibili di esporre la Società al rischio di violare le norme *antitrust* in tema di non discriminazione e di trattamento di informazioni sensibili, prendendo in considerazione, in particolare, quattro macro ambiti (assegnazione della capacità infrastrutturale, programmazione investimenti, informazioni sensibili delle Imprese Ferroviarie, partecipazione ad associazioni di categoria o altre organizzazioni in ambito ferroviario) su cui sono stati svolti percorsi formativi ad hoc.

Quanto alla gestione degli aspetti relativi alla protezione dei dati personali, nel corso del 2021 sono proseguite le attività di presidio degli adempimenti previsti dal Regolamento UE 2016/679 e dal *Framework* di *Data Protection* di Gruppo che, nell'anno, è stato oggetto di un ulteriore aggiornamento e sistematizzazione. La revisione complessiva del *Framework* è stata finalizzata a (i) recepire gli approcci interpretativi del Garante per la protezione dei dati personali e dell'*European Data Protection Board*, (ii) semplificare alcuni processi definiti dalle Comunicazioni Organizzative di Gruppo in materia, (iii) applicare *best practice* di settore, (iv) recepire le recenti modifiche organizzative intervenute nel Gruppo.

In RFI procedono regolarmente le attività legate all'aggiornamento del Registro dei Trattamenti societario e delle informative, alla gestione delle richieste di esercizio dei diritti degli interessati, alla stipula degli Accordi di *Data Protection* per la gestione delle terze parti, ai *Data Protection Impact Assessment* e *by Design by Default*. Infine, anche nel 2021, sono state effettuate in modalità *webinar* attività di formazione/informazione dedicate in particolare ai *Data Manager* di RFI e delle sue controllate.

### Rischi operativi

Gli investimenti infrastrutturali sul sistema ferroviario si sostanziano in progetti complessi che richiedono ingenti risorse finanziarie e uno strutturato apparato organizzativo e di *project management* che RFI attua, anche per il tramite delle Società del Gruppo. Numerosi, e di diversa natura, potrebbero essere gli eventi in grado di ripercuotersi sulla realizzazione delle opere nei tempi/costi previsti e sulla qualità, efficienza e disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e comportare, pertanto, potenziali effetti negativi sui risultati societari. Ci si riferisce, in generale, ad eventuali variazioni del quadro giuridico, lungaggini negli iter autorizzativi dei progetti da parte dei Ministeri/Enti, non efficace gestione del personale in termini di dimensionamento e competenze specifiche, inadeguatezza degli strumenti informatici di supporto, difficoltà nel coordinamento e nel monitoraggio dei progetti di investimento, variazioni tecniche nei programmi, carenze tecniche/organizzative degli appaltatori/contraenti generali (anche dovute a situazioni di sofferenza finanziaria o di default) e/o dei soggetti tecnici.

A fronte di tali rischi, la Società attua procedure di gestione e controllo che permettono di monitorare costantemente l'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali e di innescare meccanismi volti alla definizione di azioni migliorative o correttive. Al riguardo sono in corso/attuate specifiche azioni, di natura contrattuale, organizzativa e di *governance*, tese a rafforzare il presidio sui progetti d'investimento da parte di RFI in quanto Committente. Prosegue il progetto di ampio respiro volto a innovare le modalità di gestione degli investimenti attraverso la definizione di nuove Linee Guida e l'ottimizzazione degli strumenti informativi necessari alla loro gestione operativa e, più in generale, a supportare il modello di gestione a vita intera degli asset ed a facilitare i flussi di rendicontazione verso gli *Stakeholder* esterni.

Nel 2021 inoltre sono stati definiti dei presidi organizzativi ad hoc (*Task-Force* e Comitati) per il coordinamento e il monitoraggio dei progetti del PNRR ed è in corso un piano pluriennale di inserimento di personale e relativa formazione per supportare la realizzazione degli investimenti e delle attività manutentive. Sono altresì in fase di *test* azioni volte all'affinamento dei processi di *project management* sui progetti di investimento in ottica *risk based*.

L'infrastruttura ferroviaria è inoltre sensibile a interruzioni/inconvenienti dovuti a guasti degli impianti e delle tecnologie, a fenomeni naturali di grave intensità e ad atti contro il patrimonio che possono influire sull'offerta dei servizi di circolazione in via continuativa nel rispetto degli *standard* di qualità attesi. Per fronteggiare tali eventi, la Società, oltre a disporre di sistemi di sicurezza, controllo e monitoraggio all'avanguardia, realizza, con il supporto sempre maggiore delle tecnologie, cicli manutentivi sulla rete e adotta procedure di gestione delle anomalie ed

emergenze e specifici piani di contingenza con costante attenzione all'informazione al pubblico e alla fornitura dei servizi accessori ai clienti. Al riguardo, in ottica di ottimizzazione e rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura, è in corso un progetto di ampio respiro legato al *Climate Change* (mitigazione rischio idrogeologico e sismico). Inoltre, è in corso la rivisitazione, nell'ottica del miglioramento continuo, del processo di pianificazione/ programmazione/ riprogrammazione operativa delle attività di manutenzione dell'infrastruttura e di diagnostica e dello strumento informatico di supporto.

Per migliorare le *performance* di qualità del servizio, la Società, tra le altre cose, ha avviato progetti d'implementazione dei sistemi per la programmazione ottimizzata dell'orario ferroviario e di gestione del traffico e si è dotata in via permanente di un Comitato Puntualità; sta mettendo in atto interventi per aumentare la capacità di traffico nei grandi nodi urbani, per *upgrade* tecnologici e per accelerare la transizione digitale e l'automazione dei sistemi e dei processi. Sono inoltre allo studio progetti di diagnostica evoluta e manutenzione predittiva.

#### Rischi legati all'approvvigionamento

La Società, in generale, gestisce gli acquisti in modo accentrato e, per le prestazioni e competenze specialistiche proprie del sistema ferroviario, si avvale anche di appositi sistemi di qualificazione di operatori economici e di elenchi di professionisti di comprovata idoneità. Per garantire un'efficienza sempre maggiore nell'uso delle risorse pubbliche prosegue il progetto volto al ridisegno del processo di approvvigionamento basato su un modello analitico per la determinazione del prezzo ottimale delle forniture, anche nell'ottica di una maggiore velocizzazione, semplificazione, tracciatura e dematerializzazione. Tale progetto si prefigge di minimizzare i tempi di attraversamento del processo (dalla definizione della specifica materiali alla contabilizzazione) e di garantire continuità sui cantieri. Inoltre, nell'attuale contesto caratterizzato dalla crisi pandemica e dalla sfida posta dal PNRR, si pone anche l'obiettivo di far fronte alle difficoltà nel reperimento dei materiali, attraverso l'anticipazione delle esigenze di acquisto rispetto a quelle reali e un rafforzamento della gestione del magazzino sia a livello centrale che a livello territoriale.

Riguardo alle variazioni dei prezzi di fornitura di beni dovute alle oscillazioni di mercato, la Società, attraverso le sue strutture specialistiche, monitora l'andamento dei prezzi delle materie fondamentali per l'esercizio del *business*, nonché la normativa che eventualmente li regola.

In merito al settore elettrico e alle diverse Delibere di modifica del costo dell'energia emesse negli ultimi esercizi dall'Autorità di settore (ARERA), è costantemente monitorato il quadro normativo di riferimento e la sua evoluzione. Si sottolinea, inoltre, che negli ultimi mesi del 2021 i mercati dell'energia hanno vissuto momenti particolarmente turbolenti, con prezzi elevatissimi ed elevata volatilità. Gran parte degli aumenti di spesa per l'acquisto di energia elettrica relativamente alla rete a 3 kV sono stati comunque coperti dalla compensativa erogata da CSEA in applicazione del Regime Tariffario Speciale.

Per limitare possibili situazioni di dipendenza da ditte costruttrici/fornitrici e rafforzare il *know how* ferroviario, la Società ha attuato una progressiva internalizzazione dei processi critici di manutenzione e realizzazione dell'infrastruttura, di progettazione e gestione degli impianti tecnologici e di produzione di componenti ferroviari, e ha definito, per le forniture strategiche, i livelli delle scorte di emergenza, le relative modalità di reintegro e politiche di diversificazione dei fornitori. A ciò si aggiungono le iniziative in atto volte a definire un modello generale di valutazione del rischio del parco fornitori RFI per supportare le più opportune scelte di approvvigionamento dei materiali (anche strategici), tra cui rientra il nuovo modello di *Vendor Rating*, nonché azioni specifiche a beneficio della sostenibilità tese a estendere l'utilizzo della valutazione delle *performance* dei

fornitori in ambito *Corporate Social Responsibility* come requisito premiale di tutte le gare tecnico-economiche bandite da RFI. Sono altresì in corso specifiche iniziative volte all'estensione di protocolli per la progettazione sostenibile dell'infrastruttura e all'integrazione dei criteri ESG nella *Supply chain*, valorizzando l'intera filiera.

#### Rischi ICT (*Information and Communication Technology*)

La Società opera attraverso l'utilizzo di sistemi/piattaforme informatiche per il coordinamento e la pianificazione delle attività, per gli aspetti riguardanti la circolazione ed i servizi correlati, per la vendita delle tracce, per la gestione degli approvvigionamenti, della manutenzione e degli investimenti, per il monitoraggio delle scorte e per numerose altre attività, inclusa la gestione dei processi contabili. *Hardware* e *software* utilizzati, possono essere danneggiati da un errore umano, da disastri naturali, dalla perdita di potenza e da altri eventi. Problemi inaspettati alle strutture, guasti di sistema, *cyber attack* potrebbero influenzare la qualità dei servizi e causare interruzioni, rallentamenti e/o blocchi alle attività aziendali con conseguenti danni economici e ricadute reputazionali.

Al fine di assicurare nel continuo la disponibilità, l'integrità e la riservatezza dei dati informatici, RFI si è dotata di sistemi di prevenzione e protezione (operazioni di *backup*, procedure di autenticazione e profilazione utenti, *firewall*, ecc.) e ha ulteriormente rafforzato e ampliato i propri processi di sicurezza (attraverso verifiche di vulnerabilità, *penetration test*, ecc.) e di *business continuity/disaster recovery* in particolare per i sistemi ritenuti *business critical*.

È inoltre in corso un progetto di ampia portata e complessità per dotare il Gruppo FS di un modello di gestione e controllo volto alla classificazione delle informazioni in relazione alle caratteristiche di riservatezza al fine di proteggere, in particolare, le informazioni confidenziali e strettamente confidenziali da possibili violazioni in grado di comportare danni rilevanti conseguenti ad un utilizzo improprio, accidentale o intenzionale, delle informazioni (ad es. in termini di possibile perdita economica, degrado o interruzione di servizi, impatti su persone e cose, perdita di competitività, sanzioni, deterioramento dell'immagine e della reputazione del Gruppo o dei rapporti con *stakeholder*, etc.).

#### Rischi legati alla diffusione di malattie infettive

La diffusione su scala globale di emergenze epidemiologiche o pandemiche che colpiscono la popolazione (es. COVID-19) può determinare, oltre a un deterioramento del quadro macroeconomico, rallentamenti nell'attività dell'impresa, derivanti da provvedimenti emanati da autorità nazionali ed estere, da indisponibilità di personale, da difficoltà incontrate dalla clientela nella fruizione dei servizi di mobilità collettiva, da discontinuità nella catena di fornitura, con impatti negativi sui risultati della Società.

La Società è dotata di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione ed il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul *business* dell'impresa. Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività della reazione e l'efficacia delle azioni intraprese sia per fronteggiare l'emergenza sia per rafforzare nel lungo periodo la resilienza operativa e gestionale della Società.

#### Conflitto militare Russia – Ucraina

Il Gruppo FS è caratterizzato da una attività complessa e variegata, domestica e internazionale, che lo espone a diversi fattori di rischio legati alle possibili conseguenze del conflitto tra Ucraina e Russia. In tale contesto assumono rilievo diverse fattispecie di rischio, in particolare quelle legate:

- 
- allo sviluppo del *business*, quali riduzione del traffico, domanda di mobilità e minore propensione al viaggio/flussi turistici, chiusura frontiere o sanzioni con riduzione trasporto passeggeri e merci, restrizioni alle relazioni economiche e di cooperazione;
  - ai fattori macroeconomici e finanziari, quali volatilità dei prezzi di *commodities* energetiche, volatilità dei prezzi di materie prime, volatilità prevista dei mercati finanziari globali, dei tassi di cambio e dei tassi di interesse;
  - alla *supply chain*, come l'indisponibilità delle materie prime e componenti, indisponibilità delle fonti energetiche, interruzione della catena di fornitura di fattori produttivi per la continuità del servizio e/o degli investimenti;
  - *Cyber Crime*, ad es. attacchi diretti ad asset di Società che operano in loco o nei Paesi limitrofi ovvero l'intensificazione dello stesso con potenziale impatto sull'interruzione dei servizi e sulle infrastrutture critiche.

Il Gruppo è dotato di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul business dell'impresa. Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività e l'efficacia delle azioni intraprese. Si specifica inoltre che la società non opera direttamente nei paesi coinvolti dal conflitto.



## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L'attuale scenario macroeconomico, caratterizzato da un deciso rimbalzo dell'economia mondiale iniziato nel 2021 prevede anche nel 2022 il permanere di rischi legati al protrarsi dell'evento pandemico del COVID-19; nonostante una sempre maggiore diffusione dei vaccini e delle misure di contenimento dell'epidemia, quest'ultima continuerà ad avere effetti economici anche negli anni a venire. La Società, inoltre, sta seguendo con estrema attenzione gli sviluppi della situazione geopolitica e della crisi che sta colpendo l'est Europa e l'Ucraina in particolare, e che si ritiene avrà effetti sul quadro macroeconomico e politico globale, con possibili ripercussioni sui mercati economico-finanziari e sui prezzi delle materie prime, in particolare su quelli delle risorse energetiche.

Secondo le più recenti previsioni Prometeia, l'inflazione si ipotizza in crescita nel 2022 (+2,1%) per poi scendere all'1,4% nel 2023 e all'1,6% nel 2024. Il 2022 si caratterizzerà inoltre per i forti rincari dell'energia elettrica e del costo dei materiali. L'energia elettrica, dopo i minimi storici del 2020, nel corso del 2021 ha raggiunto e superato i massimi storici del 2008 con un Prezzo Unico Nazionale (PUN) che a fine anno ha raggiunto 130 €/MWh e che si prevede per il 2022 pari a 200 €/MWh. Nel corso del 2021 nel settore delle costruzioni si è registrato un incremento significativo dei costi dei materiali, le cui variazioni sono state recentemente definite con il Decreto del MIMS dell'11 novembre 2021, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 279 del 23 novembre 2021 e già recepite da RFI. Inoltre la Legge n. 106/21 ha introdotto disposizioni urgenti in materia di revisione dei prezzi dei materiali da costruzione anche per i contratti in corso di esecuzione a luglio 2021.

Si stima che nel 2022 la crescita del PIL mondiale possa subire una decelerazione, rimanendo tuttavia superiore al 4% e dunque alla crescita media pre-crisi. Il PIL italiano è atteso pari al 4% nel 2022 (di poco inferiore al 4,1% dell'UE), al 2,9% nel 2023 e al 2% nel 2024. Tali proiezioni tengono conto dell'impatto dei fondi del PNRR, il cui impiego si configura come una preziosa opportunità per sostenere l'attività economica nella fase di uscita dalla crisi e rilanciare crescita e produttività. Si evidenzia il ruolo svolto dall'Unione Europea attraverso lo strumento del *Next Generation EU*, che con una capienza di 750 miliardi di euro (in parte stanziati a fondo perduto e in parte a debito con scadenza a lungo termine) costituisce il più ingente pacchetto di misure economiche di aiuto e stimolo alla ripresa mai finanziato a livello europeo, abilitando così ambiziosi piani di investimento e riforme.

In tale ambito RFI assume un ruolo estremamente rilevante per la riuscita del Piano ed in particolare per la Missione 3, nel cui ambito sono destinati a interventi di competenza della Società complessivi 23,86 miliardi di euro, pari all'11% dell'intero PNRR italiano e pertanto, anche nel 2022, la Società sarà fortemente impegnata a portare avanti le azioni connesse al raggiungimento degli obiettivi, supportata anche dagli interventi normativi che hanno previsto, tra l'altro, con gli artt. 44 e 46 del D.L. n.77/2021 - convertito con modificazioni nella Legge n.108/2021- delle semplificazioni procedurali per le Opere del cosiddetto allegato IV – "Opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto" e con l'art. 6 del D.L. n.152/2021 - convertito nella Legge n.233/2021 – l'ottimizzazione del processo autorizzativo di tutte le opere ferroviarie estendendo a tutti gli interventi ferroviari la possibilità di porre a base di gara il PFTE.

In tale scenario la Società ha definito la proposta del Piano d'impresa 2022 – 2031 particolarmente impegnativo, tra l'altro, per la gestione delle risorse derivanti dal PNRR.

Infatti, il Piano 2022 – 2031 è orientato alla creazione di valore sia in termini economici che ambientali e sociali, con attenzione alla ripresa e allo sviluppo sostenibile del Paese, contribuendo alla scelta del treno con una rete di qualità, affidabile, puntuale e sicura, in linea con gli obiettivi europei per uno sviluppo sostenibile e di resilienza ai cambiamenti climatici, alla digitalizzazione e alla valorizzazione del capitale umano del Gruppo FS.

In un contesto in continua evoluzione, la Società si pone quindi l'obiettivo di prestare sempre più attenzione alla realizzazione di infrastrutture resilienti, interconnesse e accessibili a tutti, rispondendo alle crescenti esigenze di mobilità ed implementando processi produttivi e gestionali improntati alla sicurezza, all'efficienza, all'efficacia e alla circolarità, con particolare attenzione alla *carbon neutrality*.

Al fine di favorire la capillare diffusione interna della cultura della sostenibilità, continuano, in collaborazione con la Capogruppo, percorsi di formazione e sensibilizzazione specifici, così da raggiungere, progressivamente, l'intera popolazione aziendale.

La visione strategica della Società è orientata alla massima integrazione valorizzando anche i precedenti ambiti strategici di intervento in quattro grandi programmi di investimento: estensione della connettività e delle prestazioni dell'AV; potenziamento accessibilità, integrazione e *smartness* della città in rete, rendendo le stazioni non solo nodo intermodale ma polo di servizi; rafforzamento della resilienza infrastrutturale e operativa del Gestore Infrastruttura; estensione delle più avanzate tecnologie su tutta la rete .

In tale ambito si renderà necessario valorizzare ulteriormente gli asset materiali e immateriali, ampliare il business, lo sviluppo e la gestione di nuovi sistemi di trasporto a lungo raggio e/o urbani.

La Società pone, pertanto, grande enfasi alla vista innovativa, orientata in particolare alla sicurezza ed all'ambiente; in tale ambito, si inseriscono le previsioni di elettrificazione di tutte le linee ancora a diesel, unitamente allo studio di un piano di migrazione per la conversione delle stesse verso idrogeno *green* ed al rinnovo della flotta di mezzi d'opera e diagnostici a trazione elettrica/bimodale; a supporto della avviata sperimentazione del progetto "Mini Eolico", la sperimentazione della riqualificazione energetica di asset tecnologici con uso di fonti geotermica a bassa entalpia, e lo studio del riuso degli sfalci da vegetazione lungo linee RFI per la produzione di energia; gli studi per un modello di governo per la gestione integrata degli asset idrici.

Con riferimento al contesto della finanza pubblica il piano degli investimenti ferroviari della Società necessita di continuità negli stanziamenti pubblici a sostegno e per lo sviluppo della modalità ferroviaria. Le risorse finanziarie iscritte nei Contratti di Programma parte Servizi (CdP-S) e parte Investimenti (CdP-I), costituiscono il punto di riferimento per la pianificazione di dettaglio degli interventi già avviati/finanziati, da cui si attendono i principali ritorni nel breve periodo in termini di incremento delle performance di regolarità e del livello di sicurezza dell'infrastruttura, miglioramento della qualità dei servizi e sviluppo dei volumi di traffico.

In relazione al Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza (PNRR), nel corso del 2022 sono previste le prime erogazioni finanziarie nei confronti di RFI sia in termini di anticipazione che di rimborsi a fronte di rendicontazione delle spese.

Inoltre sono in corso di identificazione gli interventi in ambito Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2021-2027, il quale prevede ulteriori risorse nazionali a integrazione degli obiettivi perseguiti dal *Next Generation EU* e dalla programmazione comunitaria 2021-2027.

Parallelamente prosegue l'attività della Società nell'assicurare il finanziamento dei fabbisogni degli investimenti inclusi nei programmi cofinanziati dall'Unione Europea, quali i Programmi Operativi Nazionali (PON) e Regionali (POR), nonché il Programma di finanziamento delle reti TEN (*Connecting Europe Facility*) sia per quanto riguarda la conclusione delle programmazioni 2014-2020 sia per quanto riguarda le nuove programmazioni 2021-2027.

Nella Legge di Bilancio 2022 (Legge n. 234/2021) sono presenti nuove risorse per gli investimenti del MIMS da destinare alle varie modalità di trasporto; in particolare, per il settore ferroviario, gli interventi finanziati, da prevedere nell'ambito dei prossimi Contratti di Programma 2022-2026, sono i seguenti:

- realizzazione linea ferroviaria Adriatica alta velocità e alta capacità con uno stanziamento di 5 miliardi di euro dal 2022 al 2035;
- Contratto di Programma RFI – parte Investimenti, rifinanziamento per 5,75 miliardi di euro dal 2024 al 2036;
- Contratto di Programma RFI – parte Servizi, rifinanziamento al fine di effettuare la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per 5,1 miliardi di euro dal 2022 al 2027;
- realizzazione di interventi ferroviari connessi all'effettuazione delle Olimpiadi invernali Milano Cortina 2026, pari a 61 milioni di euro dal 2022 al 2025.

Di interesse per la Società e con impatto sul 2022 si rilevano infine due interventi normativi della fine dell'anno:

- Il Decreto Legge n. 4 del 27 gennaio 2022 (c.d. Decreto Sostegni-ter) che all'art. 25 dispone di un nuovo ristoro rivolte a compensare il gestore dell'infrastruttura dai minori introiti da pedaggio subordinati alla concessione di uno sconto sul pedaggio stesso alle imprese ferroviarie;
- il Decreto Legge n. 228/2021 Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi (c.d. Milleproroghe 2022) che conferma le misure per il rilancio dell'economia attraverso lo sviluppo degli investimenti estendendo per tutto il 2022 la possibilità di aumentare la percentuale di anticipi erogabili alle imprese costruttrici compatibilmente con le risorse annuali disponibili a legislazione vigente.

Per il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

**BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2021  
PROSPETTI CONTABILI**

**CONTO ECONOMICO**

		<i>valori in euro</i>	
	<b>Note</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(4)	2.892.128.096	2.375.561.265
Altri proventi	(5)	164.877.413	115.952.912
<b>Totale ricavi operativi</b>		<b>3.057.005.509</b>	<b>2.491.514.177</b>
Costo del personale	(6)	(1.544.945.668)	(1.373.857.506)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(7)	(1.067.952.497)	(739.717.843)
Costi per servizi	(8)	(901.867.561)	(827.117.031)
Costi per godimento beni di terzi	(9)	(35.456.662)	(32.921.276)
Altri costi operativi	(10)	(86.208.363)	(69.910.555)
Costi per lavori interni capitalizzati	(11)	1.031.770.550	884.768.853
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(2.604.660.201)</b>	<b>(2.158.755.358)</b>
<b>Ammortamenti</b>	(12)	<b>(110.745.816)</b>	<b>(90.141.561)</b>
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	(13)	<b>(69.350.088)</b>	<b>(44.513.422)</b>
<b>Accantonamenti</b>	(14)	-	<b>(127.000.000)</b>
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>		<b>272.249.404</b>	<b>71.103.836</b>
<b>Proventi e oneri finanziari</b>		<b>2.399.870</b>	<b>(32.812.416)</b>
Proventi finanziari	(15)	38.484.409	1.315.892
Oneri finanziari	(16)	(36.084.539)	(34.128.308)
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>274.649.274</b>	<b>38.291.420</b>
Imposte sul reddito		-	(174)
<b>Risultato di esercizio delle attività continuative</b>		<b>274.649.274</b>	<b>38.291.246</b>
<b>Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali</b>		-	-
<b>Risultato netto di esercizio</b>		<b>274.649.274</b>	<b>38.291.246</b>

**CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO**

	Note	2021	<i>valori in euro</i> 2020
<b>Risultato netto di esercizio</b>		<b>274.649.274</b>	<b>38.291.246</b>
<b>Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio</b>			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(30)	(18.286.818)	(6.912.757)
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali			
<b>Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico di esercizio</b>	(30)	<b>8.265.971</b>	<b>10.873.331</b>
<b>Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) di esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni</b>			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(30)	5.037.687	4.524.757
Differenze di cambio			
Effetto fiscale quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari			
Attività finanziarie disponibili per la vendita			
Effetto fiscale attività finanziarie disponibili per la vendita			
<b>Altre componenti di conto economico complessivo di esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>		<b>(4.983.160)</b>	<b>8.485.331</b>
<b>Conto economico complessivo di esercizio</b>		<b>269.666.114</b>	<b>46.776.577</b>

**SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA**

	Note	31.12.2021	valori in euro 31.12.2020
<b>Attività</b>			
Immobili, impianti e macchinari	(18)	34.844.685.306	34.471.610.169
Investimenti immobiliari	(19)	1.099.791.042	1.099.022.108
Attività immateriali	(20)	799.654.781	787.458.933
Attività per imposte anticipate		–	–
Partecipazioni	(21)	143.773.844	143.776.042
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(22)	72.331.103	110.525.954
Crediti commerciali non correnti	(25)	1.745.531	1.754.646
Altre attività non correnti	(23)	2.653.879.626	3.236.147.348
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>39.615.861.233</b>	<b>39.850.295.200</b>
Rimanenze	(24)	849.275.720	928.399.837
Crediti commerciali correnti	(25)	1.048.769.839	578.713.729
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)*	(22)	148.081.214	568.732.573
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti*	(26)	711.723.445	328.873.064
Crediti tributari	(27)	267.900	266.367
Altre attività correnti	(23)	1.463.564.700	1.438.006.336
<b>Totale attività correnti</b>		<b>4.221.682.818</b>	<b>3.842.991.906</b>
<b>Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione</b>		<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Totale attività</b>		<b>43.837.544.051</b>	<b>43.693.287.106</b>
<b>Patrimonio netto</b>			
Capitale sociale	(28)	31.528.425.067	31.528.425.067
Riserve	(28)	174.500.167	172.585.606
Riserve di valutazione	(28)	(180.672.774)	(175.689.614)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(28)	2.134.843.603	2.098.466.919
Utile (perdita) di esercizio	(28)	274.649.274	38.291.246
<b>Totale Patrimonio Netto</b>		<b>33.931.745.337</b>	<b>33.662.079.224</b>
<b>Passività</b>			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(29)	2.231.934.030	1.897.419.663
TFR e altri benefici ai dipendenti	(30)	403.835.102	446.460.912
Fondi rischi e oneri	(31)	659.608.760	579.362.830
Passività per imposte differite		–	–
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(32)	29.309.601	40.764.849
Debiti commerciali non correnti	(34)	16.583.895	18.020.947
Altre passività non correnti	(33)	96.132.222	111.472.121
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>3.437.403.610</b>	<b>3.093.501.322</b>
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(29)	470.124.299	1.295.082.314
Debiti commerciali correnti	(34)	3.063.219.914	2.547.169.562
Debiti per imposte sul reddito		–	–
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(32)	15.713.460	14.292.029
Altre passività correnti	(33)	2.919.337.431	3.081.162.655
<b>Totale passività correnti</b>		<b>6.468.395.104</b>	<b>6.937.706.560</b>
<b>Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione</b>		<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Totale passività</b>		<b>9.905.798.714</b>	<b>10.031.207.882</b>
<b>Totale Patrimonio Netto e passività</b>		<b>43.837.544.051</b>	<b>43.693.287.106</b>

\*Per una più corretta esposizione gli incassi dal MIMS giacenti sul c/c intersocietario al 31.12.2020 sono stati riclassificati tra le Attività finanziarie correnti

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO**

(valori in Euro)									
Patrimonio netto									
	Capitale sociale	Riserve			Altre riserve	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di periodo	Totale Patrimonio Netto
		Riserve	Riserve di valutazione						
		Riserva legale	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti					
<b>Saldo al 1 gennaio 2020</b>	<b>31.528.425.067</b>	<b>83.629.884</b>	<b>(42.265.819)</b>	<b>(141.909.126)</b>	<b>73.859.072</b>	<b>(26.685.988)</b>	<b>1.911.630.566</b>	<b>301.933.003</b>	<b>33.715.302.648</b>
Distribuzione dividendi						-		(100.000.000)	<b>(100.000.000)</b>
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		15.096.650				15.096.650	186.836.353	(201.933.003)	-
Variazioni da scissione						-			-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:						-			-
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			4.524.757			4.524.757			<b>4.524.757</b>
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				(6.912.757)		(6.912.757)			<b>(6.912.757)</b>
Altri movimenti			10.873.331			10.873.331			<b>10.873.331</b>
Operazioni straordinarie						-			-
Utile/(Perdita) di esercizio						-		38.291.246	<b>38.291.246</b>
<b>Saldo al 31 dicembre 2020</b>	<b>31.528.425.067</b>	<b>98.726.534</b>	<b>(26.867.731)</b>	<b>(148.821.883)</b>	<b>73.859.072</b>	<b>(3.104.008)</b>	<b>2.098.466.919</b>	<b>38.291.246</b>	<b>33.662.079.224</b>
<b>Saldo al 1 gennaio 2021</b>	<b>31.528.425.067</b>	<b>98.726.534</b>	<b>(26.867.731)</b>	<b>(148.821.883)</b>	<b>73.859.072</b>	<b>(3.104.008)</b>	<b>2.098.466.919</b>	<b>38.291.246</b>	<b>33.662.079.224</b>
Distribuzione dividendi									-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1.914.562				1.914.562	36.376.684	(38.291.246)	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:						-			-
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari			5.037.687			5.037.687			<b>5.037.687</b>
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali				(18.286.818)		(18.286.818)			<b>(18.286.818)</b>
Altri movimenti			8.265.971			8.265.971			<b>8.265.971</b>
Operazioni straordinarie						-			-
Utile/(Perdita) di esercizio						-		274.649.274	<b>274.649.274</b>
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	<b>31.528.425.067</b>	<b>100.641.096</b>	<b>(13.564.073)</b>	<b>(167.108.701)</b>	<b>73.859.072</b>	<b>(6.172.605)</b>	<b>2.134.843.603</b>	<b>274.649.274</b>	<b>33.931.745.338</b>



**RENDICONTO FINANZIARIO**

		<i>valori in euro</i>	
	<b>Note</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>
<b>Utile/(perdita) di esercizio</b>		<b>274.649.274</b>	<b>38.291.246</b>
Imposte sul reddito		–	174
Proventi/(oneri finanziari)	<i>(15)(16)</i>	(2.399.870)	32.812.417
Ammortamenti	<i>(12)</i>	110.745.816	90.141.562
<b>Accantonamenti e svalutazioni</b>		<b>163.925.176</b>	<b>249.965.274</b>
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	<i>(5) (10)</i>	(104.886.847)	(57.460.112)
Variazione delle rimanenze	<i>(24)</i>	177.391.039	(11.345.416)
Variazione dei crediti commerciali	<i>(25)</i>	(432.392.370)	98.088.838
Variazione dei debiti commerciali	<i>(34)</i>	514.566.495	(634.421.785)
Variazione delle Itre attività e passività	<i>(23) (27)</i>	387.266.393	1.283.922.387
Utilizzi fondi rischi e oneri	<i>(31)</i>	(24.955.287)	(72.463.020)
Pagamento benefici ai dipendenti	<i>(30)</i>	(63.513.551)	(75.932.430)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	<i>(15)(16)(17)</i>	(36.630.609)	(94.428.339)
Imposte (pagate)/incassate		–	16.205.733
<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa</b>		<b>963.765.660</b>	<b>863.376.529</b>
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	<i>(18)</i>	(7.786.512.452)	(4.629.063.090)
Investimenti immobiliari	<i>(19)</i>	(12.158.683)	(2.903.827)
Investimenti in attività immateriali	<i>(20)</i>	(133.460.122)	(116.525.890)
Investimenti in partecipazioni	<i>(21)</i>	(28.086.000)	(152.092.000)
<b>Investimenti al lordo dei contributi</b>		<b>(7.960.217.257)</b>	<b>(4.900.584.807)</b>
Contributi immobili, impianti e macchinari	<i>(18)</i>	7.376.213.520	4.189.542.853
Contributi-Investimenti immobiliari	<i>(19)</i>	470.793	–
Contributi-attività immateriali	<i>(20)</i>	–	–
Contributi-partecipazioni	<i>(21)</i>	28.086.000	149.792.000
<b>Contributi</b>		<b>7.404.770.313</b>	<b>4.339.334.853</b>
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	<i>(18)</i>	15.163.002	35.160.284
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	<i>(19)</i>	2.941.260	2.380.922
Disinvestimenti in attività immateriali	<i>(20)</i>	–	–
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	<i>(21)</i>	2.198	–
<b>Disinvestimenti</b>		<b>18.106.460</b>	<b>37.541.206</b>
<b>Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento</b>		<b>(537.340.484)</b>	<b>(523.708.748)</b>
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	<i>(29)</i>	(436.428.812)	(429.684.108)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	<i>(29)</i>	(50.000.000)	(610.000.000)
Canoni per leasing finanziario	<i>(32)</i>	(16.603.080)	(14.676.320)
Variazione delle attività finanziarie	<i>(22)</i>	535.596.656	575.848.307
Variazione delle passività finanziarie	<i>(32)</i>	(89.252)	(17.908)
Dividendi	<i>(28)</i>	–	(100.000.000)
Operazioni straordinarie /altre variazioni patrimonio netto	<i>(28)</i>	–	–
<b>Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria</b>		<b>32.475.513</b>	<b>(578.530.029)</b>
<b>Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nell'esercizio</b>		<b>458.900.689</b>	<b>(238.862.248)</b>
<b>Disponibilità liquide a inizio esercizio</b>		<b>400.903.967</b>	<b>639.766.215</b>
<b>Disponibilità liquide a fine esercizio</b>	<i>(22) (26)</i>	<b>859.804.656</b>	<b>400.903.967</b>
di cui conto corrente intersocietario		<b>148.081.211</b>	<b>62.035.467</b>

## **NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO**

## 1. Premessa

RFI è una Società costituita e domiciliata in Italia ed organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma.

La Società è soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 08 marzo 2022 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

La Società, optando per l'esenzione dal consolidamento prevista dall'IFRS 10, ha redatto il bilancio d'esercizio. Il bilancio consolidato viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui RFI è direttamente controllata. La capogruppo ha sede in Roma, in Piazza della Croce Rossa n. 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

La Società KPMG S.p.A. è incaricata della revisione legale dei conti per il triennio 2020-2022.

## 2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

La valuta funzionale della Società è l'euro, base di presentazione del bilancio, che rappresenta la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Il bilancio è 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; in dettaglio:

- la Situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;

- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 4 - Gestione dei rischi finanziari.

Il bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Si precisa, inoltre, che con il termine "corrente" s'intendono i 12 mesi successivi la data di riferimento del presente documento, mentre per "non corrente" i periodi oltre i 12 mesi successivi la medesima data.

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019, ad eccezione di quanto descritto nei successivi paragrafi.

### **3. Principali principi contabili applicati**

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio d'esercizio.

#### **Immobili, impianti e macchinari**

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente ad obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. La capitalizzazione degli oneri finanziari è sospesa quando tutte le operazioni necessarie per predisporre il bene nelle condizioni per garantirne l'utilizzo siano state completate. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale nella categoria dei beni a cui afferiscono.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. I costi sostenuti successivamente all'acquisto o produzione per migliorare o sostituire una parte ovvero per effettuare la manutenzione di natura straordinaria di un bene, sono capitalizzati a diretto incremento dello stesso. Ove siano previste verifiche o sostituzione di pezzi ad intervalli regolari, i relativi oneri vengono capitalizzati nel valore del bene.

---

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso e viene calcolato sulla base del costo del bene sopra definito al netto del valore residuo, stimato come valore dell'infrastruttura recuperabile al termine della Concessione.

Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni-km. Il treno-km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno. In particolare, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di Concessione applicato al costo ammortizzabile dell'infrastruttura alla data di Bilancio. Nel merito, in relazione all'infrastruttura, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri, limitatamente a quelli idonei e necessari a garantire un livello di efficienza e di sicurezza dell'infrastruttura stessa pari a quello dell'esercizio corrente (segnatamente le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi), in quanto integralmente coperti da contributi e quindi economicamente a carico dello Stato, concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura. In tal senso, contribuiscono a confermare la capacità produttiva attuale dell'infrastruttura lungo il periodo di durata della Concessione e per tale profilo determinano un impatto sul computo del coefficiente di ammortamento. Nell'ipotesi in cui tali contributi a carico dello Stato non fossero previsti, gli ammortamenti della Rete sarebbero calcolati assumendo come coefficiente quello derivante dal rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale previste durante il periodo di Concessione ma senza tener conto di quelle correlate alle spese future necessarie per mantenere in efficienza l'infrastruttura nel medesimo periodo (segnatamente le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi).

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti non ancora ammortizzati compresi eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore netto contabile residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Gli immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in sette direttrici secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

Per ogni direttrice la Società utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio il numero dei treni-km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio 2021 e nell'esercizio 2020 sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatori di produzione	
	2021	2020
Traversale padana e transiti internazionali (Direttrice A)	2,03%	1,93%
Tirrenica Nord e affluenze (Direttrice B)	2,25%	2,08%
Dorsale ed affluenze (Direttrice C)	1,99%	1,90%
Tirrenico Sud (Direttrice D)	2,19%	2,06%
Adriatica e trasversali appenniniche (Direttrice E)	2,20%	2,09%
Rete complementare (Direttrice F)	2,20%	2,04%
Rete AV/AC (Direttrice G)	1,71%	1,32%

Le aliquote per effettuare l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali e il valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Gli immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in Bilancio a seguito della loro cessione o quando non sono più attesi benefici economici futuri attraverso l'uso o la dismissione; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita e il valore contabile) è rilevata a conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

### **Beni in *leasing***

#### i. Individuazione

Alla data di inizio di un contratto di locazione o di affitto in generale (*inception date*, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali) e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, la Società verifica se lo stesso contiene o rappresenta un *leasing*. In particolare, un contratto contiene o rappresenta un *leasing* se trasferisce il diritto di controllare l'utilizzo di un bene identificato, per un periodo di tempo stabilito, in cambio di un corrispettivo. In presenza di contratti contenenti più componenti, di natura *leasing* e non *leasing*, e quindi rientranti sotto altri principi contabili, la Società provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del *leasing* inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (*commencement date*) ed è determinata considerando il periodo non annullabile del contratto, cioè il periodo durante il quale le parti hanno dei diritti e degli obblighi legalmente esecutivi (*enforceable*) e include anche i *rent-free period*. A tale durata si aggiunge:

- il periodo coperto da un'opzione di rinnovo del contratto ("opzione di proroga" o *renewal option*), quando la Società è ragionevolmente certa di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o *termination option*), quando la Società è ragionevolmente certa di non esercitare tale opzione.

Le opzioni di risoluzione detenute solo dal locatore non sono considerate.

La Società ha scelto di non applicare il principio IFRS 16 ai contratti di breve durata (*short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi; ai contratti di modesto valore (*low value lease*), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori a 5.000 euro. Per queste tipologie di contratto la Società rileva i pagamenti dovuti come costo con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

ii. Contabilizzazione successiva

Alla data di decorrenza del *leasing*, la Società rileva l'attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use* o RoU) nella corrispondente voce delle immobilizzazioni a seconda della natura del bene, e le passività del *leasing* (*lease liability*), classificate nelle voci Passività finanziarie correnti e non correnti. L'attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo, comprensivo dell'importo della valutazione iniziale della passività del *leasing*, rettificato dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una stima dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell'attività sottostante o per il ripristino dell'attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al *leasing* ricevuti.

La passività del *leasing* viene valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* non versati alla data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione la Società utilizza, quando possibile e se evincibile dal contratto, il tasso di interesse implicito del *leasing* o, in alternativa, il tasso di finanziamento marginale (*incremental borrowing rate* IBR). I pagamenti dovuti per il *leasing* inclusi nella valutazione della passività comprendono i pagamenti fissi, i pagamenti variabili che dipendono da un indice o un tasso, gli importi che si prevede di pagare a titolo di garanzia sul valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (che la Società ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se la Società ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che la Società non abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il *leasing*).

Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del *leasing*, ovvero il costo del *leasing* non rifletta il fatto che il locatario eserciterà l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento. Inoltre, l'attività per il diritto di utilizzo viene diminuita delle eventuali perdite per riduzione di valore (*impairment*) e rettificata al fine di riflettere le rimisurazioni della passività del *leasing*.

La passività del *leasing*, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. Quando la passività del *leasing* viene rimisurata, il locatario procede ad una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, la Società espone le attività per il diritto di utilizzo nelle stesse voci nelle quali sarebbero esposte le attività sottostanti il *leasing*, se fossero di proprietà, e le passività del *leasing* tra le altre passività finanziarie. A conto economico gli interessi passivi sulle passività del *leasing*

costituiscono una componente degli oneri finanziari e sono esposti separatamente dalle quote di ammortamento delle attività per il diritto di utilizzo.

### **Investimenti immobiliari**

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

Nel caso in cui venga avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

Le riclassifiche dalla/alla categoria "Investimenti immobiliari" vengono operate solo quando vi è evidenza del cambiamento d'uso dell'immobile, considerando che di per sé, un cambiamento delle intenzioni della direzione aziendale circa l'uso dell'immobile stesso non costituisce prova di un cambiamento d'uso.

### **Attività immateriali**

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili ed atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore accumulate. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono capitalizzabili sul valore dell'attività.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è determinato secondo le modalità descritte per la voce "Immobili, Impianti e Macchinari".

Le immobilizzazioni immateriali si distinguono in: Costi di sviluppo; Concessioni, Licenze e marchi e diritti simili; Immobilizzazioni in corso e Acconti.

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato ed i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere od utilizzare i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'immobilizzazione immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.



Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo, il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, ed il valore contabile dell'attività e sono rilevati a conto economico al momento in cui l'attività è eliminata contabilmente.

### **Accordi per servizi in concessione**

Gli accordi per servizi in concessione, in cui il concedente è un'entità del settore pubblico ed il concessionario è un'entità del settore privato (*public-to-private*), rientrano nel campo di applicazione dell'IFRIC 12 solo qualora siano soddisfatti sia i presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo dell'interesse residuo. In particolare, si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione al pubblico di servizi e l'accordo prevede che il concedente:

- controlla o regola quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo; e
- controlla, tramite la proprietà o in altro modo, qualsiasi interessenza residua significativa nell'infrastruttura alla scadenza ultima del periodo concessorio.

Per le concessioni che rientrano in tali fattispecie, la Società non rileva le infrastrutture tra gli Immobili impianti e macchinari ma rileva al *fair value*, alternativamente o congiuntamente: l'attività immateriale, se il concessionario ottiene il diritto di far pagare agli utenti il corrispettivo per la realizzazione o il miglioramento dell'infrastruttura; e/o l'attività finanziaria quando tale realizzazione o il miglioramento generano un diritto contrattuale incondizionato a ricevere cassa dal concedente o da chi da quest'ultimo individuato senza la possibilità di evitare il pagamento. I ricavi e i costi relativi all'attività di investimento sono rilevati su base contrattuale con riferimento alla fase di completamento come meglio dettagliato con riferimento ai contratti di costruzione. La rilevazione dei ricavi tariffari, invece, continua a essere effettuata secondo quanto previsto nel successivo paragrafo relativo ai Ricavi, così come eventuali attività immateriali seguono l'ammortamento legato al periodo concessorio di riferimento con un criterio che riflette la stima e la modalità del consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto del periodo di durata della concessione. I fondi per gli impegni da concessione accolgono gli accantonamenti afferenti gli specifici obblighi di ripristino, adeguamento e sostituzione dell'infrastruttura al fine di renderla nel normale stato d'uso e sono stanziati solo qualora tali obblighi sono previsti nel contratto di concessione e contemporaneamente la concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.

### **Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali**

#### Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del Bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che gli immobili, impianti e macchinari, le attività immateriali e gli investimenti immobiliari possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto

concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (*impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore contabile a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del capitale, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate a riduzione delle attività in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

#### Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore annualmente o più frequentemente (*impairment test*), in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore.

#### **Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni**

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo, inclusivo degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento, che non siano quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile sono valutate inizialmente, comunque, al costo, considerato quale migliore stima del *fair value* dell'investimento.

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede ad una svalutazione con impatto al conto economico laddove siano individuate perdite durevoli di valore. Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino alla concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

## Aggregazioni Aziendali

L'IFRS 3 definisce come aggregazione aziendale quell'operazione o evento attraverso cui le attività acquisite e le passività assunte costituiscono un'attività aziendale. In particolare, un'attività aziendale è tale se costituita da fattori di produzione e processi applicati a tali fattori che sono in grado di contribuire alla creazione di produzione.

Un'aggregazione aziendale può essere effettuata con modalità diverse determinate da motivi legali, fiscali o di altro genere. Può inoltre comportare l'acquisto, da parte di un'entità, del capitale di un'altra entità, l'acquisto dell'attivo netto di un'altra entità, l'assunzione delle passività di un'altra entità o l'acquisto di parte dell'attivo netto di un'altra entità che, aggregata, costituiscono una o più attività aziendali. L'aggregazione può essere realizzata tramite l'emissione di strumenti rappresentativi di capitale, il trasferimento di denaro, di altre disponibilità liquide o di altre attività, oppure tramite una loro combinazione. L'operazione può avvenire tra i soci delle entità che si aggregano o tra un'entità e i soci di un'altra entità. Può comportare la costituzione di una nuova entità che controlli le entità che partecipano all'aggregazione o l'attivo netto trasferito oppure la ristrutturazione di una o più entità che partecipano all'aggregazione.

Le *business combination* sono contabilizzate secondo il *purchase method*. Tale metodologia presuppone che il prezzo dell'acquisizione debba essere riflesso sul valore dei beni dell'entità acquisita e tale attribuzione deve avvenire al *fair value* (delle attività e delle passività) e non ai loro valori contabili. L'eventuale differenza residuale (positiva) costituisce l'Avviamento, negativa il Disavviamento.

Con riferimento alle operazioni tra entità sottoposte a controllo comune (*"Business combination under common control"*), fattispecie esclusa dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 e non disciplinata da altri principi contabili IFRS, il Gruppo FS tiene conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione, e di quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari di Assirevi in tema di IFRS).

## Strumenti Finanziari

### i. Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia il Modello di *business* secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. A secondo del Modello di *business* utilizzato, l'attività finanziaria è detenuta per incassare in via esclusiva i flussi di cassa contrattuali, o i flussi di cassa provenienti dalla sua vendita, oppure entrambi. Ai fini della valutazione circa le caratteristiche dei flussi di cassa, la Società effettua il c.d. *SPPI Test (Solely Payment of Principal and Interest Test)* a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi (*SPPI Test* superato).

Al momento della rilevazione iniziale una attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

- costo ammortizzato CA
- *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI)
- *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL)

*(a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato*

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali (Modello di *business HTC Held To Collect*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI *Test* superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

*(b) Attività finanziarie valutate al fair value through other comprehensive income (FVTOCI)*

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (Modello di *business HTC&S Held To Collect and Sale*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI *Test* superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio, le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Con riguardo agli strumenti di capitale, rientrati nell'ambito di applicazione dell'IFRS9 si rinvia a quanto riportato nel capitolo "Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni".

*(c) Attività finanziarie valutate al fair value to profit e loss (FVTPL)*

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie non classificate come valutate al costo ammortizzato o al FVOCI. Vengono valutate inizialmente e successivamente al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni di *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

## ii. Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività

finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

### iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

Con riferimento agli strumenti derivati la Società si è avvalsa della facoltà di continuare ad applicare l'*hedge accounting* previsto dallo IAS 39, in attesa del completamento da parte dello IASB del progetto sul cd *macro-hedging*, di semplificazione delle operazioni di copertura.

La Società utilizza gli strumenti finanziari derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di *fair value* di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (*fair value hedge*) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (*cash flow hedge*). L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione, che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali), ed è misurata comparando le variazioni di *fair value* dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (*dollar offset ratio*), o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

*Fair value hedge*: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *fair value hedge* e che si qualificano come tali sono rilevate a conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di *fair value* delle attività o passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.

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

### iv. Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

La Società applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' ('*expected credit loss*' o 'ECL'). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL, ponderati in base alle probabilità.

I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "*General deterioration method*" e il "*Simplified approach*"; in particolare:

- il “*General deterioration method*” richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell’ECL;
- il “*Simplified approach*” prevede, per i crediti commerciali, i *contract asset* e i crediti derivanti da contratti di *leasing*, l’adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l’approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method*, come anticipato, gli strumenti finanziari sono classificati in tre *stage* in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- *Stage 1*: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (data di rilevazione iniziale) a prescindere da parametri qualitativi (es.: *rating*) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in *stage 1*, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (*12-month ECL*) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di *default* nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 1* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull’*asset*;
- *Stage 2*: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l’intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime ECL*). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 2* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull’*asset*;
- *Stage 3*: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l’intera vita attesa dello strumento.

Ai fini della definizione dell’approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di *impairment* e segnatamente per l’identificazione della corretta probabilità di *default*, la Società ha individuato una segmentazione convenzionale in *cluster* omogenei in base alla tipologia di controparte:

- *Pubblica Amministrazione*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- *Intercompany*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali con la controllante, le controllate e le collegate;
- *Depositi*: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- *Crediti vs terzi*: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Inoltre, la Società ha deciso di applicare l’esenzione “*Low Credit Risk Exemption*” prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con *rating* ritenuto *Investment*

*Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation*, bensì esse vengono allocate direttamente in *stage 1* con *provisioning* a 1 anno.

Pertanto, l'applicazione del modello di *impairment*, prevede i seguenti principali *step* operativi:

- Distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali: è finalizzata ad isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di *stage allocation*, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della *stage allocation* in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica *lifetime*;
- Calcolo dell'Expected Credit Loss – Crediti Finanziari: per ogni *cluster*, una volta definito lo *stage* di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;
- Calcolo dell'Expected Credit Loss – Crediti Commerciali: per ogni *cluster*, si procede alla segmentazione del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro 1 anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa.

### **Determinazione del fair value**

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate. Le attività e passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (*input*) utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

- Livello 1: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui la Società può accedere alla data di valutazione;
- Livello 2: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;
- Livello 3: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di dati di input non osservabili.

Gli strumenti presenti nel portafoglio della Società sono di natura *OTC (Over The Counter)* e rientrano nella valutazione di livello 2 e le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati *standard* di mercato. In particolare, si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli *IRS (Interest Rate Swap)*;
- attraverso modelli finanziari di valutazione considerati *standard* di mercato per i *Collar*.

I dati di *input* utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor 3mesi*, la curva *Swap vs Euribor 6mesi*, la *Eur Interest Rate Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap Curve (CDS)* delle parti nel contratto derivato che rappresentano il dato di *input* comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del non *performance-risk*. La determinazione del non *performance-risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori

considerati *i)* l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, *ii)* le opportune *CDS curve* per rappresentare la loro probabilità di *default* (PD).

In linea con quanto previsto dall'IFRS 13, a partire dal valore dell'IRS e dell'opzione (per il *Collar*) non corretto per il rischio di credito (Fvmid), è stato calcolato il relativo *Credit Value Adjustment* e il *Credit Adjusted fair value*.

## **Rimanenze**

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato. Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti e gli immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

## **Disponibilità liquide e mezzi equivalenti**

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi, al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*, che normalmente coincide con il valore nominale, e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

## **Benefici ai dipendenti**

### Benefici a breve termine

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di *bonus* liquidabili nei dodici mesi dalla fine dell'esercizio nel quale i dipendenti hanno prestato l'attività lavorativa. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

### Piani a benefici definiti e a contribuzione definita (TFR e CLC)

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficiente attivo per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o



stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti. Per tali piani il rischio attuariale ed il rischio di investimento ricadono sul dipendente.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "*projected unit credit method*". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al Patrimonio Netto nell'esercizio di riferimento.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile, ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e s.m.i., ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Pertanto ne è derivato, che per le quote di TFR maturande dal 1 gennaio 2007, l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR maturate fino alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

La Società ha, inoltre, in essere un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, anche se in pensione, ed ai loro familiari, il diritto di viaggiare gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione sui treni gestiti dal Gruppo Ferrovie dello Stato.

Pertanto, viene rilevato in Bilancio sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro. Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

### **Fondi rischi e oneri**

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella

determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

### **Ricavi da contratti con i clienti**

#### i. Rilevazione iniziale e valutazione successiva

La Società rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui la Società ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model*, il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*, v) la rilevazione del ricavo.

I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, la Società rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi la Società utilizza il Metodo basato sugli *input* (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli *input* impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli *input* totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli *input* risultano distribuiti uniformemente nel tempo, la Società rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.

Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle *performance obligation* e i significativi termini di pagamento adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

<b>Prodotti e servizi</b>	<b>Rilevazione IFRS 15</b>
<b>Vendita di beni e servizi e contratti di costruzione (principio generale)</b>	<p><b>Natura, tempistiche di soddisfacimento delle <i>performance obligation</i>, significativi termini di pagamento</b></p> <p>Con l'IFRS 15 i ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente.</p> <p>Per l'IFRS 15, nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (<i>performance obligation</i>). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, l'entità rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo.</p> <p>Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (<i>over the time</i>), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi il Gruppo utilizza il Metodo basato sugli <i>input</i> (<i>cost-to-cost method</i>). I ricavi sono rilevati sulla base degli <i>input</i> impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli <i>input</i> totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli <i>input</i> risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.</p>
<b>Pedaggio</b>	<p>Il pedaggio è il canone corrisposto a fronte dell'utilizzo delle tracce orarie funzionali all'effettuazione di treni per il traffico ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza /passeggeri Breve percorrenza/ Merci (Capitolo 5 del PIR), che rappresentano le singole performance obligation (PO).</p> <p>Il prezzo è calcolato come somma di due componenti A e B (Capitolo 6 del PIR):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la componente A è correlata all'usura dell'infrastruttura;</li> <li>- la componente B è legata all'ability to pay dei segmenti di mercato.</li> </ul> <p>Il ricavo viene rilevato mensilmente con fatturazione in acconto sulla base degli importi contrattualizzati.</p> <p>Ogni trimestre si effettua il conguaglio sulla base della rendicontazione dell'effettivo circolato. Tale rendicontazione avviene per singolo treno e consiste nel valorizzare le tracce orarie contrattualizzate ed effettivamente utilizzate da ciascuna IF.</p>
<b>Servizi di traghettamento</b>	<p>L'oggetto della prestazione prevede il traghettamento dei treni ed è compreso nel "Pacchetto Minimo di Accesso".</p> <p>Sebbene la prestazione comprenda anche i servizi di manovra, imbarco e sbarco, la prestazione è considerata un'unica <i>Performance Obligation</i>.</p>

	<p>La tariffa è regolata nel Capitolo 6 del PIR, ed è calcolata come moltiplicazione dell'<i>ability to pay</i> dei segmenti di mercato per i km equivalenti alla corsa.</p> <p>Il ricavo viene rilevato con fatturazione mensile in acconto.</p> <p>Trimestralmente si procede con conguagli sulla base dell'effettivo numero dei treni traghettati.</p>
<b>Trazione elettrica (Servizi accessori alla circolazione)</b>	<p>Il PIR al Capitolo 5 prevede tra i servizi complementari la fornitura della corrente di trazione.</p> <p>Il corrispettivo per il servizio di fornitura della corrente di trazione è calcolato, coerentemente con quanto previsto dal DM del Ministero dello Sviluppo Economico del 22 dicembre 2015 e riportato nel Capitolo 6 del PIR, dalla somma del corrispettivo unitario a copertura dei costi indiretti legati alla fornitura e del costo unitario dell'energia, moltiplicata per i Km elettrici.</p> <p>La rilevazione dei ricavi avviene mensilmente con fatturazione in acconto. Ogni trimestre vengono emesse le fatture a conguaglio. Entro l'anno successivo viene calcolato l'effettivo costo della corrente di trazione e si procede con un conguaglio alle IF.</p>
<b>Altri servizi accessori alla circolazione (esclusa trazione elettrica)</b>	<p>L'oggetto del contratto sono i servizi accessori alla circolazione previsti dal Capitolo 5 del PIR (es. Sosta, Rifornimento Idrico, platee di lavaggio, preriscaldamento, servizi di manovra, <i>Fast track, Parking</i>, ecc.), esclusi i servizi compresi nel PMdA e la trazione elettrica.</p> <p>Le tariffe relative ad ogni servizio sono elencate al capitolo 6 del PIR.</p> <p>Ciascun servizio accessorio alla circolazione è considerato come singola <i>Performance Obligation</i>, pertanto ciascun prezzo si riferisce ad un'unica PO.</p> <p>La rilevazione del ricavo avviene mensilmente mentre la fatturazione viene effettuata trimestralmente sulla base degli importi rendicontati per ciascuna IF e per ciascun servizio.</p>
<b>Prestazioni sanitarie</b>	<p>Tramite la Direzione Sanitaria offre numerose e diversificate attività in campo sanitario rivolte sia alle società del Gruppo Ferrovie dello Stato, sia a società, Enti pubblici e privati convenzionati nel settore del trasporto che ai privati. Tra i servizi offerti rientrano le visite per: idoneità/inidoneità alla guida per le varie tipologie di patenti, assunzione e controllo dell'idoneità psico-fisica dei lavoratori nel comparto trasporti, accertamenti specialistici, ecc.</p> <p>Dal momento in cui la prestazione è considerata resa e conclusa viene inserita in un sistema di WEB VINE, che provvede a trasferire i dati per la rilevazione dei ricavi e l'emissione della relativa fattura.</p>
<b>Ricavi GSMR</b>	<p>Il contratto disciplina il servizio effettuato da RFI in favore dei Gestori Telefonici consistente nell'accesso, in via non esclusiva, del segnale sulla banda di frequenza GSM all'interno delle gallerie ferroviarie, nonché la manutenzione dei suddetti impianti. I corrispettivi dovuti dagli operatori saranno fatturati in base a quanto disposto nelle condizioni del contratto.</p>
<b>Lavori per conto terzi</b>	<p>I lavori conto terzi di riferiscono a contratti di durata normalmente ultrannuale, per la realizzazione di un'opera o di un complesso di opere strettamente interdipendenti tra loro. Tali lavori sono eseguiti su ordinazione del committente secondo le specifiche tecniche da questi richieste e non sono svolti per esigenze di salvaguardia e sicurezza dell'esercizio ferroviario. Rientrano in tale classificazione anche le prestazioni di servizi legate generalmente alla costruzione di un bene, pattuiti come oggetto unitario per la specifica ordinazione di un</p>

	<p>cliente. Al momento della stipula della Convenzione con il cliente viene creato un "Ordine Interno" all'interno del quale viene effettuata la rendicontazione dei lavori necessaria per la registrazione dei ricavi. La fatturazione viene effettuata a valle della rendicontazione, tranne nei casi in cui è previsto la corresponsione di un anticipo.</p>
<b>Vendita di materiali</b>	<p>L'oggetto del contratto è la vendita di materiali "nuovi" (principalmente materiali tecnologici) e "usati servibili" (principalmente materiali di armamento). Il materiale nuovo viene venduto al prezzo più favorevole tra il prezzo standard e quello di acquisto, mentre per la cessione del materiale usato servibile normalmente la quotazione è definita prendendo a riferimento il prezzo del nuovo e applicando una decurtazione percentuale, correlata ad alcune variabili (es. consumo, tipologia, esclusione del trasporto, ecc.). Per ogni consegna di materiale viene redatto dal Capo Impianto un verbale di consegna, la cui copia viene trasmessa all'addetto per l'emissione dell'ordine di vendita e della relativa fattura.</p>

#### ii. Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. La Società stima i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, include l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

#### iii. Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la Società risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

#### iv. Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

La Società capitalizza i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbe sostenuto se non lo avesse ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevede di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizza solo se esplicitamente addebitabili al cliente. La Società capitalizza i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che saranno recuperati.

## **Contributi pubblici**

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

### *Contributi in conto impianti*

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto capitale vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

### *Contributi in conto esercizio*

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" come componente positiva del conto economico.

## **Dividendi**

Sono rilevati a conto economico quando sorge il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli azionisti della Società viene rappresentata come movimento del patrimonio netto e registrata come passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli azionisti.

## **Riconoscimento dei costi**

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

## **Imposte sul reddito**

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società ed in conformità alle vigenti normative fiscali. Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a Patrimonio Netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del conto economico complessivo e direttamente al Patrimonio

Netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

In carenza delle condizioni richieste dallo IAS 12 la Società non stanziava imposte correnti e fiscalità differita.

### **Conversione delle poste in valuta**

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

### **Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione**

Le attività e passività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività e passività del prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (*Discontinued Operation*) rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le attività e le passività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico.

Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

## Principi contabili di recente emissione

### Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2021.

#### ***Amendments to IFRS 16 Leases: COVID-19 related rent concessions beyond 30 June 2021***

Il 31 marzo 2021 lo IASB ha pubblicato il documento COVID-19 *related rent concessions beyond 30 June 2021* (*Amendments to IFRS 16*), con il quale ha esteso di un anno il periodo di applicazione del precedente emendamento all'IFRS 16 emesso nel 2020, relativo alla contabilizzazione delle agevolazioni concesse ai locatari, a causa del COVID-19. Le modifiche entrano in vigore a partire dal 1° aprile 2021.

L'applicazione del suddetto *amendment* non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

#### ***Amendments to IFRS 3, IAS 16, IAS 37, Annual Improvements 2018-2020***

Il 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- IFRS 3 Business Combination;
- IAS 16 Property, Plant and Equipment;
- IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets;
- *Annual Improvements 2018-2020*.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2022.

#### ***Amendments to IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16 and IAS 39 Interest Rate Benchmark Reform – Phase 2***

Il 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili: IFRS 4 *Insurance Contracts*, IFRS 7 *Financial Instruments Disclosures*, IFRS 9 *Financial Instruments*, IFRS 16 *Leases*, IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement*. Il documento è stato omologato dalla Commissione Europea con il Regolamento n. 25/2021 del 13 gennaio 2021. Le imprese applicano le modifiche al più tardi a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° gennaio 2021 o successivamente.

L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

### Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'Unione Europea

#### ***Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-Current – Deferral of effective Date***

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato modifiche allo IAS 1 *Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current* con l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività tra quelli a breve o a lungo termine.

Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB, con un secondo documento pubblicato il 15 giugno 2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio 2023.



***Amendments to IAS 1 Presentation of financial statement and IFRS Practice Statement 2: disclosure of accounting policies; and Amendments to IAS 8 Accounting policies, changes in accounting estimates and errors: definition of accounting estimates***

Il 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- *Disclosure of Accounting Policies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2;*
- *Definition of Accounting Estimates - Amendments to IAS 8.*

Le modifiche sono volte a migliorare la *disclosure* sulle *accounting policy* in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di *accounting policy*.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2023.

***Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction***

Il 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12, lo standard sulle imposte, per precisare come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento.

Le modifiche si applicano dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata.

***IFRS 17 Insurance Contracts; Amendments to IFRS 17***

Il 25 giugno 2020 lo IASB ha emesso il nuovo principio contabile internazionale relativo ai contratti assicurativi. Il nuovo principio tiene conto del fatto che i contratti assicurativi combinano le caratteristiche sia di uno strumento finanziario che di un contratto di servizio e generano flussi di cassa con notevole variabilità nel lungo periodo. Il principio entrerà in vigore a partire dal 1° gennaio 2023. È consentita l'applicazione anticipata a condizione che venga applicato anche l'IFRS 9.

***Effetti della prima adozione degli Amendments to IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16 and IAS 39 Interest Rate Benchmark Reform–Phase 2***

A livello globale è stata intrapresa la riforma degli indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse sugli strumenti finanziari. Tale riforma non ha avuto impatto sulla società RFI la quale non possiede strumenti finanziari legati agli indici di riferimento oggetto di riforma e pertanto non si trova a dover gestire la transizione verso tassi di riferimento alternativi.

**USO DI STIME E VALUTAZIONI**

La redazione del bilancio di esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime, fra cui l'impatto del perdurare della pandemia COVID-19, tuttora in divenire, a cui sono legati possibili scenari futuri

molto variegati e diversi negli effetti. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

Pertanto, i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

### **Riduzione di valore delle attività non finanziarie**

Le Attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso o la vendita. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

### **Riduzione di valore delle attività finanziarie**

Secondo il modello di *impairment* adottato dalla Società, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di *default* che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (*forward looking*). La determinazione delle perdite attese, soprattutto in presenza di attività finanziarie deteriorate o con evidenze oggettive di *impairment* richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno (es.: stima dei flussi attesi dall'attività finanziaria) e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. La corretta identificazione degli elementi da utilizzare come base per la determinazione dell'*impairment* delle attività finanziarie, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

### **Opzioni di proroga/risoluzione nei contratti di *leasing***

I contratti di *leasing* che contengono delle opzioni di proroga/risoluzione comportano, alla data di decorrenza del *leasing*, la valutazione circa la ragionevole certezza di esercitare o meno le opzioni di proroga/risoluzione e la loro rivalutazione ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze

sotto controllo della Società. La valutazione delle opzioni di proroga può richiedere da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili alla data di valutazione del *leasing*, nonché dall'esperienza storica.

### **Valore Residuo di Immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali a vita utile definita**

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il valore ammortizzabile di un elemento di immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali a vita utile definita è determinato detraendo al costo il suo valore residuo. Il valore residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La Società periodicamente rivede il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

### **Ammortamenti**

Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato secondo i volumi di produzione così come più ampiamente descritto al paragrafo relativo agli Immobili, impianti e macchinari. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici, di uso e di settore per aggiornare tali volumi. Tali aggiornamenti periodici potrebbero comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

La determinazione dell'ammortamento rappresenta una stima contabile complessa influenzata da molteplici fattori, tra cui: la stima dei volumi di produzione espressi in treni-Km, la stima del valore residuo e da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

### **Fondi rischi e oneri**

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio della Società.

### **Fair value di strumenti finanziari derivati**

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. La Società usa tecniche di valutazione che utilizzano input direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto

di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti *fair value* ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori, potrebbero produrre valutazioni diverse.

### **Settori Operativi**

Alla data della presente Relazione finanziaria la Società non ha titoli di debito o azioni quotate in un mercato regolamentato e rientra nel perimetro di consolidamento del Gruppo FS Italiane che, in ottemperanza all'IFRS 8 paragrafo 2 b, fornisce nelle Note al Bilancio Consolidato informazioni sui settori operativi.

**NOTE SUL CONTO ECONOMICO****4. Ricavi delle vendite e delle prestazioni**

Il dettaglio delle voci che costituiscono i "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

	valori in migliaia di euro		
	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>Variazione</b>
<b>Ricavi da Servizi di Infrastruttura</b>	<b>970.806</b>	<b>771.139</b>	<b>199.667</b>
✓ <i>Ricavi da servizi in concessione</i>	22.617	9.961	12.656
✓ <i>Pedaggio</i>	937.947	752.642	185.305
✓ <i>Servizi di traghettamento</i>	10.242	8.536	1.706
<b>Altri ricavi da servizi</b>	<b>438.729</b>	<b>256.241</b>	<b>182.488</b>
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	342.676	147.853	194.823
Ricavi da servizi diversi	51.620	48.064	3.556
✓ <i>Prestazioni sanitarie</i>	35.070	29.418	5.652
✓ <i>Ricavi GSM-R</i>	4.131	4.121	10
✓ <i>Altri ricavi diversi</i>	12.420	14.525	(2.105)
Lavori conto terzi	37.475	57.322	(19.847)
Vendita materiale	6.957	3.002	3.955
<b>Ricavi da contratti con i clienti</b>	<b>1.409.535</b>	<b>1.027.380</b>	<b>382.155</b>
<b>Ricavi diversi</b>	<b>1.371.400</b>	<b>1.242.933</b>	<b>128.467</b>
✓ <i>Contributi da Stato</i>	1.371.237	1.291.237	80.000
✓ <i>Contributi UE</i>	142	38	104
✓ <i>Noli e altri accantonamenti o rilasci</i>	21	(48.342)	48.363
<b>Ricavi da Gestione Immobiliare</b>	<b>111.193</b>	<b>105.248</b>	<b>5.945</b>
✓ <i>Canoni di locazione</i>	99.863	87.469	12.394
✓ <i>Riaddebito oneri condominiali e IRE</i>	11.040	14.600	(3.560)
✓ <i>Vendita spazi pubblicitari</i>	290	3.179	(2.889)
<b>Altri ricavi vendite e prestazioni</b>	<b>1.482.593</b>	<b>1.348.181</b>	<b>134.412</b>
<b>Totale dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>2.892.128</b>	<b>2.375.561</b>	<b>516.567</b>

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" registrano un incremento pari a 199.667 mila euro dovuto dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori ricavi da pedaggio per 185.305 mila euro di cui:
  - 70.518 mila euro attribuibili all'incremento dei volumi di traffico registrati nel corso dell'anno;
  - maggiori ricavi da pedaggio anni precedenti per 116.052 mila euro derivanti principalmente dal recupero dei canoni di accesso all'infrastruttura AV/AC a carico delle IF previsto dalla Delibera ART n. 88/2021 per il periodo 1 novembre 2014- 31 dicembre 2015 (123.963 mila euro), in parte compensato dalla rilevazione dei conguagli previsti dalla Delibera ART n. 175/2021 in favore delle imprese operanti in regime di *Open Access* (8.760 mila euro);
  - minori ricavi da saldo negativo delle penali attive e passive da *performance regime* ed inadempimento contrattuale per 1.265 mila euro;
- maggiori ricavi per servizi in concessione per 12.656 mila euro relativi ai lavori di costruzione e miglioria eseguiti in forza del contratto di gestione della Ferrovia Centrale Umbra;
- incremento dei ricavi per servizi di traghettamento per 1.706 mila euro grazie alla ripresa delle corse che nell'anno 2020 avevano subito una sensibile riduzione per effetto della pandemia da COVID-19.

La voce "Altri ricavi da servizi" si incrementa per 182.488 mila euro a causa dei seguenti fattori:

- maggiori ricavi per servizi accessori alla circolazione per 194.823 mila euro dovuti a:
  - ✓ incremento dei ricavi per vendita trazione elettrica di 192.755 mila euro, legato ai maggiori volumi di treni-km circolati e al notevole rialzo dei prezzi dell'energia che ha portato il rispettivo costo per elettricità a valori vicini ai massimi storici.
  - ✓ incremento dei ricavi per le prestazioni legate al trasporto di 2.009 mila euro derivante principalmente da:
    - maggiori ricavi per servizi di *parking* per 2.274 mila euro conseguenti al notevole incremento del costo dell'energia elettrica;
    - maggiori ricavi per fornitura informazioni complementari per 859 mila euro dovuti ad una maggiore richiesta da parte delle IF di tali servizi;
    - maggiori ricavi per servizi assistenza PRM per 309 mila euro connessi alla ripresa del traffico ferroviario a seguito dell'allentamento delle misure restrittive che hanno caratterizzato l'esercizio precedente;
    - minori ricavi per accesso e utilizzo dei centri manutenzione e delle aree di sosta per 663 mila euro;
    - minori ricavi per platee di lavaggio per 428 mila euro e rifornimento idrico per 362 mila euro dovuti alle minori richieste nel corso dell'anno da parte delle IF;
  - ✓ maggiori ricavi per gestione terminali merci per 303 mila euro compensati parzialmente da minori ricavi per binari di raccordo per 194 mila euro;
  - ✓ decremento dei ricavi per servizi di manovra per 50 mila euro;
- maggiori ricavi per vendita materiali di scorta e materiale vario pari a 3.955 mila euro grazie alla ripresa delle attività delle officine fortemente rallentate nel precedente esercizio a causa della pandemia da COVID-19;
- incremento dei ricavi da servizi diversi per 3.556 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato di maggiori prestazioni sanitarie (5.652 mila euro) a seguito della ripresa delle visite dopo il periodo di *lockdown*, maggiori attività di formazione (475 mila euro), maggiori servizi di ingegneria (473 mila euro) derivanti dal progetto di elettrificazione della Rivarolo-Pont Canavese e dal programma nazionale ERTMS, maggiori ricavi per servizi resi ai gestori ferroviari (259 mila euro), in parte compensati da minori ricavi per penalità da inadempimento contrattuale (2.146 mila euro) e per siti, gallerie e interconnessioni (1.163 mila euro);
- decremento dei ricavi per lavoro conto terzi per 19.847 mila euro legati ai minori lavori per la costruzione della Metroferrovia di Palermo.

I ricavi diversi si incrementano di 128.467 mila euro principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei contributi da Stato per 80.000 mila euro derivanti dalla differenza tra il valore complessivo degli stessi rilevati nell'anno 2020, pari a 1.291.275 mila euro (D.Lgs. n.34/2020 e Contratto di Programma), ed il valore complessivo degli stanziamenti dell'esercizio 2021 pari a 1.371.379 mila euro di cui:
  - 1.071.237 mila euro stanziati dal MEF come da Contratto di Programma;

- altri contributi da Stato per 300.000 mila euro, di cui 150.000 mila euro disposti dalla Legge di Bilancio 2021 e 150.000 mila euro autorizzati dal Decreto Legge n.73/2021 (c.d. Sostegni-*bis*) afferenti la copertura delle perdite per mancato pedaggio causate dal COVID-19;

- maggiori contributi dell'Unione Europea per 104 mila euro;
- minori ricavi per noli e altri accantonamenti o rilasci per 48.363 mila euro di cui 48.215 mila euro dovuti ad accantonamenti dell'anno precedente che non si sono verificati nell'anno e 148 mila euro per noli e indennizzi.

La posta "Ricavi da Gestione Immobiliare" registra un incremento di 5.945 mila euro attribuibile alle seguenti variazioni:

- ✓ incremento dei Canoni per locazione pari a 12.394 mila euro derivante dal duplice effetto di nuove sottoscrizioni di contratti per la locazione di fabbricati strumentali e patrimoniali e dall'assenza dello sconto concesso ai locatari degli esercizi commerciali nell'anno 2020 come agevolazione per mitigare le conseguenze economiche subite dalla pandemia;
- ✓ decremento dei ricavi per riaddebito oneri condominiali (3.560 mila euro) e vendita spazi pubblicitari (2.889 mila euro).

Il dettaglio delle voci che costituiscono i "Ricavi da contratti con i clienti" è illustrato nella tabella di seguito esposta:

	Valori in migliaia di euro	
	2021	2020
<b>Mercato geografico</b>		
Nazionale	1.407.200	1.024.746
UE	1.639	1.785
Extra UE	696	849
<b>Totale ricavi contratti con i clienti</b>	<b>1.409.535</b>	<b>1.027.380</b>
<b>Linee di prodotti/servizi*</b>		
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	970.806	771.139
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	342.676	147.853
Ricavi da servizi diversi	51.620	48.063
Lavori conto terzi	37.475	57.323
Vendita di materiali	6.957	3.002
<b>Totale ricavi contratti con i clienti</b>	<b>1.409.535</b>	<b>1.027.380</b>
<b>Tempistica per la rilevazione dei ricavi</b>		
Servizi trasferiti in un determinato momento	42.223	34.756
Servizi trasferiti nel corso del tempo	1.367.312	992.624
<b>Totale ricavi contratti con i clienti</b>	<b>1.409.535</b>	<b>1.027.380</b>

Con riferimento ai servizi elencati la società presenta una struttura mono-settoriale.

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

	Valori in migliaia di euro	
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>
Crediti per contratti con i clienti classificati nei crediti commerciali correnti/non correnti	402.639	140.570
Attività da contratto*	386.986	180.481
Passività da contratto	(11.519)	(13.577)

I valori dei crediti per contratti con i clienti e le fatture da emettere sono al lordo del fondo svalutazione.

\*I valori raccolgono anche le attività da contratto derivanti dall'applicazione dell'IFRS 12.

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso del periodo:

	Valori in migliaia di euro	
	<b>Attività da contratto</b>	<b>Passività da contratto</b>
Ricavi rilevati nell'esercizio inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		2.644
Incremento passività da contratto al netto importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio		(586)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(137.364)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	339.471	
<b>Attività / Passività Movimentazione</b>	<b>202.107</b>	<b>2.058</b>

### Altri ricavi delle vendite e prestazioni

Tra gli altri ricavi delle vendite e prestazioni sono ricompresi proventi da locazioni e sub-locazioni per un importo pari a 111.193 mila euro.

La tabella seguente mostra l'analisi delle scadenze relative ai pagamenti da ricevere nei prossimi anni per i beni concessi dalla società in *leasing* operativo:

	Valori in migliaia di euro						
	<b>Entro l'esercizio</b>	<b>Tra 1 - 2 esercizi</b>	<b>Tra 2 - 3 esercizi</b>	<b>Tra 3 - 4 esercizi</b>	<b>Tra 4 - 5 esercizi</b>	<b>Oltre cinque esercizi</b>	<b>TOTALE</b>
Pagamenti da ricevere per <i>leasing</i> operativi non attualizzati	111.193	111.812	113.052	114.751	116.398	118.073	<b>685.279</b>



## 5. Altri proventi

Il dettaglio degli "Altri proventi" è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2021	2020	Variazione
<b>Proventi diversi</b>			
Proventi e prestazioni diverse	59.771	55.240	4.531
Plusvalenze	105.106	60.713	44.393
<b>Totale</b>	<b>164.877</b>	<b>115.953</b>	<b>48.924</b>

L'incremento della posta "Proventi diversi" di 48.924 mila euro è attribuibile alle seguenti variazioni:

- maggiori proventi da prestazioni diverse per 4.531 mila euro dovuti principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:
  - ✓ incremento delle sopravvenienze attive diverse pari a 9.055 mila euro relative all'attribuzione a RFI della titolarità di alcuni terreni ricadenti nell'area di Milano Segrate a seguito di sentenza;
  - ✓ maggiori ricavi per indennizzi e risarcimento danni per 290 mila euro;
  - ✓ decremento dei ricavi per prestazioni diverse pari a 5.053 mila euro imputabile alle minori fatturazioni verso Rete S.r.l. per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete elettrica e minori manutenzioni al museo di Pietrarsa.
- maggiori plusvalenze per 44.393 mila euro derivanti essenzialmente dall'incremento delle vendite di materiale fuori uso e tolto d'opera (45.061 mila euro) in parte compensate da minori plusvalenze per operazioni di valorizzazione immobiliare (240 mila euro) realizzate nel 2021 rispetto al 2020.

## 6. Costo del personale

La composizione del "Costo del personale" è rappresentata nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2021	2020	Variazione
<b>Personale a ruolo</b>	<b>1.510.401</b>	<b>1.340.869</b>	<b>169.532</b>
✓ <i>Salari e stipendi</i>	1.110.602	985.649	124.953
✓ <i>Oneri sociali</i>	290.303	251.411	38.892
✓ <i>Altri costi del personale a ruolo</i>	3.811	17.702	(13.891)
✓ <i>Trattamento di fine rapporto</i>	71.325	70.391	934
✓ <i>Accantonamenti e Rilasci</i>	34.360	15.716	18.644
<b>Personale Autonomo e Collaborazioni</b>	<b>92</b>	<b>125</b>	<b>(33)</b>
✓ <i>Salari e stipendi</i>	35	11	24
✓ <i>Oneri sociali</i>	57	114	(57)
<b>Altri costi</b>	<b>34.453</b>	<b>32.864</b>	<b>1.589</b>
✓ <i>Lavoro inter. Pers distaccato e Stage</i>	2.785	3.572	(787)
✓ <i>Altri costi collegati al personale</i>	31.668	29.292	2.376
<b>Totale</b>	<b>1.544.946</b>	<b>1.373.858</b>	<b>171.088</b>

La voce "Costo del personale" subisce un incremento complessivo pari a 171.088 mila euro rispetto all'esercizio 2020 derivante da maggiori costi del personale a ruolo per 169.532 mila euro e da maggiori altri costi per 1.589

mila euro in parte compensati da un decremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per 33 mila euro.

In particolare, il costo del personale a ruolo si incrementa per effetto del *turnover* aziendale, con conseguente aumento delle competenze fisse ed accessorie fortemente contratte nell'anno precedente per effetto della pandemia da COVID-19, e dei maggiori "Accantonamenti e Rilasci".

Si riportano di seguito le consistenze medie dell'esercizio.

<b>Consistenza media</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>Variazione</b>
Dirigenti	263	258	5
Quadri	5.453	5.352	101
Altro personale	21.061	20.585	476
<b>TOTALE</b>	<b>26.777</b>	<b>26.195</b>	<b>582</b>

## 7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>Variazione</b>
Materiali e materie di consumo	666.447	570.293	96.154
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	320.546	125.282	195.264
Illuminazione e forza motrice	78.282	42.494	35.788
Accantonamenti/Rilasci	2.677	1.649	1.028
<b>Totale</b>	<b>1.067.952</b>	<b>739.718</b>	<b>328.234</b>

L'incremento complessivo della voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di 328.234 mila euro è dovuto principalmente a:

- maggiori consumi di materiali per 99.230 mila euro, principalmente nel settore delle infrastrutture, di cui 92.669 mila euro in conto investimenti e 6.561 mila euro in conto esercizio;
- decremento dei costi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 2.962 mila euro, dovuto soprattutto al processo di razionalizzazione delle scorte di magazzino rispetto agli approvvigionamenti ed ai fabbisogni al fine di minimizzare il costo di mantenimento delle scorte;
- minori costi per l'acquisto di materiali di consumo per 1.377 mila euro;
- minori ricavi per lavori in economia pari a 1.264 mila euro da ricondursi principalmente ad una carenza importante nell'approvvigionamento di alcune tipologie di materiali;
- maggiori costi di energia elettrica e combustibile per la trazione dei treni pari a 195.264 mila euro dovuti all'incremento dei costi di mercato dell'energia elettrica, caratterizzati nel 2021 da rialzi esponenziali a partire dal mese di settembre, e dalla ripresa del traffico ferroviario;
- maggiori costi per Illuminazione e forza motrice pari a 35.788 mila euro dovuti all'incremento del costo dell'energia elettrica;
- maggiori accantonamenti a fondo svalutazione magazzino per 1.028 mila euro.

## 8. Costi per servizi

Il saldo è dettagliato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2021	2020	Variazione
<b>Prestazioni per il trasporto</b>	<b>18.844</b>	<b>17.561</b>	<b>1.283</b>
Altre prestazioni collegate al Trasporto	–	–	–
Servizi di manovra	927	910	17
Servizi di traghettamento	13.718	12.007	1.711
Servizi trasporto Merci	4.199	4.644	(445)
<b>Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati</b>	<b>536.676</b>	<b>501.959</b>	<b>34.717</b>
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	40.750	50.472	(9.722)
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	164.650	147.430	17.220
Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	331.276	304.057	27.219
Manutenzioni accanton.e rilasci	–	–	–
<b>Servizi immobiliari e utenze</b>	<b>116.324</b>	<b>99.868</b>	<b>16.456</b>
<b>Servizi amministrativi ed informatici</b>	<b>104.405</b>	<b>91.093</b>	<b>13.312</b>
<b>Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità</b>	<b>393</b>	<b>288</b>	<b>105</b>
<b>Diversi</b>	<b>125.226</b>	<b>116.348</b>	<b>8.878</b>
✓ Consulenze	357	560	(203)
✓ Assicurazioni	10.215	10.855	(640)
✓ Prestazioni professionali	4.619	8.373	(3.754)
✓ Provvigioni alle agenzie	2	3	(1)
✓ Costi comuni di Gruppo	2.982	3.314	(332)
✓ Altro	94.918	81.224	13.694
✓ Accantonamenti e rilasci Altro	12.133	12.019	114
<b>Totale</b>	<b>901.868</b>	<b>827.117</b>	<b>74.751</b>

L'incremento complessivo della voce "Costi per servizi" ammonta a 74.751 mila euro.

Più precisamente, la variazione complessiva deriva dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori costi per prestazioni per il trasporto pari a 1.283 mila euro derivanti principalmente da maggiori costi per servizi di traghettamento (1.711 mila euro), maggiori costi per servizi di manovra (17 mila euro), compensati da minori costi per servizi trasporti merci (445 mila euro);
- minori costi per servizi e lavori appaltati c/terzi per 9.722 mila euro riconducibili al rallentamento dei lavori per la realizzazione della Metroferrovia di Palermo;
- maggiori costi per pulizie e servizi appaltati per 17.220 mila euro derivanti da maggiori costi per altri servizi appaltati afferenti ad attività di pulizia e sanificazione legati principalmente alla pandemia da COVID-19 (19.427 mila euro), maggiori costi per servizi alle PRM (742 mila euro), maggiori costi per mantenimento del decoro (409 mila euro), maggiori costi per smaltimento di rifiuti e trattamento dei reflui (214 mila euro), in parte compensati da minori costi per servizi appaltati di stazione (1.892 mila euro), minori costi di sgombero infrastruttura (1.072 mila euro) e minori costi per corse raschiaghiaccio e sgombero neve (608 mila euro);
- maggiori costi per manutenzione e riparazione beni mobili ed immobili per 27.219 mila euro derivanti da maggiori costi per manutenzione linea (24.363 mila euro), maggiori costi per manutenzioni fabbricati (10.082 mila euro), parzialmente compensati in parte da minori costi per manutenzione eccezionale beni immobili per interventi a seguito di calamità naturali (4.448 mila euro) e minori costi per manutenzioni beni mobili (2.278 mila euro);

- maggiori costi per servizi immobiliari ed utenze per 16.456 mila euro derivanti principalmente dall'effetto combinato dell'aumento dei costi per *fee* ed altri servizi immobiliari (12.712 mila euro) e dell'aumento dei costi per utenze (3.744 mila euro);
- maggiori costi per servizi amministrativi ed informatici per 13.312 mila euro, di cui 14.218 mila euro per servizi informatici compensati da minori costi per servizi amministrativi per 906 mila euro;
- maggiori costi per spese di comunicazione esterna e pubblicità per 105 mila euro;
- maggiori costi diversi per 8.878 mila euro, derivanti principalmente da maggiori costi per viaggi e soggiorni per 5.174 mila euro ascrivibili alle maggiori trasferte effettuate nell'anno, da maggiori costi Polfer per 1.186 mila euro, da maggiori accantonamenti e rilasci per 114 mila euro e da minori rettifiche dei costi per riaddebiti a società del gruppo per 2.305 mila euro.

### 9. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei "Costi per godimento beni di terzi" è riportato nella tabella seguente.

	valori in migliaia di euro		
	2021	2020	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	27.099	26.860	239
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	8.231	5.962	2.269
Servizi informatici e Altro	127	99	28
<b>Totale</b>	<b>35.457</b>	<b>32.921</b>	<b>2.536</b>

I "Costi per godimento beni di terzi" presentano complessivamente un incremento rispetto all'esercizio 2020 pari a 2.536 mila euro di cui 2.269 mila euro riconducibili al noleggio carri.

### 10. Altri costi operativi

Il dettaglio degli "Altri Costi operativi" è riportato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2021	2020	Variazione
Altri costi	86.189	73.668	12.521
Minusvalenze	219	3.253	(3.034)
Accantonamenti/rilasci	(200)	(7.010)	6.810
<b>Totale</b>	<b>86.208</b>	<b>69.911</b>	<b>16.297</b>

Gli "Altri Costi Operativi" subiscono un incremento di 16.297 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- maggiori costi per Carta di Libera Circolazione pari a 4.148 mila euro;
- incremento delle imposte e tasse per 5.895 mila euro derivanti principalmente da maggiori costi per imposta di registro (2.936 mila euro), per IMU e TASI (3.967 mila euro), in parte compensati da minori altre imposte e tasse (1.008 mila euro);
- maggiori costi per quote associative per 2.412 mila euro;
- minori minusvalenze per 3.034 mila euro realizzatesi l'anno precedente e non ripetutesi nell'anno in corso;

- minori rilasci per 6.810 mila euro effettuati nell'esercizio precedente che non sono stati riproposti nell'esercizio in corso.

### 11. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari 1.031.771 mila euro si riferiscono a costi interni per impiego di personale e oneri indiretti per 418.442 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 613.329 mila euro.

Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso dell'anno 2021, rispetto all'esercizio precedente, pari a 147.002 mila euro, sono attribuibili ad un maggior utilizzo dei materiali (per 92.670 mila euro) e di impiego personale e oneri indiretti (per 54.332 mila euro).

### 12. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2021	2020	Variazione
Ammortamento attività immateriali	3.513	3.324	189
Ammortamento attività materiali	104.620	84.812	19.808
Ammortamento investimenti immobiliari	2.613	2.006	607
<b>Totale</b>	<b>110.746</b>	<b>90.142</b>	<b>20.604</b>

L'aumento della quota ammortamento rispetto all'esercizio 2020 è dovuta principalmente alla variazione delle aliquote ed in particolare all'incremento dei treni\*km per l'esercizio 2021 conseguente alla ripresa del traffico sulla rete (18.828 mila euro) e da maggiori ammortamenti derivanti dall'applicazione del principio contabile *IFRS 16* (1.777 mila euro).

### 13. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	2021	2020	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	1.346	292	1.054
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	58.110	41.063	17.047
Rettifiche e riprese di valore su crediti	9.657	3.303	6.354
Svalutazione delle disponibilità liquide	237	(145)	382
<b>Totale</b>	<b>69.350</b>	<b>44.513</b>	<b>24.837</b>

Le "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" presenta un incremento di 24.837 mila euro rispetto al 2020, derivante dai seguenti fattori:

- maggiori svalutazioni degli immobili, impianti e macchinari per 17.047 mila euro;
- maggiori svalutazioni delle immobilizzazioni immateriali per 1.054 mila euro;

- maggiori rettifiche e riprese di valore su crediti per 6.354 mila euro derivanti dalla svalutazione dei crediti commerciali analitica (4.588 mila euro) e dall'applicazione del principio contabile IFRS 9 (1.766 mila euro);
- maggiori svalutazioni delle disponibilità liquide per 382 mila euro.

#### 14. Accantonamenti

La voce "accantonamento" subisce un decremento di 127.000 mila euro in quanto non si è ripetuto l'accantonamento effettuato al fondo per le politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione dell'anno precedente.

#### 15. Proventi finanziari

Il dettaglio dei "Proventi finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2021	2020	Variazione
Proventi finanziari diversi	38.463	1.171	37.292
Utili su cambi	21	145	(124)
Dividendi	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>38.484</b>	<b>1.316</b>	<b>37.168</b>

L'incremento dei Proventi finanziari diversi pari a 37.292 mila euro, registrato nel 2021 rispetto all'anno precedente, è riconducibile principalmente alla rivalutazione monetaria sull'ammontare del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità\Alta Capacità per il periodo 6 novembre 2014 – 31 dicembre 2015 rideterminato con delibera ART n. 88/21 pari a 37.655 mila euro, all'iscrizione dei titoli Webuild ex Astaldi a seguito di adesione al Concordato Preventivo per 609 mila euro, parzialmente compensati dal rimborso IRAP per il periodo di imposta 2015 per 975 mila euro effettuato nell'esercizio precedente.

**16. Oneri finanziari**

Il dettaglio degli "Oneri finanziari" è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>Variazione</b>
Oneri finanziari su debiti	35.490	33.469	2.021
Svalutazioni di attività finanziarie	(328)	(354)	26
Perdite su cambi	24	17	7
Oneri finanziari sulle passività per leasing	899	996	(97)
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>36.085</b>	<b>34.128</b>	<b>1.957</b>

Gli "Oneri finanziari" subiscono un incremento pari a 1.957 mila euro, attribuibile principalmente ai seguenti fattori:

- maggiori oneri finanziari su debiti per 2.021 mila euro derivanti dall'effetto combinato di maggiori interessi ed altri oneri verso terzi (6.069 mila euro), maggiori interessi verso società del Gruppo (11 mila euro) e per *interest cost* relativi al TFR (405 mila euro), compensati in parte da minori interessi verso la Controllante (4.464 mila euro).
- decremento della svalutazione delle attività finanziarie (26 mila euro) derivante principalmente all'applicazione del principio contabile *IFRS 9*;
- incremento delle perdite su cambi per 7 mila euro;
- minori oneri finanziari sulle passività per *leasing* per 97 mila euro derivante dall'applicazione del principio contabile *IFRS 16*.

**17. Oneri finanziari capitalizzati**

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati sulla base della quota di finanziamento allocata sulle Immobilizzazioni in corso ed ammontano a 8.894 mila euro.

Nella tabella che segue si rappresenta la composizione del costo ammortizzabile fiscale che, per effetto dell'applicazione delle speciali disposizioni normative *IAS compliant* di cui all'art. 1, commi 86 e 87, della Legge 266/2005, è assunto al lordo dei relativi contributi in conto impianti che lo Stato eroga al Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale.

	valori in migliaia di euro
	<b>2021</b>
Costo ammortizzabile civilistico	5.083.037
Contributi c/impianti da Stato fino al 2021	52.438.038
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2021	2.618.068
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	31.157.142
Svalutazione da Impairment IAS a riduzione del costo storico	3.579.337
Totale costo ammortizzabile fiscale	94.875.622
<b>Totale Quota amm. Fiscale</b>	<b>1.893.629</b>

---

**NOTE SULLO STATO PATRIMONIALE****18. Immobili, impianti e macchinari**

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari ad inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Sono inoltre riportate le analisi delle variazioni del "Costo storico", degli "Ammortamenti e perdite di valore" e dei "Contributi". L'importo indicato nella colonna "Manutenzione Straordinaria" è relativo alle correlate spese sostenute e capitalizzate, pertanto soggette ad ammortamento.

I passaggi in esercizio riguardano principalmente interventi tecnologici mentre l'avanzamento economico degli investimenti si riferisce ai grandi progetti infrastrutturali, alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ed a interventi diffusi sul territorio. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto esposto nel capitolo "Investimenti" della Relazione sulla Gestione.

Gli ammortamenti dell'esercizio sono pari a 104.620 mila euro, di cui 15.791 mila euro riferibili ad Attività per diritti d'uso (IFRS 16).



	valori in migliaia di euro							
	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Migliorie su attività imm. di terzi	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Manutenzione straordinaria	Totale
Costo storico	103.517.338	185.715	545.240	1.012.203	374.540	22.130.764	3.244.513	131.010.314
Ammortamenti e perdite di valore	(23.763.050)	(68.783)	(248.585)	(361.201)	(212.738)	(1.558.398)	–	(26.212.755)
Contributi	(49.470.871)	(52.277)	(201.144)	(512.625)	(81.617)	(16.762.901)	(3.244.513)	(70.325.949)
<b>Consistenza al 31.12.2020</b>	<b>30.283.417</b>	<b>64.655</b>	<b>95.511</b>	<b>138.377</b>	<b>80.185</b>	<b>3.809.465</b>	<b>–</b>	<b>34.471.611</b>
Investimenti	13.510	–	55	–	8.791	7.009.641	765.464	7.797.460
Passaggi in esercizio	6.547.869	24.743	12.907	110.796	4.514	(5.308.920)	(1.391.910)	--
Ammortamenti	(90.069)	(146)	(2.202)	(2.889)	(9.314)	–	–	(104.620)
Perdite di valore	(52.784)	–	–	–	–	(3.844)	–	(56.628)
Operazioni straordinarie	–	–	–	–	–	–	–	–
Variazione contributi	(6.117.282)	(21.002)	(7.466)	(108.259)	(4.264)	(1.744.387)	626.446	(7.376.214)
<i>Incrementi per calaggio di anticipi</i>	–	–	–	–	–	(6.610.750)	(765.464)	(7.376.214)
<i>Passaggi in esercizio</i>	(6.117.282)	(21.002)	(7.466)	(108.259)	(4.264)	4.866.363	1.391.910	–
Alienazioni e dismissioni	(2.798)	–	–	(422)	(178)	(5.146)	–	(8.543)
<i>Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni</i>	(37.275)	–	(500)	(2.523)	(4.272)	(5.146)	–	(49.715)
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	1.768	–	553	1.392	2.050	–	–	5.763
<i>Decrementi contributi per altre dismissioni</i>	614	–	22	611	1.874	–	–	3.121
<i>Decrementi svalutazione/rivalutazione per dismissioni</i>	32.094	–	(74)	98	170	–	–	32.288
Altre riclassifiche	(14.724)	(3.683)	–	(2)	104	139.924	–	121.619
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	(59.295)	(880)	–	45	(42)	99.619	–	39.446
<i>Variazioni F.do Amm.to per Riclassifiche</i>	1.646	(97)	–	–	109	–	–	1.658
<i>Variazioni contributi per riclassifiche</i>	46.446	(4.668)	–	(47)	37	40.304	–	82.073
<i>Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche</i>	(3.520)	1.962	–	–	–	–	–	(1.558)
<b>Totale variazioni</b>	<b>283.723</b>	<b>(88)</b>	<b>3.294</b>	<b>(776)</b>	<b>(347)</b>	<b>87.268</b>	<b>–</b>	<b>373.075</b>
Costo storico	109.982.147	209.578	557.702	1.120.520	383.531	23.925.959	2.618.067	138.797.504
Ammortamenti e perdite di valore	(23.873.915)	(67.064)	(250.308)	(362.600)	(219.722)	(1.562.242)	–	(26.335.851)
Contributi	(55.541.093)	(77.947)	(208.588)	(620.320)	(83.970)	(18.466.983)	(2.618.067)	(77.616.968)
<b>Consistenza al 31.12.2021</b>	<b>30.567.140</b>	<b>64.568</b>	<b>98.805</b>	<b>137.601</b>	<b>79.838</b>	<b>3.896.733</b>	<b>–</b>	<b>34.844.685</b>

di cui ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e Macchinari	Altri beni	Totale
Costo storico	43.649	121	25.912	69.682
Fondo ammortamento	(14.736)	(36)	(10.680)	(25.451)
<b>Consistenza al 01.01.2021</b>	<b>28.913</b>	<b>85</b>	<b>15.233</b>	<b>44.231</b>
Investimenti (nuovi leasing)	2.102	55	8.791	10.948
Ammortamenti	(7.824)	(32)	(7.936)	(15.791)
Alienazioni e dismissioni	(78)	-	-	(78)
<i>Costo storico</i>	<i>(462)</i>	-	<i>(731)</i>	<i>(1.193)</i>
<i>Fondo ammortamento</i>	<i>384</i>	-	<i>731</i>	<i>1.115</i>
Altre variazioni	36	-	102	138
<i>Costo storico</i>	<i>(53)</i>	-	<i>(7)</i>	<i>(61)</i>
<i>Fondo ammortamento</i>	<i>90</i>	-	<i>109</i>	<i>199</i>
<b>Totale variazioni</b>	<b>(5.763)</b>	<b>23</b>	<b>958</b>	<b>(4.782)</b>
Costo storico	45.236	176	33.965	79.376
Ammortamenti e perdite di valore	(22.086)	(67)	(17.775)	(39.928)
<b>Consistenza al 31.12.2021</b>	<b>23.150</b>	<b>108</b>	<b>16.190</b>	<b>39.448</b>

### Contributi in conto impianti

Nel corso del 2021 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di 7.376.214 mila euro di cui 976.046 mila euro derivanti da fonti dell'Unione Europea e da Enti locali e 6.400.167 mila euro da fonti Statali e costituiti principalmente da:

- 6.292.239 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MEF di cui 4.275.717 mila euro destinati agli investimenti infrastrutturali, 2.017.170 mila euro destinati alla copertura delle anticipazioni erogate a fornitori sui progetti d'investimento contribuiti e 2.352 mila euro relativi ad oneri finanziari contribuiti;
- 104.928 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MIMS destinati agli investimenti infrastrutturali.

## 19. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio ed a fine esercizio degli investimenti immobiliari.

	2021				2020			
	Terreni	Fabbricati	Immob. in corso e accanti	TOTALE	Terreni	Fabbricati	Immob. in corso e accanti	TOTALE
valori in migliaia di euro								
<b>Saldo al 1 Gennaio</b>								
Costo	476.132	601.539	21.351	1.099.022	490.395	600.206	23.917	1.114.517
di cui:								
Costo Storico	1.527.852	1.677.322	25.625	3.230.799	1.549.743	1.628.639	23.917	3.202.299
Fondo Ammortamento	-	(541.066)	-	(541.066)	-	(540.784)	-	(540.784)
Contributi	(19.731)	(298.884)	(4.274)	(322.889)	(18.956)	(251.432)	-	(270.388)
Rivalutazioni – Svalutazioni	(1.031.989)	(235.833)	-	(1.267.822)	(1.040.392)	(236.217)	-	(1.276.609)
<b>Valore a bilancio</b>	<b>476.132</b>	<b>601.539</b>	<b>21.351</b>	<b>1.099.022</b>	<b>490.395</b>	<b>600.206</b>	<b>23.917</b>	<b>1.114.517</b>
<b>Variazioni dell'esercizio</b>								
Acquisizioni /Passaggi in esercizio	489	29.980	(18.311)	12.158	-	55.904	(53.001)	2.903
Riclassifiche	(8.352)	26.795	(23.519)	(5.077)	(2.618)	(510)	(737)	(3.864)
Variazioni costo storico	(10.361)	70.474	2.225	62.337	(3.431)	(5.054)	54.709	46.224
Variazioni F.do Ammortamento	-	(2.225)	-	(2.225)	-	720	-	720
Variazioni contributi	(59)	(41.710)	(25.744)	(67.512)	(775)	3.651	(55.446)	(52.570)
Variazioni svalutazioni/rivalutazioni	2.067	256	-	2.323	1.589	174	-	1.762
Alienazioni e dismissioni	(2.611)	(801)	-	(3.412)	(6.572)	(882)	-	(7.454)
Decrementi costo storico	(12.451)	(2.026)	-	(14.477)	(18.459)	(2.167)	-	(20.626)
Decremento F.do Ammortamento	-	779	-	779	-	1.004	-	1.004
Decrementi contributi	-	59	-	59	-	70	-	70
Decrementi svalutazioni/rivalutazione	9.840	386	-	10.226	11.887	211	-	12.098
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-	-	-
Incrementi/decrementi da rivalutazione/svalutazione	-	-	(288)	(288)	(5.073)	-	-	(5.073)
Variazione contributi	(471)	(28.041)	28.512	-	-	(51.172)	51.172	-
Ammortamenti	-	(2.613)	-	(2.613)	-	(2.006)	-	(2.006)
<b>Totale Variazioni</b>	<b>(10.946)</b>	<b>25.320</b>	<b>(13.606)</b>	<b>770</b>	<b>(14.263)</b>	<b>1.334</b>	<b>(2.566)</b>	<b>(15.495)</b>
<b>Saldo al</b>								
		<b>31 Dicembre 2021</b>				<b>31 Dicembre 2020</b>		
Costo	465.187	626.859	7.745	1.099.791	476.132	601.539	21.351	1.099.022
di cui:								
Costo Storico	1.505.529	1.775.750	9.539	3.290.817	1.527.852	1.677.322	25.625	3.230.799
Fondo Ammortamento	-	(545.124)	-	(545.124)	-	(541.066)	-	(541.066)
Contributi	(20.261)	(368.575)	(1.506)	(390.341)	(19.731)	(298.884)	(4.274)	(322.889)
Rivalutazioni - Svalutazioni	(1.020.081)	(235.192)	(288)	(1.255.561)	(1.031.989)	(235.833)	-	(1.267.822)
<b>Valore a bilancio</b>	<b>465.187</b>	<b>626.859</b>	<b>7.745</b>	<b>1.099.791</b>	<b>476.132</b>	<b>601.539</b>	<b>21.351</b>	<b>1.099.022</b>

**20. Attività immateriali**

Di seguito è esposto il prospetto delle Attività Immateriali ad inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

	valori in migliaia di euro			
	<b>Costi di sviluppo</b>	<b>Concess., licenze, marchi e dir. simili</b>	<b>Immobilizzazioni in corso e acconti</b>	<b>Totale</b>
Costo storico	124.406	561.852	653.976	1.340.234
Ammortamenti e perdite di valore	(81.267)	(148.593)	(5.038)	(234.897)
Contributi	(23.188)	(276.121)	(18.570)	(317.879)
<b>Consistenza al 31.12.2020</b>	<b>19.951</b>	<b>137.138</b>	<b>630.369</b>	<b>787.459</b>
Investimenti/acquisizioni	-	-	133.460	133.460
<i>Costo storico investimenti/acquisizioni</i>	-	-	<i>133.460</i>	<i>133.460</i>
<i>F.do Ammortamento investimenti/acquisizioni</i>	-	-	-	-
Passaggi in esercizio	3.537	11.617	(15.154)	-
Ammortamenti	(430)	(3.083)	-	(3.513)
Perdite di valore	-	-	(1.346)	(1.346)
Variazioni e contributi	(3.301)	(11.062)	14.363	-
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	-
<i>Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni</i>	-	<i>(32)</i>	-	<i>(32)</i>
<i>Decremento F.do Ammortamento per dismissioni</i>	-	<i>32</i>	-	<i>32</i>
<i>Decremento svalutazioni/rivalutazioni per dismissioni</i>	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-	-
Altre riclassifiche	-	-	(116.405)	(116.404)
<i>Variazioni costo storico per altre riclassifiche</i>	-	-	<i>(102.041)</i>	<i>(102.041)</i>
<i>Variazioni F.do Ammortamento per altre riclassifiche</i>	-	-	-	-
<i>Variazioni contributi per altre riclassifiche</i>	-	-	<i>(14.363)</i>	<i>(14.363)</i>
<i>Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche</i>	-	-	-	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>(194)</b>	<b>(2.528)</b>	<b>14.918</b>	<b>12.197</b>
Costo storico	127.943	573.437	670.241	1.371.621
Ammortamenti e perdite di valore	(81.697)	(151.644)	(6.384)	(239.724)
Contributi	(26.489)	(287.183)	(18.570)	(332.242)
<b>Consistenza al 31.12.2021</b>	<b>19.757</b>	<b>134.610</b>	<b>645.287</b>	<b>799.655</b>

## 21. Partecipazioni

Si riportano di seguito le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni raggruppate per categoria.

	valori in migliaia di euro	
	<b>Valore netto 31.12.2021</b>	<b>Valore netto 31.12.2020</b>
Partecipazioni in:		
Imprese controllate	87.767	87.767
Imprese collegate	7.077	7.077
Altre imprese	48.930	48.932
<b>Totale</b>	<b>143.774</b>	<b>143.776</b>

	Valore Netto 31.12.2020	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2021
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni / rimborsi	
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>						
Blu Jet S.r.l.	200	-	-	-	-	200
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	48.455	-	-	-	-	48.455
Terminal Italia S.r.l.	9.238	-	-	-	-	9.238
Bluferries S.r.l.	21.229	-	-	-	-	21.229
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	3.145	-	-	-	-	3.145
Infrarail Firenze S.R.L.	5.500	-	-	-	-	5.500
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>						
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.077	-	-	-	-	7.077
<b>Altre Imprese</b>						
Isfort S.p.A.	48	-	-	-	-	48
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	48.882	-	-	-	-	48.882
Interporto Marche S.p.A.	2	-	-	-	(2)	-
<b>Totale</b>	<b>143.776</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(2)</b>	<b>143.774</b>

	Valore Netto 31.12.2019	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2020
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Alienazioni / rimborsi	
<b>Partecipazioni in società controllate</b>						
Blu Jet S.r.l.	200	-	-	-	-	200
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	48.455	-	-	-	-	48.455
Terminal Italia S.r.l.	9.238	-	-	-	-	9.238
Bluferries S.r.l.	21.229	-	-	-	-	21.229
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	3.145	-	-	-	-	3.145
Infrarail Firenze S.R.L.	3.200	2.300	-	-	-	5.500
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>						
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	7.077	-	-	-	-	7.077
<b>Altre Imprese</b>						
Isfort S.p.A.	48	-	-	-	-	48
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	48.882	-	-	-	-	48.882
Interporto Marche S.p.A.	82	-	(80)	-	-	2
<b>Totale</b>	<b>141.556</b>	<b>2.300</b>	<b>(80)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>143.776</b>

Le partecipazioni, che ammontano a 143.774 mila euro, nel corso del 2021 hanno registrato una riduzione di circa 2 mila euro, dovuta all'effetto della cessione dell'intero pacchetto azionario detenuto nella società Interporto

Marche S.p.A.. È stato contabilizzato, inoltre, l'incremento della partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di Partecipazioni S.p.A., pari a 28.086 mila euro, che non risulta in evidenza in quanto interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti, ricevuti dal MEF a valere sul capitolo 7122 e riversati alla controllata.

Si riporta di seguito l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e collegate, ed il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

valori in migliaia di euro								
	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31.12.2021	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2021 (b)	Differenza (b) - (a)
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>								
Blu Jet S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	200	38	1.321	100,00%	1.321	200	(1.121)
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni S.p.A.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	1.015.791	(62)	1.017.777	89,86%	914.544	48.455	(866.089)
Terminali Italia S.r.l.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	7.346	1.585	25.585	100,0%	25.585	9.238	(16.347)
Bluferries S.r.l.	Messina, Via Calabria 1	20.100	4.403	40.107	100,0%	40.107	21.229	(18.878)
Grandi Stazioni Rail S.p.A.*	Roma, Via Giolitti 34	4.304	5.525	61.458	100,0%	61.458	3.145	(58.313)
Infrarail Firenze S.R.L.	Firenze, Via Circondaria 32-34	5.500	3.503	10.156	100,0%	10.156	5.500	(4.656)
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>								
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona, Via Sommacampagna 61	16.876	(24)	14.165	50,0%	7.082	7.077	(5)

\*La Società adotta i principi contabili internazionali (IAS-IFRS).

valori in migliaia di euro										
	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
31.12.2021										
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	1.202	16.221	<b>17.423</b>	940	2.318	<b>3.258</b>	1.169	1.193	<b>(24)</b>
31.12.2020										
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>										
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	50,00%	1.016	16.730	<b>17.746</b>	950	2.607	<b>3.557</b>	1.167	1.221	<b>(55)</b>

**22. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)**

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>Attività finanziarie</b>									
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	-	-	-	-	497.060	497.060	-	(497.060)	(497.060)
Crediti per finanziamenti	71.880	-	71.880	110.709	-	110.709	(38.829)	-	(38.829)
Titoli	609	-	609	-	-	-	609	-	609
Altri crediti finanziari	-	148.181	148.181	-	72.076	72.076	-	76.105	76.105
<b>Totale</b>	<b>72.489</b>	<b>148.181</b>	<b>220.670</b>	<b>110.709</b>	<b>569.136</b>	<b>679.845</b>	<b>(38.220)</b>	<b>(420.955)</b>	<b>(459.175)</b>
Fondo svalutazione	(158)	(100)	(258)	(183)	(403)	(586)	25	303	328
<b>totale netto fondo svalutazione</b>	<b>72.331</b>	<b>148.081</b>	<b>220.412</b>	<b>110.526</b>	<b>568.733</b>	<b>679.259</b>	<b>(38.195)</b>	<b>(420.652)</b>	<b>(458.847)</b>

La variazione in diminuzione dei suddetti crediti verso il MEF, pari a 497.060 mila euro è ascrivibile:

- per 97.060 mila euro alla riduzione netta dei contributi previsti dall' art.1 comma 84 della Legge Finanziaria 2006, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 2.940 mila euro relativo agli interessi maturati nel 2021 e della riduzione a seguito dell'incasso di 100.000 mila euro del contributo da parte dell'Istituto finanziatore in virtù della delega all'incasso a questo conferita;
- per 400.000 mila euro alla riduzione a seguito dell'incasso dei contributi previsti dall'art.1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007 avvenuto nel 2021.

Nella voce Titoli sono iscritti i titoli *Webuild* ex Astaldi a seguito dell'adesione al Concordato Preventivo per 609 mila euro.

I crediti per finanziamenti non correnti pari a 71.880 mila euro riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso Unicredit (65.006 mila euro) e presso BNL (4.835 mila euro); le somme iscritte in tale posta risultano generalmente vincolate a seguito di pignoramenti effettuati da fornitori terzi per decreti ingiuntivi/atti di precetto non onorati.

L'incremento pari a 76.105 mila euro della posta "Altri crediti finanziari" è da imputare alla parte corrente di tali crediti ed è relativo all'incremento del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario.

### 23. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	15.038	25.448	40.486	14.763	30.049	44.812	275	(4.601)	(4.326)
Crediti per IVA	9	43	52	9	-	9	-	43	43
MEF e MIMS	2.636.519	1.135.909	3.772.428	3.220.266	1.210.490	4.430.756	(583.747)	(74.581)	(658.328)
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	-	14.261	14.261	-	12.079	12.079	-	2.182	2.182
Altre Amministrazioni dello Stato	-	211.191	211.191	-	91.403	91.403	-	119.788	119.788
Debitori diversi	4.122	108.873	112.995	3.469	127.529	130.998	653	(18.656)	(18.003)
Ratei e risconti attivi	-	3.663	3.663	-	3.745	3.745	-	(82)	(82)
<b>Totale</b>	<b>2.655.688</b>	<b>1.499.388</b>	<b>4.155.076</b>	<b>3.238.507</b>	<b>1.475.295</b>	<b>4.713.802</b>	<b>(582.819)</b>	<b>24.093</b>	<b>(558.726)</b>
Fondo svalutazione	(1.808)	(35.823)	(37.631)	(2.360)	(37.289)	(39.649)	552	1.466	2.018
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	<b>2.653.880</b>	<b>1.463.565</b>	<b>4.117.445</b>	<b>3.236.147</b>	<b>1.438.006</b>	<b>4.674.153</b>	<b>(582.267)</b>	<b>25.559</b>	<b>(556.708)</b>

Il decremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo" pari a 4.326 mila euro è imputabile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento del credito IVA verso la controllante entro l'esercizio per 1.691 mila euro quale residuo netto post compensazione con il debito IVA registrato nel 2021;
- incremento del credito per *performance regime* per 1.330 mila euro;
- decremento dei crediti per Agenzia Sicurezza per 7.336 mila euro.

I Crediti verso il MEF e verso il MIMS al 31 dicembre 2021 sono di seguito analizzati:

	valori in migliaia di euro				
	31.12.2020	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2021
<b>Contributi in c/ esercizio:</b>					
- MEF: cap. 1541	-	1.065.557	(1.065.557)	-	-
- MIMS: cap. 7255	5.680	5.680	(7.500)	-	3.860
- Cap 1300: Contributi art.196 - DL Rilancio	-	300.000	(170.000)	(130.000)	-
<b>Contributo merci:</b>					
- MIMS: cap. 1274 - 7302	118.903	100.000	(199.800)	-	19.103
<b>Contributi in c/ impianti e investimenti:</b>					
- MEF: cap. 7122-7123-8000	3.675.558	6.559.050	(7.103.354)	-	3.131.254
- MIMS: cap. 7060-7515-7518-7528-7540-7564-7549-1274	630.616	261.611	(274.016)	-	618.211
<b>Totale</b>	<b>4.430.757</b>	<b>8.291.898</b>	<b>(8.820.227)</b>	<b>(130.000)</b>	<b>3.772.428</b>

Nel 2021 la posta ha subito un decremento netto di 658.328 mila euro dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio, merci e conto impianti e investimenti per 8.291.898 mila euro così suddivisi:



- 1.065.557 mila euro per contributi in conto esercizio a valere sul capitolo 1541 del MEF come stanziato dalla Legge del 30 dicembre 2020 n. 178 (Legge di Bilancio 2021);
- 300.000 mila euro di cui 150.000 mila euro stanziati dall' art. 1 comma 679 della Legge n.178/2020 (LDB 2021) e 150.000 mila euro previsti dall'art. 73 comma 4 del DL 73 del 25 maggio 2021 ("DL Sostegni-bis") ed utilizzati da RFI al fine di ridurre il canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ed a compensazione dei minori introiti derivanti dalla riduzione dei volumi di traffico ferroviario conseguente al perdurare della crisi pandemica;
- 100.000 mila euro per contributi merci a valere delle risorse stanziato dalla Legge 190/2014 art. 1 comma 294, attribuite al MIT (oggi MIMS) con Decreto Legge n. 185 art. 11 2-ter del 25 novembre 2015 da girare alle IF relativi all'annualità 2021;
- 5.680 mila euro a valere delle risorse stanziato sul capitolo 7255 destinato a "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina" il cui servizio è stato reso nel corso del 2021 da RFI per il tramite della società controllata Blu Jet S.r.l.;
- 6.559.050 mila euro per contributi in conto impianti a valere sui capitoli del MEF di cui:
  - 550.000 mila euro (capitolo 7122 – PG7) relativi all'annualità 2021 stanziata dalla Legge n. 147/2013 art. 1 c. 76 (Legge di Stabilità 2014) per la Brescia Verona Padova – Apice Orsara e rifinanziati dalla Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità 2015) di cui 400.000 mila euro a valere dello stanziamento 2021 previsto in LDB e 150.000 mila euro recati dalla rimodulazione verticale 2021;
  - 332.397 mila euro (capitolo 7122 – PG2) relativi alla rimodulazione 2021 da altri PG a valere del PG2 dello stesso capitolo 7122;
  - 1.500.000 mila euro recati dal D.L. n.146 del 21 ottobre 2021 ("DL Fiscale 2021") di cui 1.300.000 mila euro a valere del Capitolo 7122 PG2 e 200.000 mila euro a valere del Capitolo 7122 PG11 utilizzati da RFI per il pagamento dell'ulteriore quota del 10% di anticipo del prezzo dei contratti d'appalto come previsto dall'art. 207 del D.L. n.34/2020 prorogato dall'art.13 co.1 del D.L. n.183/2020;
  - 1.450.000 mila euro (capitolo 7122 – PG2) recati dall'art.1 comma 649 della LDB 2022;
  - 1.106.082 mila euro relativi all'iscrizione per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 PG2 per l'anno 2021;
  - 26.000 mila euro relativi all'iscrizione per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 PG9 per l'anno 2021;
  - 470.945 mila euro di cui 314.158 mila euro relativi all'iscrizione per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziato dal capitolo 7122 PG11 per l'anno 2021 e 156.786 mila euro a valere delle risorse stanziato dalla Legge di bilancio 2022 nel triennio 2022-2024;
  - 47.000 mila euro stanziato a valere del capitolo 7122 PG12, di cui 12 mila euro relativi alla competenza 2020 e 2021 ed i restanti 35 mila euro stanziati a valere delle risorse disponibili nel triennio 2022-2024;
  - 40.000 mila euro recati dal DL 73 del 25 maggio 2021 a valere del capitolo 7122 pg12;
  - 8.000 mila euro recati dal DL 59 del 6 maggio 2021 a valere del capitolo 7122 PG 13 destinati al finanziamento degli interventi relativi alla "linea ferroviaria AV/AC Salerno-Reggio Calabria";

- 119.084 mila euro relativi all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziati dal capitolo 7122 relativi al PG4 per il triennio 2021-2023 a copertura dei lavori eseguiti nel 2021;
  - 130.500 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziati dal capitolo 7122 relativi al PG10 per il triennio 2021-2023 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2021;
  - 159.794 mila euro all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziati dal capitolo 7122 relativi al PG7 per il triennio 2022-2024 a copertura sia dei lavori eseguiti nel corso del 2021 sia delle anticipazioni finanziarie erogate nel 2021;
  - 612.248 mila euro relativi all'iscrizione di ulteriori crediti per contributi c/impianti da MEF a valere sulle risorse stanziati dal capitolo 7122 relativi al PG5 per il triennio 2022-2024 a copertura di lavori eseguiti nel corso del 2021;
  - 5.000 mila euro recati dal DL 59 del 6 maggio 2021 a valere del capitolo 7122 PG 7;
  - 2.000 mila euro (capitolo 7122 – PG5) relativi all'annualità 2021 stanziata dalla Legge n.147/2013 art.1 comma 73 (Legge di Stabilità 2014) rifinanziati dalla Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità 2015) per le attività di manutenzione straordinaria in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - Parte Servizi 2016- 2021 come modificato dal Secondo Atto integrativo attualmente vigente.
- 100.000 mila euro a valere del capitolo 7518 del MIMS stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") come rimodulati dalla Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016) per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;
  - 129.611 mila euro (capitolo 7060 MIMS) a valere sulle risorse stanziati dalla Legge n.443/2001 per la realizzazione dell'intervento "Collegamento della linea ferroviaria Orte-Falconara con la linea Adriatica Nodo di Falconara";
  - 32.000 mila euro stanziati dalla Legge di Bilancio 2021 a valere del Capitolo 7561 ed assegnati a RFI con Decreto MIT/MEF del 7 dicembre 2020.
- decrementi per incassi per 8.820.227 mila euro così suddivisi:
- 1.065.557 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio);
  - 7.500 mila euro a valere del capitolo 7255 destinato alle "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina";
  - 170.000 mila euro (capitolo 1300 MIMS) a valere dei contributi stanziati dall'art.196 del DL 34 del 19 maggio 2020 (DL Rilancio);
  - 7.103.354 mila euro (capitolo 7122 MEF) a valere su diversi piani gestionali (PG1-PG2-PG4-PG5-PG6-PG7-PG8-PG10-PG11);
  - 24.905 mila euro (capitolo 7060 MIMS) relativi alle risorse stanziati dalla Legge n.443/2001-Legge Obiettivo per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;
  - 113.182 mila euro (capitolo 7518 MIMS) relativi alle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 86/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del Decreto Legge n.98/2011 assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;

- 9.125 mila euro (capitolo 7549) a valere delle risorse stanziato sulle risorse stanziato dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia");
- 75.108 mila euro a valere sulle risorse stanziato dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia") per il finanziamento dell'intervento "Potenziamento Asse ferroviario Monaco - Verona: Galleria di Base del Brennero – III Lotto Costruttivo";
- 28.006 mila euro (capitoli 7564 MIMS) a valere sulle risorse stanziato dall'art. 3, comma 2, lettera b) del D.L. n.133/2014 (cd. "Sblocca Italia") convertito dalla L. n.164/2014, (cd. "Sblocca Italia") destinati al "Quadruplicamento della Linea ferroviaria Pistoia - Lucca";
- 199.800 mila euro (capitolo 1274 MIMS) risorse stanziato per l'incentivazione al trasporto merci relative all'anno 2019 e girate alle IF;
- 23.690 mila euro (capitolo 7561 MIMS) risorse stanziato dal decreto Olimpiadi del 7 dicembre 2020 del MIT;

Tra le "Altre variazioni" si espone la riclassifica per l'importo di 130.000 mila euro verso Unicredit Factor a seguito del perfezionamento, nel corso del 2021, dell'operazione di Cessione di Crediti pro soluto avente come oggetto i crediti stanziati a valere dell'art.1 co. 679-680 della LDB 2021.

La voce "Altre amministrazioni dello Stato" subisce un incremento di 119.788 mila euro dovuto sostanzialmente all'aumento dei crediti verso la Cassa per servizi energetici e ambientali (CSEA) causato dal rincaro dei costi per l'energia rispetto all'anno precedente.

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" pari a 14.261 mila euro accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti.

I "Debitori diversi e Ratei/Risconti attivi" sono di seguito dettagliati:

	valori in migliaia di euro		
<b>Debitori diversi e Ratei e Risconti Attivi</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>Variazione</b>
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	49.428	45.278	4.150
Personale	5.953	6.554	(601)
Istituti previdenziali	4.187	10.628	(6.441)
Crediti in corso di recupero	497	497	-
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	288	277	11
Altri crediti non commerciali	52.642	67.762	(15.120)
	<b>112.995</b>	<b>130.996</b>	<b>(18.001)</b>
Ratei e risconti	3.663	3.745	(82)
<b>Totale</b>	<b>116.658</b>	<b>134.741</b>	<b>(18.083)</b>

Il decremento della voce "Debitori diversi e ratei/risconti attivi" pari a 18.083 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato della riduzione degli altri crediti non commerciali per 15.120 mila euro, da minori crediti verso Istituti previdenziali per 6.441 mila euro dovuti sostanzialmente ai minori versamenti del premio INAIL e anticipi del TFR ai dipendenti effettuati nel corso dell'anno compensati parzialmente da maggiori anticipazioni finanziarie effettuate a favore dei fornitori per 4.150 mila euro.

Il decremento degli altri crediti non commerciali (15.120 mila euro) è dovuto principalmente al recupero in dichiarazione dell'IIVA estera (13.458 mila euro) e all'incasso parziale del credito verso Cosiac (2.287 mila euro), compensati parzialmente da maggiori crediti per *Performance Regime* (606 mila euro).

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:

	valori in migliaia di euro		
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>Variazione</b>
Nazionali	4.149.561	4.710.514	(560.953)
Paesi dell'area euro	1.226	1.281	(55)
Regno Unito	90	84	6
Altri paesi europei (UE non Euro)		-	
Altri paesi europei non UE	4.199	1.918	2.281
Stati Uniti		5	(5)
Altri paesi		-	
	<b>4.155.076</b>	<b>4.713.802</b>	<b>558.726</b>

## 24. Rimanenze

La voce risulta così composta:

	valori in migliaia di euro		
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>Variazione</b>
Materie prime, sussidiarie e di consumo	864.094	941.970	(77.876)
Fondo svalutazione	(14.818)	(13.570)	(1.248)
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>849.276</b>	<b>928.400</b>	<b>(79.124)</b>

L'incremento netto delle materie prime, sussidiarie e di consumo al 31 dicembre 2021, pari a 79.124 mila euro, è relativo principalmente all'effetto combinato di:

- acquisti di materiali pari a 545.818 mila euro;
- consumi di materiali pari a 763.768 mila euro;
- produzione delle Officine Nazionali di Bari, Pontassieve e di Bologna per 140.075 mila euro per la costruzione di cuori, deviatoid, giunti isolanti incollati e apparecchiature elettriche;
- incremento netto del Fondo svalutazione pari a 1.248 mila euro a fronte dell'analisi effettuata sui materiali a scarsa utilizzazione e/o obsoleti.

## 25. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	175	450.490	450.665	181	301.940	302.121	(6)	148.550	148.544
Amministrazioni dello Stato ed altre Amm. Pubbliche	1.572	59.785	61.357	1.577	59.490	61.067	(5)	295	290
Ferrovie Estere	-	522	522	-	576	576	-	(54)	(54)
Ferrovie in concessione	-	3	3	-	2	2	-	1	1
Crediti verso società del Gruppo	-	622.526	622.526	-	283.158	283.158	-	339.368	339.368
<b>Totale</b>	<b>1.747</b>	<b>1.133.326</b>	<b>1.135.073</b>	<b>1.758</b>	<b>645.166</b>	<b>646.924</b>	<b>(11)</b>	<b>488.160</b>	<b>488.149</b>
Fondo svalutazione	(2)	(137.828)	(137.830)	(3)	(126.484)	(126.487)	1	(11.344)	(11.343)
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	<b>1.745</b>	<b>995.498</b>	<b>997.243</b>	<b>1.755</b>	<b>518.682</b>	<b>520.437</b>	<b>(10)</b>	<b>476.816</b>	<b>476.806</b>
Contratti di costruzione	-	53.421	53.421	-	60.329	60.329	-	(6.908)	(6.908)
Fondo svalutazione	-	(149)	(149)	-	(297)	(297)	-	148	148
<b>Totale contratti in costruzione</b>	<b>-</b>	<b>53.272</b>	<b>53.272</b>	<b>-</b>	<b>60.032</b>	<b>60.032</b>	<b>-</b>	<b>(6.760)</b>	<b>(6.760)</b>
<b>Totale dei crediti commerciali correnti e non correnti</b>	<b>1.745</b>	<b>1.048.770</b>	<b>1.050.515</b>	<b>1.755</b>	<b>578.714</b>	<b>580.469</b>	<b>(10)</b>	<b>470.056</b>	<b>470.046</b>

L'incremento dei crediti correnti verso Clienti ordinari di 148.550 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente dai seguenti fattori:

- incremento dei crediti per fatture emesse di 48.499 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato: a) di maggiori fatturazioni per pedaggio verso le Imprese Ferroviarie Terze (43.722 mila euro circa); b) dell'aumento dei crediti immobiliari per canoni di locazione ed attraversamenti e parallelismi (14.792 mila euro); c) di minori crediti verso il cliente Rete Srl per manutenzione ordinaria e straordinaria dovuti agli incassi del periodo (4.000 mila euro circa); d) della compensazione finanziaria conclusa con Vodafone Italia (1.453 mila euro circa); e) e del decremento dei crediti a stralcio (5.406 mila euro circa);
- incremento dei crediti per fatture da emettere di 100.051 mila euro dovuto principalmente all'aumento del fatturato per pedaggio a seguito della ripresa del traffico ferroviario e per effetto della Delibera ART n. 88/2021 come ampliamento descritto nel paragrafo "Ricavi delle vendite e delle prestazioni", all'avanzamento dei lavori sulla Ferrovia Centrale Umbra ed ai crediti verso TIM per la concessione del diritto d'uso delle proprie infrastrutture di radiopropagazione nelle gallerie dell'IFN e servizi accessori.

La posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche correnti, al lordo del relativo fondo svalutazione, è sostanzialmente in linea con l'anno precedente.

I Crediti verso le società del Gruppo subiscono un incremento netto di 339.368 mila euro, derivante principalmente dai seguenti fattori:

- incremento dei crediti verso consociate pari a 339.505 determinato principalmente dalla maggiore fatturazione verso Trenitalia (156.279 mila euro), Trenord (7.422 mila euro), Mercitalia Rail (45.507 mila euro) per pedaggio ed energia, verso Anas (4.231 mila euro) per la seconda *tranche* dei lavori della variante

di Rastigliano e dall'incremento dei crediti per fatture da emettere (123.129 mila euro) dovuto principalmente al maggior valore del pedaggio e dell'energia rispetto all'anno precedente;

- decremento dei crediti verso controllate per 1.359 mila euro riconducibile agli incassi dei canoni di locazione da Terminali Italia;
- incremento dei Crediti verso la controllante pari a 1.217 mila euro.

L'importo lordo relativo ai "Contratti di costruzione", pari a 53.421 mila euro, rappresenta l'ammontare dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso. La variazione in diminuzione pari a 6.908 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 è da imputare essenzialmente al maggior valore delle fatture emesse rispetto all'avanzamento dei lavori in corso su ordinazione degli ordini interni di riferimento.

Al fine di evidenziare l'avanzamento dei lavori rispetto agli importi già fatturati per Contratti di costruzione, la voce va correlata con la corrispondente posta del passivo Debiti per Contratti di costruzione. L'importo pari a 11.519 mila euro, con variazione in diminuzione pari a 2.058 mila euro, è da imputare sostanzialmente al maggior valore delle fatture emesse rispetto all'avanzamento dei lavori in corso su ordinazione degli ordini interni di riferimento.

Crediti e debiti per contratti di costruzione	31.12.2021		31.12.2020	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Lavori in corso su ordinazione	242.992	41.364	214.368	38.720
Acconti da clienti	(189.571)	(52.883)	(154.039)	(52.297)
<b>Totale complessivo</b>	<b>53.421</b>	<b>(11.519)</b>	<b>60.329</b>	<b>(13.577)</b>

I valori sono al lordo del fondo svalutazione

La massima esposizione del rischio di credito, suddivisa per area geografica, è la seguente:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Nazionali	1.184.272	701.887	482.385
Paesi dell'area euro	2.382	2.547	(165)
Regno Unito	1	1	-
Altri paesi europei			
Altri paesi europei (UE non Euro)	23	96	(73)
Altri paesi europei non UE	1.798	2.704	(906)
Stati Uniti			
Altri paesi	17	18	(1)
	<b>1.188.493</b>	<b>707.253</b>	<b>481.240</b>

## 26. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Depositi bancari e postali	3.696	3.283	413
Denaro e valori in cassa	465	272	193
Conti correnti di tesoreria*	707.931	325.450	382.481
Altri	112	112	-
<b>Totale</b>	<b>712.204</b>	<b>329.117</b>	<b>383.087</b>
Fondo svalutazione	(480)	(244)	(236)
<b>totale netto fondo svalutazione</b>	<b>711.724</b>	<b>328.873</b>	<b>382.851</b>

\*Per una più corretta esposizione gli incassi dal MIMS giacenti sul c/c intersocietario al 31.12.2020 sono stati riclassificati tra le Attività finanziarie correnti

L'incremento complessivo della voce rispetto al 31 dicembre 2020 è dovuto principalmente all'incremento del saldo del conto corrente di tesoreria nel quale confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma ed i versamenti per altri contributi erogati dal MIMS e dalla Commissione Europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa. Per i dettagli relativi alle motivazioni sottostanti le movimentazioni delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti si rimanda allo schema di Rendiconto Finanziario.

Risultano, inoltre, in essere pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità (contenziosi di natura giuslavoristica) per 15.318 mila euro e pignoramenti per 2.383 mila euro che costituiscono "somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali".

## 27. Crediti tributari

La posta pari a 268 mila euro è sostanzialmente in linea con l'anno precedente.

## 28. Patrimonio Netto

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2021 per le principali voci del Patrimonio Netto sono esposte analiticamente nell'apposito schema di bilancio a cui si rinvia.

### Capitale Sociale

Il Capitale Sociale della Società al 31 dicembre 2021, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 31.528.425.067 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 31.528.425.067 euro.

### Riserva Legale

La riserva legale al 31 dicembre 2021 ammonta a 100.641 mila euro, a seguito dell'attribuzione a quest'ultima di una quota dell'utile 2020 per un importo pari a 1.915 mila euro.

### Altre Riserve

La riserva straordinaria al 31 dicembre 2021 ammonta a 73.859 mila euro e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2020.

## **Riserve di valutazione**

### **Riserva per variazione *fair value* su derivati (*Cash Flow Hedge*)**

La riserva di copertura dei flussi finanziari (*Cash Flow Hedge*), include la quota efficace della variazione netta accumulata dal *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti.

Al 31 dicembre 2021 il saldo è negativo e pari a 13.564 mila euro, registrando una variazione positiva rispetto al 31 dicembre del 2020 per 13.304 mila euro. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

- valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura in essere al 31 dicembre 2021, che ha determinato una variazione positiva pari a 5.038 mila euro;
- rilascio della quota dell'esercizio 2021, riferita agli strumenti finanziari per i quali è stata esercitata nel 2012 l'opzione di *early termination* precedentemente menzionata, che ha determinato una variazione positiva pari a 8.266 mila euro.

### **Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti**

La riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2021 il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo e pari a 167.109 mila euro registrando una variazione positiva rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto della perdita attuariale complessiva pari a 18.287 mila euro.

### **Utili (Perdite) portati a nuovo**

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2021 ammontano a 2.134.844 mila euro e presentano un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari a 36.377 mila euro derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2020 deliberato dall'Assemblea del 7 aprile 2021.

### **Risultato d'esercizio**

Il periodo chiuso al 31 dicembre 2021 presenta un utile pari a 274.649 mila euro.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro eventuale utilizzazione nei tre esercizi precedenti.



valori in migliaia di euro

Origine	Importi al 31.12.2021 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di utilizzo ***	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti**				
						Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (Scissioni)	
<b>Capitale:</b>										
Capitale Sociale	31.528.425	31.528.425								-
<b>Riserve di utili:</b>										
Riserva legale	100.641	100.641	B							
Utili portati a nuovo *	2.134.844	(65.342)	A, B, C	2.200.186	1.169.829					
<b>Altre Riserve:</b>										
Riserva di copertura flussi finanziari	(13.564)	(13.564)								
Riserva da utili e perdite attuariali	(167.109)	(167.109)								
Riserva da operazioni straordinarie	73.859		A,B,C	73.859	73.859					(4.649)
<b>TOTALE</b>	<b>33.657.096</b>	<b>31.383.051</b>	<b>-</b>	<b>2.274.045</b>	<b>1.243.688</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(4.649)</b>

\* il patrimonio netto totale è al netto del risultato dell'esercizio 2021

\*\* esercizi 2018-2019-2020

\*\*\* A = Aumento di Capitale; B = Copertura Perdite; C = Distribuzione di Dividendi

**29. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine**

valori in migliaia di euro

<b>Finanziamento a medio/lungo termine</b>	<b>Valore Contabile</b>		
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>Variazione</b>
Finanziamenti da banche	634.567	792.923	(158.356)
Debiti verso altri finanziatori	18.750	25.000	(6.250)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	1.578.617	1.079.497	499.120
<b>Totale</b>	<b>2.231.934</b>	<b>1.897.420</b>	<b>334.514</b>

valori in migliaia di euro

<b>Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. a medio - lungo termine*</b>	<b>Valore Contabile</b>		
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>Variazione</b>
Finanziamenti da banche (breve termine)	160.397	207.505	(47.108)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	6.250	31.036	(24.786)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	303.477	1.056.541	(753.064)
<b>Totale</b>	<b>470.124</b>	<b>1.295.082</b>	<b>(824.958)</b>

\* La posta riguarda principalmente la quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine

valori in migliaia di euro

<b>Finanziamenti</b>	<b>Valore Contabile</b>		
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>Variazione</b>
Finanziamenti da banche	794.964	1.000.428	(205.464)
Debiti verso altri finanziatori	25.000	56.036	(31.036)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	1.882.094	2.136.038	(253.944)
<b>Totale Finanziamenti</b>	<b>2.702.058</b>	<b>3.192.502</b>	<b>(490.444)</b>

I "Finanziamenti da banche" a medio/lungo termine ed a breve termine per 794.964 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 2.041 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI); il relativo decremento pari a 205.464 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 si riferisce per 204.487 mila euro ai rimborsi di quote capitale effettuati nel 2021 e per 976 mila euro ai minori ratei esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti verso altri finanziatori" a medio/lungo termine ed a breve termine, pari a 25.000 mila euro, rappresentano interamente i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP); il relativo decremento rispetto al 31 dicembre 2020, pari a 31.036 mila euro, è dovuto al rimborso nel 2021 di pari importo delle quote capitale.

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine ed a breve termine per 1.882.094 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 3.228 mila euro. In particolare, essi si riferiscono ai finanziamenti collegati alle *tranches* dell'emissione obbligazionaria che Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha collocato sul mercato nell'ambito del "FS EMTN Programme" oltre ai finanziamenti *intercompany* a valere dei prestiti bancari perfezionati da FSI.

In particolare, nel 2021 sono state perfezionate le seguenti operazioni a breve/medio lungo termine mediante la stipula di quattro nuovi contratti *intercompany* per l'ammontare complessivo di 1.500.000 mila euro di cui:

- 300.000 mila euro a valere del prestito *intercompany* "Bridge Loan" destinato a copertura parziale del rifinanziamento del finanziamento *intercompany* a valere dalla *tranche 2* dell'emissione obbligazionaria nell'ambito del programma EMTN, esposto nella quota a breve termine verso FSI;
- 700.000 mila euro a valere del nuovo contratto *intercomany* perfezionato con FS, in sostituzione del precedente contratto *intercompany* in scadenza nel 2021, ed a valere delle linee *committed e revolving* concesse ad FS stessa e destinato a soddisfare esigenze di breve termine;
- 100.000 mila euro a valere del prestito bancario stipulato tra FSI e Banco Popolare di Milano (BPM) di durata di 3 anni;
- 200.000 mila euro a valere del prestito bancario stipulato tra FSI ed Unicredit di durata di 3 anni;
- 200.000 mila euro a valere del prestito bancario stipulato tra FSI ed Intesa San Paolo di durata di 3 anni;

Il decremento di tali debiti pari a 253.944 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento per 499.200 mila euro per la sottoscrizione di tre nuovi contratti *intercompany* stipulati a valere dei prestiti bancari concessi a Capogruppo di cui 200.000 mila euro con Unicredit, 200.000 mila euro con Intesa San Paolo e 100.000 mila euro con Gruppo BPM;
- incremento per 300.000 mila euro per la sottoscrizione del nuovo contratto *intercompany* "Bridge Loan" a copertura parziale del rimborso, avvenuto a fine 2021, del finanziamento *intercompany* a valere della *tranche 2* dell'emissione obbligazionaria EMTN;
- incremento per 695 mila euro dei ratei relativi al costo ammortizzato;
- decremento per 500.000 mila euro a seguito del rimborso del contratto di finanziamento *intercompany* a valere della seconda Tranche del prestito obbligazionario stipulato nell'ambito "EMTN Programme";
- decremento per 350.000 mila euro per il rimborso delle linee di credito rotative a breve termine;
- decremento per 910 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine;
- decremento per 202.929 mila euro dovuto ai rimborsi di quote capitale dei debiti finanziari verso FSI per Cassa Depositi e Prestiti (Rete Convenzionale e Rete AV/AC) avvenuti nel 2021, speculari alla variazione dei corrispondenti crediti verso il MEF per i quali si fa rimando alla sezione relativa alle attività finanziarie.

I termini e le condizioni dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere, al netto della relativa quota di rateo per interessi, sono i seguenti:

valori in migliaia di euro

Tipologia opere finanziate	Creditore	Valuta	Note	Tasso di Interesse Nom.	Anno di Scadenza	31.12.2021		31.12.2020	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
AV/AC	BEI 1	euro		Fisso	2023	45.146	45.146	73.285	73.285
AV/AC	BEI 2	euro		Fisso	2023	41.259	41.259	60.336	60.336
AV/AC	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	138.889	138.889	194.444	194.444
AV/AC	BEI 4	euro	(3)	Fisso/Var	2030	266.577	266.577	294.664	294.664
AV/AC	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	7.111	7.111	8.889	8.889
AV/AC	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	121.452	121.452	130.199	130.199
AV/AC	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	172.490	172.490	185.593	185.593
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	-	-	18.536	18.536
AV/AC	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	25.000	25.000	37.500	37.500
Rete Conv.	INTERCOMPANY CDDPP/FS RT	euro	(7)	Fisso	2021	-	-	97.060	97.060
AV/AC	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	-	-	105.870	105.870
						<b>817.923</b>	<b>817.923</b>	<b>1.206.376</b>	<b>1.206.376</b>
AV/AC	BEI 300	euro	(5) (6)	Variabile	2021	-	-	50.000	50.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 2 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2021	-	-	500.000	499.582
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 6 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2025	300.000	299.531	300.000	299.411
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 9 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2030	200.000	200.000	200.000	200.000
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 11 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2029	100.000	99.854	100.000	99.838
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 12 TR/FS	euro	(6)	Variabile	2029	140.000	140.000	140.000	140.000
AV/AC	INTERCOMPANY UNICREDIT/FS	euro	(6)	Variabile	2023	90.000	89.928	90.000	89.891
AV/AC	INTERCOMPANY EMTN 15 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2030	250.000	250.000	250.000	250.000
AV/AC e RC	INTERCOMPANY UNICREDIT/FS	euro		Variabile	2024	200.000	199.731		
AV/AC e RC	INTERCOMPANY INTESA/FS	euro		Variabile	2024	200.000	199.666		
AV/AC e RC	INTERCOMPANY BPM/FS	euro		Variabile	2024	100.000	99.907		
						<b>1.580.000</b>	<b>1.578.617</b>	<b>1.630.000</b>	<b>1.628.722</b>
<b>TOTALE</b>						<b>2.397.923</b>	<b>2.396.540</b>	<b>2.836.376</b>	<b>2.835.098</b>

(1) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso.  
(2) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.  
(3) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.  
(4) Finanziamento ceduto dalla Cassa Depositi e Prestiti alla CPG Società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999  
(5) Finanziamento oggetto di operazioni di copertura del rischio di tasso (collar)  
(6) Le relative coperture finanziarie saranno garantite dai pedaggi  
(7) Il finanziamento è legato all'operazione di attualizzazione dei contributi quindicennali, previsti dall'art 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006.

Il debito finanziario BEI 300 contiene impegni ("covenant") tipici della prassi internazionale, in quanto è previsto il rispetto di una serie di parametri finanziari per tutta la durata del contratto stesso.

Tali parametri riguardano in particolare:

- il rapporto tra il Debito Finanziario ed il Patrimonio Netto che dovrà mantenersi al di sotto del 30%;
- il Patrimonio Netto che dovrà essere pari ad almeno 26 miliardi di euro;
- il Totale Attivo che dovrà essere pari ad almeno 36,5 miliardi di euro.

Nessuno di tali impegni risulta ad oggi disatteso.

Nella seguente tabella si riporta la composizione della Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2021 confrontata con il dato al 31 dicembre 2020, che evidenzia un miglioramento complessivo pari a 419.154 mila euro determinato dall'effetto combinato del miglioramento della Posizione Finanziaria Netta a breve (785.446 mila euro) ed il peggioramento della Posizione Finanziaria Netta a medio/lungo (366.292 mila euro).

valori in migliaia di euro			
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Posizione finanziaria netta a breve</b>	<b>(373.967)</b>	<b>411.479</b>	<b>(785.446)</b>
Conti correnti di Tesoreria	(707.454)	(325.209)	(382.245)
Altri (crediti)/debiti finanziari	(148.081)	(72.031)	(76.050)
Crediti finanziari verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	–	(496.702)	496.702
Finanziamenti da banche	160.397	207.505	(47.108)
Debiti verso altri finanziatori	6.250	31.036	(24.786)
Debiti finanziari verso Società del Gruppo	303.477	1.056.541	(753.064)
Debiti finanziari IFRS 16 < 12	15.458	13.658	1.800
Altro	(4.015)	(3.320)	(695)
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>	<b>2.184.404</b>	<b>1.818.113</b>	<b>366.292</b>
Titoli e Finanziamenti non correnti	(606)	–	(606)
Crediti per finanziamenti	(71.725)	(110.526)	38.801
Finanziamenti da banche	634.567	792.923	(158.356)
Debiti verso altri finanziatori	18.750	25.000	(6.250)
Debiti finanziari verso Società del gruppo	1.578.617	1.079.497	499.120
Debiti finanziari IFRS 16 > 12	24.801	31.219	(6.418)
<b>Totale complessivo</b>	<b>1.810.437</b>	<b>2.229.592</b>	<b>(419.154)</b>

La tabella di seguito riportata fornisce una rappresentazione delle movimentazioni delle poste finanziarie con indicazione separata di quelle che hanno generato/assorbito flusso di cassa.

valori in migliaia di euro	Valori 31.12.20	Flusso monetario	Flusso non monetario					Valori 31.12.21
			Variazione Ratei	Altri movimenti non monetari	IFRS 16	Variazione Fair Value Clean (IFRS 13)	Variazione expected credit loss (IFRS9)	
Erogazione/rimborso finanziamenti	3.192.502	(496.431)	5.291	695	-	-	-	2.702.058
Variazione attività finanziarie	(607.228)	539.965	284	(4.969)	-	-	(383)	(72.331)
Variazione passività finanziarie (Strumenti Derivati di copertura)	55.057	(16.893)	-	(89)	11.986	(5.038)	-	45.023

### 30. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

valori in migliaia di euro		
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>
Valore attuale obbligazioni TFR	373.653	414.540
Valore attuale obbligazioni CLC	30.360	32.092
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(178)	(171)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)	–	–
<b>Totale valore attuale obbligazioni</b>	<b>403.835</b>	<b>446.461</b>

La seguente tabella illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti.

TFR e CLC	valori in migliaia di euro	
	31.12.2021	31.12.2020
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	446.632	514.125
<i>Service Cost</i>	202	218
<i>Interest cost (*)</i>	279	937
Benefici erogati	(57.438)	(73.247)
Trasferimenti infragruppo	371	663
<i>Altre variazioni (Estimated benefits payments)</i>	(4.320)	(2.977)
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	18.287	6.913
<b>Obbligazioni a benefici definiti</b>	<b>404.013</b>	<b>446.632</b>
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(178)	(171)
Altre variazioni		
<b>TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)</b>	<b>403.835</b>	<b>446.461</b>

(\*) con rilevazione a Conto Economico

Nel rispetto di quanto previsto dai principi contabili internazionali, il TFR (per le quote maturate fino al 1 gennaio 2007) e le CLC sono stati considerati come post *employment-benefit* a prestazione definita per i quali è previsto, ai fini contabili, che il valore venga determinato mediante metodologie di tipo attuariale.

L'utilizzo complessivo del TFR nel 2021, pari a 61.387 mila euro (benefici erogati, trasferimenti infragruppo, altre variazioni - *Estimated benefits payments*) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2021, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre Società del Gruppo.

Nel corso dell'esercizio 2021 sono state rilevate perdite attuariali generate per il TFR e per le CLC complessivamente pari a 18.287 mila euro, che si confrontano con la perdita attuariale del 2020 pari a 6.913 mila euro. L'ammontare della perdita attuariale è imputabile al tasso di attualizzazione che si è incrementato passando dal -0,08% del 2020 allo 0,29% nel 2021 per il TFR e dallo 0,34% del 2020 allo 0,98% nel 2021 per le CLC.

In particolare, le relazioni attuariali del TFR e delle CLC evidenziano una perdita complessiva legata ad ipotesi finanziarie (incluso il tasso di attualizzazione) pari a circa 4.858 mila euro ed a ipotesi attuariali residue per 13.429 mila euro, la cui somma algebrica determina la perdita attuariale complessiva di 18.287 mila euro.

La voce "Altri fondi" accoglie fondi di entità modesta che non sono stati oggetto di valutazione attuariale poiché non presentano le caratteristiche delle obbligazioni a benefici definiti richieste dallo IAS 19 e che per tale ragione sono stati esposti separatamente.

### Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	31.12.2021	31.12.2020
Tasso di attualizzazione TFR	0,29%	(0,08%)
Tasso di attualizzazione CLC	0,98%	0,34%
Incrementi futuri delle pensioni	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali
<i>Tasso atteso di turnover dei dipendenti</i>	4,00%	4,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato

Le ipotesi relative alla mortalità attesa si basano su statistiche pubblicate e tabelle di mortalità.

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili. Nelle tabelle seguenti è fornita l'indicazione del contributo previsto per l'esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

#### ANALISI DI SENSITIVITA' TFR E CLC

31.12.2021	valori in migliaia di euro	
	TFR	CLC
Tasso di turnover +1,00%	371.299	
Tasso di turnover -1,00%	376.237	
Tasso di inflazione +0,25%	377.243	30.926
Tasso di inflazione -0,25%	370.115	29.814
Tasso di attualizzazione +0,25%	367.951	29.649
Tasso di attualizzazione -0,25%	379.525	31.103
Service cost pro futuro	–	233
Duration del piano (anni)	6,8	11
Totale dipendenti a fine esercizio	27.892	

#### Anni erogazioni previste TFR E CLC

31.12.2021	valori in migliaia di euro	
	TFR	CLC
Erogazione 1° anno	45.303	2.737
Erogazione 2° anno	37.129	2.557
Erogazione 3° anno	42.568	2.382
Erogazione 4° anno	41.570	2.221
Erogazione 5° anno	31.829	2.060

### 31. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio ed a fine periodo e le movimentazioni dell'esercizio 2021 dei fondi per rischi ed oneri, ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico delle Società.

Descrizione	valori in migliaia di euro					31.12.2021
	31.12.2020	Rettifiche/ Riclassifiche	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	
Fondo imposte	12.301			(92)	(200)	12.009
Altri	567.062		105.202	(24.012)	(652)	647.600
<b>TOTALE</b>	<b>579.363</b>	<b>–</b>	<b>105.202</b>	<b>(24.104)</b>	<b>(852)</b>	<b>659.609</b>

#### Fondo imposte

Il Fondo imposte accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31 dicembre 2021 il fondo ha registrato un decremento rispetto al valore al 31 dicembre 2020 per un importo pari a 292 mila euro per l'effetto di:

- utilizzi (92 mila euro) per IVA CLC 2013-2016;
- rilasci (200 mila euro) per ICI Stazioni, imposta ipotecaria e catastale e sanzioni.

#### Altri Fondi

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie la cui movimentazione è riportata nella tabella sotto indicata:

Descrizione	valori in migliaia di euro					31.12.2021
	31.12.2020	Rettifiche/ Riclassifiche	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	
Oneri nei confronti						
- del personale	47.447		10.569	(12.215)		45.801
- dei terzi	230.292			(8.637)	(652)	221.003
Bonifica asset dismessi/da dismettere	49.343			(3.156)		46.187
Partecipazioni	48.882					48.882
Altri rischi ed oneri	191.098		94.633	(4)		285.727
<b>TOTALE</b>	<b>567.062</b>	<b>–</b>	<b>105.202</b>	<b>(24.012)</b>	<b>(652)</b>	<b>647.600</b>

#### Fondi relativi ad oneri nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo relativo al personale è costituito dall'ammontare dei probabili oneri che verranno sostenuti con riferimento a rivendicazioni economiche e di carriera, nonché per il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali, ed è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti Preture del Lavoro. A tale titolo, nel corso dell'esercizio 2021, il fondo è stato utilizzato per 12.215 mila euro a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze (giudiziali ed extra-giudiziali) nei



---

confronti del personale, ed è stato complessivamente incrementato di 10.569 mila euro per far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2021.

Per quanto riguarda il fondo relativo ai terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso extra-giudiziale relativo a riserve avanzate da fornitori. Nel corso dell'esercizio 2021, il fondo è stato utilizzato per 8.637 mila euro a seguito della risoluzione di cause che si sono concluse con giudizio sfavorevole per la Società o a seguito di atti transattivi, e sono state rilasciate somme per 652 mila euro in quanto esuberanti rispetto alle stime.

#### **Fondo Bonifica asset dismessi/da dismettere**

Tale fondo è stato istituito e viene utilizzato a copertura di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati relativi a opere dismesse/da dismettere. Nella determinazione iniziale di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

#### **Fondo Partecipazioni**

Il fondo, istituito al 31 dicembre 2013 a copertura del valore della partecipazione Stretto di Messina S.p.A. posta in liquidazione, non ha subito movimentazioni.

#### **Fondi relativi ad altri rischi ed oneri**

Trattasi di fondi per altri rischi ed oneri futuri relativi principalmente a:

- fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (127.000 mila euro);
- *performance regime* a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle IF a titolo di sistema incentivante in applicazione di quanto previsto dal PIR (61 mila euro);
- fondo per incentivi all'esodo (25.000 mila euro);
- altri rischi (133.666 mila euro di cui 56.847 mila euro per oneri afferenti il rinnovo contrattuale).

L'utilizzo di 4 mila euro è relativo alla redistribuzione del *Performance Regime*.

**32. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)**

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>Passività finanziarie</b>									
Strumenti finanziari derivati di copertura	4.508	–	4.508	9.546	290	9.836	(5.038)	(290)	(5.328)
Altre passività finanziarie	–	255	255	–	345	345	–	(90)	(90)
Passività del leasing	24.801	15.458	40.259	31.219	13.657	44.876	(6.418)	1.801	(4.617)
<b>Totale</b>	<b>29.309</b>	<b>15.713</b>	<b>45.022</b>	<b>40.765</b>	<b>14.292</b>	<b>55.057</b>	<b>(11.456)</b>	<b>1.421</b>	<b>(10.035)</b>

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti e correnti, pari a 10.035 mila euro, risente delle minori iscrizioni delle passività per *leasing* per 4.617 mila euro.

Il decremento della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura", pari 5.038 mila euro, è imputabile alla valutazione al 31 dicembre 2021 degli strumenti derivati (delta *FV* 31 dicembre 2021– 31 dicembre 2020). In particolare, l'effetto è dovuto alla variazione positiva della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*) per 4.884 mila euro determinata dalla valutazione al *fair value* degli *swap* e dei *forward rate agreement* e per 153 mila euro della quota di *intrinsic value* dei *collar*.

La parte corrente esprime principalmente il valore netto dei ratei connessi agli strumenti derivati.

Le passività finanziarie valutate al *fair value* sono i derivati di copertura e sono classificati al livello 2, come descritto nel paragrafo 17 "Gestione dei rischi finanziari" a cui si fa rimando anche per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value*.

**Opzioni di proroga/risoluzione**

I *leasing* relativi ai contratti immobiliari contengono delle opzioni di proroga/risoluzione. RFI, alla data di decorrenza del *leasing* valuta la ragionevole certezza di esercitare o meno le opzioni di proroga/risoluzione e le rivaluta nuovamente ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto il suo controllo.

Da tale analisi RFI ha ritenuto che il contratto di locazione dell'immobile di Villa Patrizi verrà ragionevolmente prorogato alla data della scadenza.

La tabella riporta i pagamenti potenziali futuri:

Passività del <i>leasing</i> rilevate	Pagamenti potenziali futuri per i <i>leasing</i>	Tasso storico di esercizio delle opzioni di proroga/risoluzione
40.259	31.936	50%

**33. Altre passività non correnti e correnti**

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contribuiti	-	2.414.528	2.414.528	-	2.469.332	2.469.332	-	(54.804)	(54.804)
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	18.076	95.343	113.419	24.101	94.075	118.176	(6.025)	1.268	(4.757)
Altri debiti verso società del gruppo	69	64.017	64.086	102	118.438	118.540	(33)	(54.421)	(54.454)
Altri debiti	76.031	335.934	411.965	84.086	387.273	471.359	(8.055)	(51.339)	(59.394)
Ratei e risc. pas.	1.957	9.515	11.472	3.183	12.045	15.228	(1.226)	(2.530)	(3.756)
<b>Totale</b>	<b>96.132</b>	<b>2.919.337</b>	<b>3.015.470</b>	<b>111.472</b>	<b>3.081.163</b>	<b>3.192.635</b>	<b>(15.340)</b>	<b>(161.826)</b>	<b>(177.165)</b>

Gli Acconti per contribuiti in conto impianti al 31 dicembre 2021 ammontano a 2.414.528 mila euro e sono così dettagliati:

	valori in migliaia di euro				
	31.12.2020	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2021
<b>Acconti per contribuiti:</b>					
Ministero dell'Economia e Finanze	618.280	6.561.992	(6.332.356)	(28.086)	819.830
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	1.217.175	261.611	(104.928)		1.373.858
FESR	32.118	91.293	(91.300)		32.111
TEN	34.367	14.601	(27.856)		21.112
Altre PA	563.312	457.114	(856.890)		163.536
Altri TERZI	4.080				4.080
<b>Totale</b>	<b>2.469.332</b>	<b>7.386.612</b>	<b>(7.413.329)</b>	<b>(28.086)</b>	<b>2.414.528</b>

Il decremento netto degli acconti pari a 54.804 mila euro deriva dall'effetto congiunto degli incrementi relativi alle nuove iscrizioni di crediti verso MIMS, MEF ed altri enti, esposti tra le Altre attività non correnti e correnti e le Attività finanziarie non correnti e correnti, dei decrementi derivanti dall'utilizzo tramite allocazione sulle immobilizzazioni in corso e per la copertura degli oneri finanziari, nonché del decremento netto pari a 28.086 mila euro esposto nelle "Altre variazioni" relativo agli aumenti di capitale sociale erogati alla Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. come riportato nella sezione "Partecipazioni" cui si fa rimando.

Gli Altri debiti verso società del Gruppo pari a 64.086 mila euro subiscono un decremento rispetto al 31 dicembre 2020 pari a 54.454 mila euro derivante principalmente da:

- minori debiti verso la Controllante per 100.088 mila euro derivante principalmente dall'iscrizione nel 2020 del dividendo sull'utile 2019 non deliberato sugli utili 2020;
- maggiori debiti verso altre società del Gruppo pari a 45.634 mila euro relativi principalmente all'iscrizione del contributo merci 2021 (47.279 mila euro), all'incremento delle penalità passive per *performance regime* (368 mila euro) compensati parzialmente da una riduzione delle altre penali passive (2.262 mila euro).

Gli Altri debiti correnti sono relativi principalmente a Debiti verso il personale (132.025 mila euro), Depositi cauzionali (42.686 mila euro), Debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (24.067 mila euro), Debiti verso il personale relativi al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (5.218 mila euro), Debiti per performance regime (2.880 mila euro), altri Debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (37.256 mila euro), anticipi per contributo merci anno 2021 (19.103 mila euro), debiti verso assicurazioni (15.139 mila euro).

### 34. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	valori in migliaia di euro								
	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	11.684	2.417.831	2.429.515	11.923	1.986.374	1.998.297	(239)	431.457	431.218
Acconti commerciali	4.900	60.135	65.035	6.098	60.675	66.773	(1.198)	(540)	(1.738)
Debiti commerciali v.so società del Gruppo	-	573.736	573.736	-	486.544	486.544	-	87.192	87.192
Debiti per contratti di costruzione	-	11.519	11.519	-	13.577	13.577	-	(2.058)	(2.058)
<b>Totale</b>	<b>16.584</b>	<b>3.063.221</b>	<b>3.079.805</b>	<b>18.021</b>	<b>2.547.170</b>	<b>2.565.191</b>	<b>(1.437)</b>	<b>516.051</b>	<b>514.614</b>

L'incremento dei debiti correnti verso fornitori rispetto al valore al 31 dicembre 2020 è pari a 431.457 mila euro ed è sostanzialmente riconducibile ai maggiori lavori sugli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio 2021.

Gli Acconti commerciali correnti e non correnti sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari e da società del Gruppo per un totale di 65.035 mila euro, in diminuzione rispetto al saldo al 31 dicembre 2020 per 1.738 mila euro.

I Debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un incremento netto pari a 87.192 mila euro, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- maggiori debiti per fatture da ricevere verso le imprese consociate per 68.743 mila euro;
- maggiori debiti verso la consociata Fercredit. per 37.615 mila euro per cessioni di credito da parte di fornitori terzi e gruppo;
- maggiori debiti verso le imprese controllate per 7.637 mila euro;
- minori debiti relativi a fatture ricevute verso le consociate per 16.403 mila euro principalmente riferiti a Trenitalia, Mercitalia Rail e Ferservizi;
- minori debiti verso la Capogruppo per 11.269 mila euro.

La voce Debiti per contratti di costruzione pari a 11.519 mila euro rappresenta l'ammontare lordo dovuto ai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali la fatturazione ad avanzamento, al netto dei margini rilevati, eccede i costi. La voce va correlata con la relativa voce dell'attivo "Contratti di costruzione" ricompresa tra i crediti commerciali alla quale si rinvia.

### 35. Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società la espongono a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse e di cambio), il rischio di liquidità ed il rischio di credito.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include inoltre ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica della Società.

In relazione alla presente informativa sui rischi finanziari, al fine di riconciliare il valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS7 con le attività e passività riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria societaria, si fa presente che i valori esposti nella situazione patrimoniale e finanziaria corrispondono al valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS7 al netto dei crediti di natura tributaria e delle partecipazioni. Si evidenzia inoltre che il valore delle attività e delle passività finanziarie è comprensivo dei rispettivi derivati di copertura.

#### Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un Cliente o una delle Controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria alla Società non adempiendo ad un'obbligazione e deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti finanziari verso la Pubblica Amministrazione, dai crediti relativi agli strumenti finanziari derivati e dalle disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione al rischio di credito nei confronti delle controparti, la Società ha in vigore una *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparti e per classi di *rating*.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, la Società è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito della Società al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, per categoria e per controparte. Per i dettagli relativi al valore lordo e al fondo svalutazione, si rimanda ai paragrafi delle rispettive voci di bilancio.

	31.12.2021				valori in migliaia di euro
	Pubblica Amministrazione	Clienti Terzi	Istituti Finanziari	Società del gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	51.615	367.383		631.517	1.050.515
Altre attività correnti e non correnti	3.992.676	68.397		40.458	4.101.531
Attività finanziarie correnti e non correnti		870	70.041	149.501	220.412
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			711.259		711.259
<b>Totale attività finanziarie 2021*</b>	<b>4.044.291</b>	<b>436.650</b>	<b>781.300</b>	<b>821.476</b>	<b>6.083.717</b>

\* Non sono inclusi i crediti tributari, le partecipazioni, la cassa contante e i ratei e risconti attivi

	31.12.2020				valori in migliaia di euro
--	------------	--	--	--	----------------------------

	<b>Pubblica Amministrazione</b>	<b>Clienti Terzi</b>	<b>Istituti Finanziari</b>	<b>Società del gruppo</b>	<b>Totale</b>
Crediti commerciali correnti e non correnti	52.009	229.194		299.266	580.468
Altre attività correnti e non correnti	4.537.603	75.584		44.780	4.657.968
Attività finanziarie correnti e non correnti	496.702	263	109.979	62.320	669.263
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			338.596		338.596
<b>Totale attività finanziarie 2020*</b>	<b>5.086.314</b>	<b>305.041</b>	<b>448.575</b>	<b>406.366</b>	<b>6.246.295</b>

\* Non sono inclusi i crediti tributari, le partecipazioni, la cassa contante e i ratei e risconti attivi

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile ad enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni Italiane ed il MEF. L'ammontare delle attività finanziarie, ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo, è coperto da opportuni stanziamenti al Fondo Svalutazione Crediti.

La tabella seguente fornisce la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2021 con evidenza delle classi di scaduto:

valori in migliaia di euro

<b>31.12.2021</b>						
<b>Scaduti da</b>						
	<b>Non scaduti</b>	<b>0-180</b>	<b>180-360</b>	<b>360-720</b>	<b>oltre 720</b>	<b>Totale</b>
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	4.022.188	1.593	14.759	1.241	17.960	4.057.740
Fondo Svalutazione	(3.706)	(1)	(14)	(1)	(9.727)	(13.449)
<b>Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)</b>	<b>4.018.482</b>	<b>1.592</b>	<b>14.745</b>	<b>1.240</b>	<b>8.233</b>	<b>4.044.291</b>
Società del gruppo	656.886	123.959	24.232	8.464	21.517	835.059
Fondo Svalutazione	(445)	(84)	(16)	(6)	(13.031)	(13.583)
<b>Società del gruppo (netto)</b>	<b>656.441</b>	<b>123.875</b>	<b>24.216</b>	<b>8.458</b>	<b>8.486</b>	<b>821.476</b>
Clienti terzi (lordo)	341.467	42.936	33.569	20.678	146.789	585.439
Fondo Svalutazione	(34.419)	(474)	(371)	(228)	(113.297)	(148.789)
<b>Clienti terzi (netto)</b>	<b>307.048</b>	<b>42.462</b>	<b>33.199</b>	<b>20.450</b>	<b>33.492</b>	<b>436.650</b>
Istituti finanziari	781.826					781.826
Fondo Svalutazione	(526)					(526)
<b>Istituti finanziari (netto)</b>	<b>781.300</b>	-	-	-	-	<b>781.300</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>5.763.271</b>	<b>167.929</b>	<b>72.160</b>	<b>30.148</b>	<b>50.211</b>	<b>6.083.717</b>

valori in migliaia di euro

<b>31.12.2020</b>						
<b>Scaduti da</b>						
	<b>Non scaduti</b>	<b>0-180</b>	<b>180-360</b>	<b>360-720</b>	<b>oltre 720</b>	<b>Totale</b>
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	5.049.160	3.150	369	6.496	40.832	5.100.008
Fondo Svalutazione	(4.625)	(3)	-	(6)	(9.059)	(13.694)
<b>Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)</b>	<b>5.044.535</b>	<b>3.147</b>	<b>369</b>	<b>6.490</b>	<b>31.773</b>	<b>5.086.314</b>
Società del gruppo	385.601	4.303	5.781	10.047	13.939	419.671
Fondo Svalutazione	(266)	(3)	(4)	(7)	(13.026)	(13.306)
<b>Società del gruppo (netto)</b>	<b>385.335</b>	<b>4.300</b>	<b>5.777</b>	<b>10.040</b>	<b>913</b>	<b>406.366</b>
Clienti terzi (lordo)	217.547	40.525	19.849	28.263	138.803	444.986
Fondo Svalutazione	(26.489)	(4.934)	(2.417)	(3.441)	(102.664)	(139.945)
<b>Clienti terzi (netto)</b>	<b>191.058</b>	<b>35.591</b>	<b>17.432</b>	<b>24.821</b>	<b>36.139</b>	<b>305.041</b>
Istituti finanziari	448.893					448.893
Fondo Svalutazione	(318)					(318)
<b>Istituti finanziari (netto)</b>	<b>448.575</b>	-	-	-	-	<b>448.575</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>6.069.503</b>	<b>43.038</b>	<b>23.578</b>	<b>41.351</b>	<b>68.825</b>	<b>6.246.295</b>

I crediti verso i Clienti Ordinari, scaduti da oltre 720 giorni, derivano principalmente da contenziosi di varia natura in essere con le controparti. Per il recupero di alcune di tali posizioni sono state poste in essere azioni legali, il cui iter è ancora in corso di definizione.

In alcuni casi sono state anche proposte ed effettuate operazioni di compensazione fra crediti e debiti dello stesso cliente/fornitore che hanno agevolato il recupero del credito.

I crediti verso la Pubblica Amministrazione, scaduti da oltre 720 giorni, sono riferiti principalmente ad enti locali che manifestano criticità finanziarie nel più generale quadro di sfavorevole congiuntura economico-finanziaria nazionale.

L'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito è stata classificata per classe di rischio al 31 dicembre 2021, così come determinato dall'agenzia di *rating* Standard&Poor's, ed illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in migliaia di euro

<b>2021</b>			
<b>Costo ammortizzato</b>			
	<b>12 - months expected credit losses</b>	<b>Lifetime-not impaired</b>	<b>Totale</b>
da AAA a BBB-	931.426	4.743.245	5.674.671
da BB a BB+	981	584.410	585.391
da B a CCC	2		2
Valore contabile lordo	932.409	5.327.655	6.260.064
Fondo svalutazione	(738)	(175.609)	(176.347)
<b>Valore netto</b>	<b>931.671</b>	<b>5.152.046</b>	<b>6.083.717</b>

valori in migliaia di euro

<b>2020</b>			
<b>Costo ammortizzato</b>			
	<b>12 - months expected credit losses</b>	<b>Lifetime-not impaired</b>	<b>Totale</b>
da AAA a BBB-	1.008.311	4.960.271	5.968.582
da B a CCC	378	444.598	444.975
Valori contabili lordo	1.008.689	5.404.869	6.413.559
Fondo svalutazione	(830)	(166.433)	(167.263)
<b>Valore netto</b>	<b>1.007.859</b>	<b>5.238.436</b>	<b>6.246.295</b>

Nel seguito il dettaglio delle variazioni riferite alle rettifiche e riprese di valore delle attività finanziarie:

valori in migliaia di euro

	<b>12 - months expected credit losses</b>	<b>Lifetime-not impaired</b>	<b>Totale</b>
<b>Saldo al 1° gennaio 2021</b>	<b>(830)</b>	<b>(166.433)</b>	<b>(167.263)</b>
Attività finanziarie rimborsate	387	1.500	1.887
Nuove attività finanziarie acquisite	(295)	(411)	(706)
Accantonamento Fondo svalutazione	0	(12.231)	(12.231)
Rilascio fondo	0	1.485	1.485
Utilizzo Fondo	0	481	481
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	<b>(738)</b>	<b>(179.609)</b>	<b>(176.348)</b>

### Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria.



I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità sono monitorati con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.

La gestione della liquidità di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, viene eseguita dalla Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario che permette alla società di gestire le proprie esigenze di liquidità nella gestione ordinaria nonché attraverso disponibilità finanziarie di tipo *committed* e *uncommitted* attivabili tramite la Capogruppo. Si segnala che, nel corso del 2021, è stato perfezionato il nuovo contratto *intercompany* a valere delle linee *committed* e *revolving* concesse ad FS, per l'importo di 700 milioni di euro, allo scopo di soddisfare le esigenze di liquidità di breve termine in sostituzione del precedente contratto *intercompany* nel frattempo scaduto.

In tal senso al 31 dicembre 2021 RFI ha usufruito esclusivamente di linee a breve termine per 300 milioni di euro come *bridge loan* per futuri finanziamenti a medio lungo termine.

RFI, inoltre, è titolare di un conto corrente infruttifero verso il MEF compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione tra le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI e l'avanzamento degli investimenti.

Le passività finanziarie contratte dalla società fanno principalmente riferimento a risorse finanziarie utilizzate per la realizzazione degli investimenti connessi con le tratte AV/AC.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro					
<b>31.12.2021</b>	<b>6 mesi o meno</b>	<b>6-12 mesi</b>	<b>1-2 anni</b>	<b>2-5 anni</b>	<b>Oltre 5 anni</b>	<b>Totale</b>
<b>Passività finanziarie non derivate*</b>						
Finanziamenti da banche	84.263	84.666	154.731	221.519	324.323	869.502
Passività del leasing	8.287	7.771	7.704	11.709	6.805	42.276
Debiti verso altri finanziatori	6.505	6.250	12.500	–	–	25.255
Debiti verso società del Gruppo	307.035	4.179	103.396	827.683	717.096	1.959.388
<b>Totale</b>	<b>406.089</b>	<b>102.865</b>	<b>278.331</b>	<b>1.060.911</b>	<b>1.048.224</b>	<b>2.896.420</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>363.598</b>	<b>2.699.622</b>	<b>16.584</b>			<b>3.079.804</b>
<b>Passività finanziarie derivate*</b>	<b>1.766</b>	<b>1.327</b>	<b>1.396</b>	<b>140</b>	<b>–</b>	<b>4.629</b>

\*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie sono state esposte al lordo dei ratei

	valori in migliaia di euro					
<b>31.12.2020</b>	<b>6 mesi o meno</b>	<b>6-12 mesi</b>	<b>1-2 anni</b>	<b>2-5 anni</b>	<b>Oltre 5 anni</b>	<b>Totale</b>
<b>Passività finanziarie non derivate *</b>						
Finanziamenti da banche	111.833	111.908	174.154	318.724	377.490	1.094.108
Passività del leasing	7.470	6.988	14.055	12.347	8.911	49.771
Debiti verso altri finanziatori	15.902	15.902	12.500	12.500	–	56.804
Debiti verso società del Gruppo	406.276	681.855	9.267	413.361	715.001	2.225.760
<b>Totale</b>	<b>541.481</b>	<b>816.652</b>	<b>209.977</b>	<b>756.931</b>	<b>1.101.402</b>	<b>3.426.443</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>446.933</b>	<b>2.100.237</b>	<b>18.021</b>			<b>2.565.191</b>
<b>Passività finanziarie derivate*</b>	<b>2.686</b>	<b>2.231</b>	<b>3.134</b>	<b>1.849</b>	<b>–</b>	<b>9.900</b>

\*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie sono state esposte al lordo dei ratei per interessi

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. All'interno della voce "debiti verso società del Gruppo" è compresa la quota a breve termine dei finanziamenti passivi erogati dalla Capogruppo che per loro natura sono collocati all'interno della più breve scadenza "entro 6 mesi" prevista nella tabella di informativa.

Si evidenzia che, con riferimento alle scadenze contrattuali, la quota più significativa è rappresentata dai debiti commerciali per appalti e lavori il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie al 31 dicembre 2021 e 2020, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

valori in migliaia di euro				
<b>31.12.2021</b>	<b>Valore contabile</b>	<b>Entro 12 mesi</b>	<b>1-5 anni</b>	<b>Oltre 5 anni</b>
<b>Passività finanziarie non derivate*</b>				
Finanziamenti da banche	794.964	160.397	344.785	289.782
Passività del leasing	40.259	15.458	18.304	6.497
Debiti verso altri finanziatori	25.256	12.756	12.500	-
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	1.882.094	303.477	888.763	689.854
<b>Totale</b>	<b>2.742.573</b>	<b>492.088</b>	<b>1.264.353</b>	<b>986.133</b>

\*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo dei ratei

valori in migliaia di euro				
<b>31.12.2020</b>	<b>Valore contabile</b>	<b>Entro 12 mesi</b>	<b>1-5 anni</b>	<b>Oltre 5 anni</b>
<b>Passività finanziarie non derivate *</b>				
Finanziamenti da banche	1.000.428	207.505	445.922	347.001
Passività del leasing	44.877	13.658	22.807	8.412
Debiti verso altri finanziatori	56.036	31.036	25.000	-
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.136.038	1.056.897	389.302	689.838
<b>Totale</b>	<b>3.237.379</b>	<b>1.309.097</b>	<b>883.032</b>	<b>1.045.251</b>

\*Per una più corretta rappresentazione le Passività finanziarie non derivate sono state esposte al lordo dei ratei

### Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio e di interesse. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della società a tale rischio entro livelli ritenuti accettabili, ottimizzando, al contempo, il rendimento degli investimenti. La Società utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

## Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso di interesse è associato all'intrinseca variabilità dei tassi di interesse di mercato che rende incerti flussi futuri associati alle operazioni finanziarie attive e passive.

Con riferimento all'indebitamento di medio lungo termine attuale e prospettico, la Società ha adottato, con il supporto della Capogruppo, un'organica *policy* di gestione del rischio di tasso di interesse che ha come obiettivo (i) il contenimento degli oneri finanziari complessivi (anche in presenza di scenari avversi) ad un livello non superiore alle ipotesi previste in Piano di impresa e che al contempo offra (ii) la possibilità di liberare risorse aggiuntive rispetto al costo del debito ipotizzato. Gli strumenti finanziari derivati attualmente utilizzati da RFI sono rappresentati da *Interest Rate Swap* aventi esclusiva funzione di copertura secondo i requisiti previsti nel *Cash Flow Hedge*.

Gli *Interest Rate Swap* in essere stipulati dalla Società nel 2012 a seguito di *early termination option*, essi costituiscono la prosecuzione economica delle coperture a valere sui finanziamenti a tasso variabile accessi nel 2002, il cui valore nozionale al 31 dicembre 2021 ammonta complessivamente a 171 milioni di euro.

## Stima del *fair value*

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio del Gruppo sono di natura OTC e rientrano nella valutazione al Livello 2.

Le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati standard di mercato. In particolare, si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli Swap;
- all'uso di modelli finanziari di valutazione considerati standard di mercato per i contratti di opzione (Cap e Collar).

I dati di input utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor 3mesi*, la curva *Swap vs Euribor 6mesi*, la *Eur Interest Rate Normal Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap curve (CDS)* delle parti coinvolte nel contratto derivato che rappresentano il dato di input comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del *non-performance risk*. La determinazione del *non-performance risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati *i)* l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, *ii)* le opportune CDS curve per rappresentare la loro probabilità di *default* (PD).

La seguente tabella riporta i finanziamenti (incluso la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso.

	valori in migliaia di euro					
	Valore contabile	Flussi contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	1.654.601	1.712.329	388.585	181.515	597.551	544.678
- tasso fisso	1.087.972	1.184.092	120.370	96.816	463.359	503.546
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	<b>2.742.573</b>	<b>2.896.421</b>	<b>508.955</b>	<b>278.331</b>	<b>1.060.911</b>	<b>1.048.224</b>
- tasso variabile	1.346.099	1.377.545	486.736	87.116	246.347	557.347
- tasso fisso	1.891.279	2.048.898	871.398	122.861	510.585	544.055
<b>Saldo al 31 dicembre 2020</b>	<b>3.237.379</b>	<b>3.426.443</b>	<b>1.358.133</b>	<b>209.977</b>	<b>756.931</b>	<b>1.101.402</b>

\*Per una più corretta rappresentazione le passività sono state esposte al lordo dei ratei

La tabella seguente riporta inoltre l'incidenza dei finanziamenti (inclusa la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi.

	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>
<b>Prima della copertura con strumenti derivati</b>		
tasso variabile	60,3%	41,6%
tasso fisso	39,7%	58,4%
<b>Dopo la copertura con strumenti derivati</b>		
tasso variabile	54,1%	33,4%
tasso variabile protetto	0,0%	0,8%
tasso fisso	45,9%	65,9%

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2021.

	<b>Shift + 50 bps</b>	<b>Shift - 50 bps</b>
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	2.457	(2.188)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(875)	755
<b>Totale</b>	<b>1.582</b>	<b>(1.432)</b>

Se i tassi di interesse nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 fossero stati di 50 punti base più alti, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio al netto dell'effetto fiscale sarebbe stato più alto di 1.582 mila euro. Alla stessa data, se i tassi di interesse fossero stati di 50 punti base più bassi, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio sarebbe stato più basso di 1.432 mila euro.

Si riporta altresì l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis points* in aumento e in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2021 sul *fair value* degli strumenti derivati. Si evidenzia che tali effetti sarebbero sostanzialmente da riflettere nell'apposita riserva di Patrimonio netto.

	<b>Shift + 50 bps</b>	<b>Shift - 50 bps</b>
Fair value derivati di copertura	1.179	(1.188)
<b>Totale</b>	<b>1.179</b>	<b>(1.188)</b>

## Rischio di cambio

RFI è principalmente attiva nel mercato italiano e, comunque, in Paesi dell'area euro ed è pertanto esposta solo molto limitatamente al rischio cambio derivante dalle diverse valute con cui opera.

## Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società, nell'ambito della gestione del rischio di capitale, è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale a beneficio dei diversi portatori di interesse nonché quello di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

## Attività e passività finanziarie per categoria

A completamento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella che segue riporta una riconciliazione tra Attività e Passività finanziarie esposte nelle precedenti tabelle per categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.

	valori in migliaia di euro		
<b>31.12.2021</b>	<b>Attività finanziarie</b>	<b>Passività finanziarie</b>	<b>Di cui derivati di copertura</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	72.331		
Crediti commerciali non correnti	1.746		
Altre attività non correnti	2.653.880		
Crediti commerciali correnti	1.048.770		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	148.081		
Disponibilità Liquide	711.723		
Altre attività correnti	1.463.565		
Finanziamenti a medio/lungo termine		2.231.934	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		29.310	29.310
Debiti commerciali non correnti		16.584	
Altre passività non correnti		96.132	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		470.124	
Debiti commerciali correnti		3.063.220	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		15.713	
Altre passività correnti		2.919.337	

valori in migliaia di euro			
<b>31.12.2020</b>	<b>Attività finanziarie</b>	<b>Passività finanziarie</b>	<b>Di cui derivati di copertura</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	110.526		
Crediti commerciali non correnti	1.755		
Altre attività non correnti	3.236.147		
Crediti commerciali correnti	578.714		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	568.733		
Disponibilità Liquide	338.868		
Altre attività correnti	1.438.006		
Finanziamenti a medio/lungo termine		1.897.420	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		40.765	40.765
Debiti commerciali non correnti		18.021	
Altre passività non correnti		111.472	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.295.082	
Debiti commerciali correnti		2.547.170	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		14.292	
Altre passività correnti		3.081.163	

### **36. PASSIVITA' E ATTIVITA' POTENZIALI**

Le passività potenziali riguardano principalmente i contenziosi in corso riportati nel paragrafo Procedimenti e contenziosi della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

Si riportano di seguito rispettivamente le principali passività e attività potenziali in capo alla Società che hanno avuto evoluzioni nell'esercizio 2021.

Riguardo la passività potenziale di seguito riportata la Società ha effettuato una valutazione circa il rischio di soccombenza valutandolo remoto o possibile.

#### **RFI - Gruppo COSIAC S.p.A.**

Nel 2011 il Gruppo COSIAC S.p.A. ha incardinato innanzi al Tribunale Civile di Roma una azione risarcitoria dei danni (circa 1,039 miliardi di euro) derivanti dalla asserita violazione delle regole di correttezza, imparzialità e buona fede nell'esecuzione della Concessione di prestazioni integrate relativa al raddoppio della Linea Ferroviaria Tommaso Natale – Carini, ed al collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi. Con sentenza n. 9769/2015 il Tribunale di Roma, in totale accoglimento delle difese di RFI e con condanna di COSIAC S.p.A. alla rifusione delle spese di lite, ha dichiarato la propria carenza di giurisdizione in favore del giudice amministrativo ed ha rigettato tutte le domande di responsabilità (contrattuale, precontrattuale ed extracontrattuale). COSIAC S.p.A. ha proposto appello contro tale sentenza. Con sentenza n. 1477 del 1 marzo 2019, la Corte di Appello di Roma, in parziale accoglimento dell'appello formulato da COSIAC S.p.A., ha rimesso la causa al Tribunale riconoscendo la giurisdizione del giudice ordinario sul presupposto che la domanda esercitata in giudizio da COSIAC S.p.A. sia espressione di un diritto soggettivo nascente da un contratto di diritto privato. Contro tale sentenza RFI ha proposto ricorso in Cassazione e ricorso per revocazione avanti la Corte d'Appello, per contrasto con i giudicati già formati in sede civile e amministrativa, anche in punto di giurisdizione. Con atto di citazione notificato il 3 maggio 2019, COSIAC S.p.A. ha riassunto la causa avanti il Tribunale Civile di Roma. RFI SpA si è costituita in giudizio chiedendo la sospensione del giudizio in attesa che la Corte di Cassazione e la Corte di Appello in sede di revocazione si pronuncino sulle questioni della giurisdizione e del contrasto di giudicati. Sulla richiesta di sospensione il Giudice ha posticipato ogni decisione all'esito della lettura delle memorie delle parti. Concessi i termini di cui all'art. 183, co. 6, c.p.c., la causa è stata quindi rinviata per l'ammissione dei mezzi istruttori all'udienza del 31 marzo 2021. Nelle more, con sentenza n.28388/2020 del 14 dicembre 2020, la Cassazione SS.UU. ha rigettato il ricorso di RFI confermando la decisione del Giudice di Appello. Avverso tale sentenza RFI ha proposto ricorso per revocazione avanti la Suprema Corte: il giudizio è stato trattenuto in decisione. È, altresì, ancora pendente il summenzionato giudizio di revocazione avanti la Corte d'Appello, per contrasto con i giudicati già formati in sede civile e amministrativa, anche in punto di giurisdizione (l'udienza di comparizione, più volte rinviata d'ufficio, è stata fissata al 13 aprile 2023).

#### **Delibera ART n. 20/2022**

Il 9 febbraio 2022 l'ART, con la Delibera n. 20, ha avviato un procedimento, nei confronti di Trenitalia SpA e di RFI SpA in concorso, per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio, per l'inottemperanza alle misure dell'Autorità in materia di diritti dei passeggeri, con particolare riferimento alla soppressione di un treno ed alla comunicazione di informazioni adeguate in ordine alla disponibilità di mezzi alternativi per la prosecuzione del viaggio (misure 3.4 e 4.5 dell'Allegato A alla Delibera n. 106/2018). All'esito del procedimento, la cui conclusione è fissata in centottanta giorni dalla data di notifica della delibera, potrebbe essere irrogata, nei confronti di Trenitalia SpA ed a RFI SpA, una sanzione amministrativa.

**37. COMPENSO ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE**

Si evidenzia - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D.Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 c.c. - che relativamente all'esercizio 2021 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione ed al suo network è pari a 534 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi diversi dalla revisione legale (254 mila euro)."

**38. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI**

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori ed ai membri del Collegio Sindacale, determinati sulla base delle relative delibere, per lo svolgimento delle proprie funzioni.

	valori in migliaia di euro		
<b>PERCIPIENTI</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>Variazioni</b>
Amministratori *	220	303	(83)
Sindaci	83	84	(1)
<b>Totale</b>	<b>303</b>	<b>387</b>	<b>(84)</b>

\*In aggiunta a quanto sopra, il compenso riconosciuto nell'esercizio ai membri esterni dell'Organismo di Vigilanza è pari a 54 mila euro.



**39. INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO**

I dati essenziali della Controllante diretta al 31 dicembre 2020 sono disponibili anche sul sito della Società [www.fsitaliane.it](http://www.fsitaliane.it) e presso la sede sociale di Ferrovie dello Stato Italiane.

	valori in migliaia di euro	
	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
<b>Attività</b>		
Totale attività non correnti	45.648.138	44.931.064
Totale attività correnti	4.681.211	4.956.169
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		
<b>Totale attività</b>	<b>50.329.349</b>	<b>49.887.233</b>
<b>Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	39.204.174	39.204.174
Riserve	64.737	53.586
Utili (perdite) portati a nuovo	589.951	374.612
Utile (Perdite) d'esercizio	40.959	226.673
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>39.899.821</b>	<b>39.859.045</b>
<b>Passività</b>		
Totale passività non correnti	6.882.567	5.966.161
Totale passività correnti	3.546.961	4.062.027
<b>Totale passività</b>	<b>10.429.528</b>	<b>10.028.188</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>	<b>50.329.349</b>	<b>49.887.233</b>
	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Ricavi operativi	196.811	187.257
Costi operativi	255.970	263.695
Ammortamenti	22.977	24.516
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	5.157	1.417
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	114.870	175.839
Imposte sul reddito	13.382	153.204
<b>Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali</b>		
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>40.959</b>	<b>226.673</b>

**40. PARTI CORRELATE****Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche**

Le condizioni generali che regolano le operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità, a normali condizioni di mercato.

	valori in migliaia di euro	
	2021	2020
Benefici a breve termine	4.364	4.697
Benefici successivi al rapporto di lavoro	352	364
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	0	0
<b>Totale</b>	<b>4.716</b>	<b>5.061</b>

Ai Benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2022, per un importo indicativamente non superiore a 1.130 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

I dirigenti con responsabilità strategiche, nel periodo, non hanno posto in essere direttamente o tramite stretti familiari, alcuna operazione con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

### Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
<b>Imprese controllate</b>		
Blufferies S.r.l.	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, prestazioni di servizi, canoni di locazione e riaddebito oneri condominiali, organi sociali.	Commerciali e diversi: rimborsi personale distaccato e canoni diversi.
Blu Jet Srl	Commerciali e diversi: rimborsi per cariche sociali, prestazioni sanitarie e altri servizi.	Commerciali e diversi: servizi di traghettamento, corsi di istruzione professionale e materiale di utilizzo.
Infrarail Firenze S.r.l.	Commerciali e diversi: rimborsi per costi del personale, prestazioni sanitarie, materiali di scorta	Commerciali e diversi: rimborsi costo del personale
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi: Canoni di locazione terminali merci, rimborsi per distacco organi sociali.	Commerciali e diversi: servizi di manovra, oneri condominiali. Costi per servizi (utenze), di gruppo e manutenzione materiale rotabile. Costi per godimento di beni terzi (materiale rotabile e noleggio carri), illuminazione e forza motrice immobili strumentali.
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	Commerciali e diversi: canoni di retrocessione, ricavi per prestazioni, forniture e lavori. Cariche sociali.	Commerciali e diversi: oneri per mancata liberazione di alcuni immobili, oneri condominiali, fitti e spese accessorie dei locali. Oneri per manutenzione fabbricati strumentali.
<b>Imprese collegate</b>		
Quadrante Europa S.p.A.	Commerciali e diversi: organi sociali. Finanziari: finanziamento soci	-
<b>Controllanti</b>		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Commerciali e diversi: per prestazioni di servizi, lavori e forniture, formazione, prestazioni sanitarie e canoni di locazione. Finanziari: interessi attivi	Commerciali e diversi: licenze d'uso marchio, personale distaccato fitti e spese accessorie dei locali, servizi informativi, legale del lavoro, area finanza, relazioni esterne ed affari istituzionali. Corsi di istruzione professionale e consulenza, commissioni passive non finanziarie. Finanziari: interessi passivi su conto intersocietario, obbligazioni commissioni bancarie e pt, IFRS 16
<b>Altre imprese consociate</b>		
Sita S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: canoni locazione e prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: canoni locazione e oneri condominiali
Ferservizi S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: canoni di locazione fabbricati strumentali, prestazioni sanitarie e rimborsi cariche societarie.	Commerciali e diversi: attività di global service provider, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, contabilità e tesoreria, servizi per gli acquisti titoli viaggio e prenotaz alberghi, facilities, ferrotel, gestione amministrativa della ristorazione, costi per personale distaccato e oneri condominiali.
FS Technology SpA (b)	Commerciali e diversi: Ricavi per cariche sociali dirigenti e prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi: servizi informatici e costi per personale distaccato.

Italcertifer ScpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione, utenze GSM-R, rimborsi per sperimentazione certificazioni e consulenze.	Commerciali e diversi: attività propedeutica e indagini per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari, noleggio carri e manutenzione materiale rotabile.
Mercitalia Logistics S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per servizi, prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: trasporto merci, canoni di locazione e spese accessorie. Finanziari: IFRS 16
Mercitalia Rail S.r.l.	Commerciali e diversi: canoni di locazione immobili strumentali e non strumentali, affitti da terreni, riadd oneri condominiali; ricavi da utenze GSM-R, servizi alle IF (vendita energia, serv di traghettamento, serv corrente di trazione, accessori alla circolazione); prestazioni sanitarie, ricavi per lavori e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi per trasporto e spedizioni, manutenzione materiale rotabile, noleggio carri, servizi appaltati, personale distaccato.
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer S.p.A.)	Commerciali e diversi: affitti da terreni; ricavi da utenze GSM, servizi alle IF (vendita energia, serv corrente di trazione, serv accessori alla circolazione); prestazioni sanitarie, ricavi per lavori e forniture, corsi professionali e pedaggi. Penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: manutenzione materiale rotabile, noleggio carri, trasporti e spedizioni, servizi di terzi.
Fercredit S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e servizi.	Commerciali e diversi: analisi dei fornitori. Finanziari: prestiti al personale
Italferr S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di locazione fabbricati strumentali, corsi professionali e ricavi utenze GSM.	Commerciali: Direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete, corsi di formazione.
Metropark S.p.A.	Commerciali e diversi: locazione di aree e fabbricati, rimborso personale distaccato, prestazioni sanitarie, ricavi per forniture, servizi e prestazioni.	Commerciali e diversi: servizi appaltati e prestazioni di terzi.
Mercitalia Intermodal S.p.A. (già Cemat S.p. A.)	Commerciali: canoni locazione terminali merci e prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: costi per personale distaccato.
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A. (b)	-	Commerciali e diversi: canoni e oneri condominiali
Trenitalia S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: pedaggio, corrente trazione, servizi di traghettamento e manovra, prestazioni sanitarie, canoni locazione, affitti da terreni, utenze GSM-R, vendita energia AT, servizi accessori per la circolazione, riaddebito oneri condominiali, materiali di scorta, prestazioni e forniture, penalità attive performance regime. Finanziari: sopravv. attive	Commerciali e diversi: servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, servizi informatici, fitti e spese accessorie, noleggio carri, acquisto e manutenzione materiale rotabile servizi di manovra e spedizione; spese trasferte e personale distaccato, altri servizi. Finanziari: IFRS 16
Trenitalia TPER Scarl	Commerciali e diversi: pedaggi, corrente trazione, prestazioni sanitarie, canoni locazione, utenze GSM-R, servizi accessori per la circolazione, riaddebito oneri condominiali, prestazioni e forniture, penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: rimborsi da gruppo per costi per servizi
Cremonesi Workshop	Commerciali e diverse: prestazioni sanitarie	-
Tx Logistik AG	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione, di manovra e accessori alla circolazione, canoni di locazione terminali merci, prestazioni sanitarie e corsi professionali; penalità attive performance regime.	Commerciali e diversi: performance regime e penali passive
TX Logistik Transalpine GmbH	Commerciali e diversi: servizi alla IF (pedaggio, corrente di trazione, pedaggi e serv manovra), prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: fitti canoni locazione.
FS International (b)	Commerciali e diversi: rimborsi personale distaccato	Commerciali e diversi: personale distaccato
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni lavori, servizi e forniture, prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: fitti e spese accessorie di locali e prestazioni di servizi. Finanziari: IFRS 16
Trenord S.r.l.	Commerciali e diversi: pedaggi, servizi di trazione e manovra, prestazioni sanitarie, ricavi utenze GSM-R, vendita energia AT, servizi accessori alla circolazione, canoni di locazione, prestazioni e forniture, penali attive performance regime.	Commerciali e diversi: servizi appaltati. Rimborsi per costi per servizi infragruppo.
BUSITALIA - Sita Nord (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, ricavi per utenze GSM-R, penali attive performance regime, canoni di locazione e pedaggi.	Commerciali e diversi: personale distaccato.
BUSITALIA - Campania	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni di	-

SpA	locazione, affitti terreni.	
BUSITALIA Rail Service	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, canoni aree strumentali.	Commerciali e diversi: godimento beni di terzi
TrainOSE	Commerciali e diversi: personale distaccato	Commerciali e diversi: personale distaccato
ATAF Gestioni S.r.l.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e servizi.	-
Busitalia Veneto S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
Ferrovie Sud Est S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, ricavi per prestazioni, lavori e forniture.	Commerciali e diversi: rimborsi personale distaccato.
Gruppo ANAS (b)	Commerciali e diversi: prestazioni di servizi, lavori e forniture; Ricavi per cariche sociali dirigenti.	Commerciali e diversi: canoni.
<b>Collegate di controllate</b>		
BBT S.p.A.	Commerciali e diversi: rimborso cariche societarie, canoni locazione, attraversamenti ed accessi all'IF, prestazioni varie, forniture e materiale di scorta.	Commerciali e diversi: prestazioni personale distaccato.
Terminal Tremestieri S.r.l.	Commerciali e diversi: cariche sociali.	-
<b>Collegate di Gruppo</b>		
Eurogateway S.r.l.	Commerciali e diversi: servizi accessori alla circolazione, utenze GSM-R.	-
Metro 5	Commerciali e diversi: cariche sociali.	
SITAF SpA	Commerciali e diversi: attraversamenti ed accessi speciali.	Commerciali e diversi: pedaggi autostradali veicoli.
LI-NEA S.p.A.	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie.	-
<b>Altre parti correlate</b>		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: manutenzione rete AT, attraversamento e accessi speciali, esercizio e telecondizioni rete.	Commerciali e diversi: illuminazione e forza motrice, energia elettrica per trazione treni, utenze. Finanziari: mutui e interessi di mora
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti terreni, attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: utenze (acqua, energia, gas), illuminazione e forza motrice ed energia elettrica per trazione treni. Finanziari: interessi convenzionali e di mora
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, affitti terreni ed aree strumentali; corrispettivi per interventi su binari di raccordo.	Commerciali e diversi: utenze gas e combustibile, impiego autoveicoli ed autocarri di servizio.
Gruppo Leonardo	Commerciali e diversi: canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali, utenze GSM-R.	Commerciali e diversi: corsi di istruzione professionale
Gruppo GSE	Commerciali: prestazioni di servizi	Commerciali e diversi: energia elettrica per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche.
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali, prestazioni per lavori c/terzi.	Commerciali e diversi: servizi
Gruppo IstPolZeccaStato	Commerciali e diversi: attraversamenti, accessi speciali e parallelismi.	Commerciali e diversi: acquisto spazi avvisi legali, pubblicità ed eventi. Finanziari: interessi su depositi cauzionali
Gruppo Poste Italiane	Commerciali e diversi: canoni locazione fabbricati strumentali e non strumentali, affitti da terreni. Finanziari: conti corrente	Commerciali e diversi: spese postali e servizi vari.
Gruppo RAI	Commerciali e diversi: canoni di locazione, attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: canoni.
Gruppo ENAV	Commerciali e diversi	Commerciali e diversi
Gruppo Sitaf	Commerciali e diversi: attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	-	Commerciali e diversi: contributi previdenziali e oneri sociali
Altri fondi pensione	-	Commerciali e diversi: polizze assicurative e oneri sociali
Gruppo Banca Monte dei Paschi di Siena	-	Commerciali e diversi ceduti
Fondazione FS	Commerciali e diversi: canoni di locazione, affitti di terreni, prestazioni di servizi e sanitarie.	Commerciali e diversi: liberalità, spese eventi e mostre.

Società controllate da Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, attraversamenti e accessi speciali, corsi professionali	Commerciali e diversi: canoni per godimento di beni terzi.
Scarl, associazioni, geie, par	Commerciali e diversi: rimborsi prestazioni di servizi	Commerciali e diversi: quote associative

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta).

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

### Altre operazioni con parti correlate

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali delle transazioni con parti correlate relativi al 2021.

Si fa presente che i rapporti economici esistenti tra la Società e le parti correlate sono esposti separatamente, ovvero senza effettuare compensazioni tra componenti positive e negative, pur se tali componenti si riferiscono a transazioni equivalenti (per esempio rimborsi).

Pertanto, i dati esposti non necessariamente coincidono con quanto riportato nelle corrispondenti tabelle di Note esplicative al presente bilancio.

### Rapporti commerciali e di altra natura

Denominazione	valori in migliaia di euro				
	31 dicembre 2021			2021	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
<b>Imprese controllate</b>	<b>8.350</b>	<b>25.354</b>	–	<b>101.962</b>	<b>9.163</b>
Bluferries S.r.l.	187	211	–	37	297
Blu Jet Srl	126	678	–	13.714	145
Terminali Italia S.r.l.	1.799	2.427	–	2.157	1.821
Grandi Stazioni Rail S.p.A.	5.775	13.094	–	87.196	6.802
Tunnel Ferr. del Brennero Spa	–	–	–	–	–
Infrarail Firenze S.r.l.	464	8.943	–	(1.141)	98
<b>Imprese collegate</b>	<b>24</b>	–	–	–	<b>25</b>
Quadrante Europa S.p.A.	24	–	–	–	25
<b>Controllanti</b>	<b>23.935</b>	<b>26.984</b>	<b>568.525</b>	<b>24.861</b>	<b>3.263</b>
Ferrovie dello Stato S.p.A.	23.935	26.984	568.525	24.861	3.263
<b>Altre imprese consociate</b>	<b>639.700</b>	<b>588.536</b>	–	<b>222.218</b>	<b>1.143.594</b>
Sita S.p.A. in liquidazione	67	2	–	–	–
Ferservizi S.p.A.	798	17.697	–	64.138	663
Italcertifier ScpA	552	433	–	211	668
Mercitalia Logistics S.p.A.	2.601	1.230	–	876	5
Mercitalia Intermodal (già CEMAT)	1.219	284	–	–	21
Mercitalia Rail S.r.l.	84.666	85.103	–	15.128	54.456
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	763	9.528	–	8.728	859
Fercredit S.p.A.	13	261.201	–	145	27
Italferr S.p.A.	3.138	109.576	–	1.889	502
Metropark S.p.A.	2.807	195	–	59	1.162
Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A.	–	275	–	600	–
Trenitalia S.p.A.	427.695	75.360	–	35.807	900.977
TRENITALIA TPER SCARL	20.921	684	–	555	54.948
Tx Logistik AG	405	4	–	–	(14)
TX Logistik GmbH	–	–	–	–	–
TX Logistik Transalpine GmbH	2.322	17	–	2	3.569
FS International	335	–	–	(497)	–
FS Sistemi Urbani S.r.l.	3.695	3.797	–	6.683	1.902
Trenord S.r.l.	49.797	1.937	–	(519)	113.794
BUSITALIA Sita Nord S.r.l.	522	23	–	101	1.305
BUSITALIA Campania SpA	48	–	–	–	123
BUSITALIA Rail Service	2	6	–	13	41
Busitalia Veneto S.p.A.	56	–	–	–	168
Cremonesi Workshop	9	–	–	–	11

ATAF Gestioni S.r.l.	34	-	-	-	286
TrainOSE	25	-	-	(25)	-
FSE S.r.l.	26.422	-	-	(1.306)	7.587
FSE Trasporto Gomma	20	-	-	(110)	18
Gruppo ANAS	10.741	336	-	2	227
FS Technology SpA	24	20.848	-	89.740	290
<b>Collegate di controllate</b>	<b>8.535</b>	<b>61</b>	<b>-</b>	<b>(812)</b>	<b>5.825</b>
BBT S.p.A.	8.535	61	-	(812)	5.824
Terminal Tremestieri S.r.l.	-	-	-	-	1
<b>Collegate di Gruppo</b>	<b>10</b>	<b>67</b>	<b>-</b>	<b>8</b>	<b>48</b>
Eurogateway S.r.l.	-	-	-	-	1
Metro 5	10	-	-	-	10
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano)	-	-	-	-	-
SITAF SPA AD EQUITY	-	66	-	8	18
LI-NEA S.p.A.	-	-	-	-	20
<b>Altre parti correlate</b>	<b>19.613</b>	<b>259.118</b>	<b>23.172</b>	<b>958.090</b>	<b>7.749</b>
Gruppo ENEL	10.387	27.049	20.001	77.063	1.235
Gruppo ENI	948	2.203	274	1.640	457
Gruppo Leonardo	53	4.255	-	74	27
Gruppo Invitalia	(67)	12.137	431	-	78
Gruppo CDDPP	6.733	150.709	2.452	99.570	6.335
CONSAP S.p.A.	1	-	-	-	-
Gruppo ENAV	14	44	-	1	-
Gruppo GSE	2	52.802	-	753.782	31
Gruppo	1	65	-	353	12
IstPolZeccaStato	-	-	-	-	-
Gruppo Poste Italiane	340	23	14	425	334
Gruppo RAI	9	5	-	1	5
Gruppo SOGIN	1	-	-	-	-
Fondo pensione EUROFER/PREVINDAI	-	6.780	-	8.699	-
Altri fondi pensione	664	2.358	-	8.821	-
Scarl, associazioni, geie, par	168	163	-	1.084	100
Società controllate da Ferrovie Nord Milano	161	71	-	6	411
Fondazione FS	198	17	-	6.571	(1.277)
Gruppo Banca Monte dei Paschi di Siena	-	436	-	-	-
Gruppo SITAF	2	1	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>700.168</b>	<b>900.118</b>	<b>591.697</b>	<b>1.306.327</b>	<b>1.169.667</b>

1) Relativamente ai rapporti con le partecipate dal MEF di cui all'elenco allegato, le singole società partecipate del MEF, vanno considerate all'interno del proprio Gruppo di appartenenza e sommate con le altre parti correlate presenti nel medesimo Gruppo. Ad esempio eventuali rapporti con TERNA dovranno essere sommati ad altri rapporti con società dello stesso Gruppo, all'interno della voce: Gruppo Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDDPP)

2) Eventuali importi negativi, laddove presenti, sono in ogni caso rappresentativi di posizioni non compensate con quelle di segno opposto.

**Rapporti finanziari**

Denominazione	valori in migliaia di euro				
	31 dicembre 2021		2021		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
<b>Imprese collegate</b>	<b>265</b>	-	-	-	-
Quadrante Europa S.p.A.	265	-	-	-	-
<b>Controllanti</b>	<b>149.499</b>	<b>1.890.526</b>	<b>75.078</b>	<b>22.816</b>	<b>29</b>
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	149.499	1.890.526	75.078	22.816	29
<b>Altre imprese consociate</b>	-	<b>8.515</b>	-	<b>210</b>	<b>26.350</b>
FS Sistemi Urbani	-	3.654	-	92	-
Trenitalia S.p.A.	-	3.368	-	71	26.350
Mercitalia Logistics	-	1.265	-	15	-
Fercredit S.p.A.	-	227	-	33	-
<b>Altre parti correlate</b>	<b>2.834</b>	<b>25.000</b>	-	<b>27</b>	-
Gruppo Poste Italiane	2.835	-	-	-	-
Gruppo ENAV	(1)	-	-	-	-
Gruppo CDDPP	-	25.000	-	1	-
Gruppo Enel	-	-	-	26	-
IPZS	-	-	-	1	-
<b>TOTALE</b>	<b>152.599</b>	<b>1.924.041</b>	<b>75.078</b>	<b>23.053</b>	<b>26.379</b>

1) Relativamente ai rapporti con le partecipate dal MEF di cui all'elenco allegato, le singole società partecipate del MEF, vanno considerate all'interno del proprio Gruppo di appartenenza e sommate con le altre parti correlate presenti nel medesimo Gruppo. Ad esempio eventuali rapporti con TERNA dovranno essere sommati ad altri rapporti con società dello stesso Gruppo, all'interno della voce: Gruppo Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDDPP)

**41. GARANZIE**

Garanzie	valori in migliaia di euro	
	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
<b>1. RISCHI</b>		
1.1 Fidejussioni	230.371	230.313
<b>Totale 1</b>	<b>230.371</b>	<b>230.313</b>
<b>2. ALTRI</b>		
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	4.894.150	4.712.151
<b>Totale 2</b>	<b>4.894.150</b>	<b>4.712.151</b>

La voce "Rischi" si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate da RFI verso le Amministrazioni Pubbliche (Ministero dell'Ambiente, Regioni e Province) interessate all'attraversamento delle linee AV/AC.

La voce "Fidejussioni rilasciate a favore della Società" si riferisce principalmente alle garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane nell'interesse di RFI a favore di terzi (Erario per crediti IVA, Società GSE per energia, etc.) ed alle garanzie prestate a favore della Società dai *General Contractor*, enti appaltanti e fornitori.

**42. IMPEGNI FINANZIARI DI TERZI**

Si espone di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2021, relative agli impegni presi da Enti come lo Stato e l'Unione Europea a favore della Società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di

finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, così come rappresentato nella seguente tabella:

*Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2021:*

valori in migliaia di euro

	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Anticipazioni erogate	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
Al 31 dicembre 2020	139.549.838	86.522.867	4.803.235	84.167.789	–	48.223.736	2.355.078
Al 31 dicembre 2021	178.777.519	94.877.908	3.749.464	89.056.086	3.742.530	80.150.147	2.079.292
Delta	39.227.681	8.355.041	(1.053.771)	4.888.297	3.742.530	31.926.411	(275.786)

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2021 ammontano a circa 179 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi di Bilancio che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento *ad hoc*, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2020, le risorse disponibili registrano un incremento di 39.227.681 mila euro, dovuto ai nuovi finanziamenti disposti a favore della Società nel corso del 2021, tra cui quelli arrecati nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con il DL 59/2021 e con la Legge di Bilancio 2022. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2021 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 94.877.908 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Leggi di Bilancio che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2021 a 89.056.086 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2020, registrano un incremento di 4.888.297 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2021 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 3.749.464 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del MEF e nei confronti del MIT per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi di Bilancio e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

Infine, le anticipazioni finanziarie concesse agli appaltatori in base alla legislazione vigente, a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ma ancora non rientranti tra le contabilizzazioni di lavori effettivamente realizzati sopra indicati, ammontano al 31 dicembre 2021 a 3.742.530 mila euro.



**43. INFORMAZIONI EX LEGE n.124/2017**

Di seguito si riportano le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 commi 125 e 126, che trovano ulteriori dettagli anche in altre sezioni del presente documento.

I dati economici fanno riferimento alle entrate ed uscite di cassa dell'anno 2021.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 125 della Legge n. 124/2017 con riferimento all'anno 2021:

<b>Soggetto Erogante</b>	<b>Descrizione</b>	<b>2021</b>
MEF	Contributi c/impianti	7.503.353.962
MIMS	Contributi c/impianti	460.851.285
Presidenza del Consiglio dei Ministri	Contributi c/impianti	120.487.075
UE	Contributi c/impianti	105.894.367
Enti Locali	Contributi c/impianti	164.183.163
MIMS	Contributi c/esercizio	153.240.000
MEF	Contributi c/esercizio	1.065.556.791
MIMS Cap 1274 - incentivazione trasporto merci	Contributi passanti*	199.800.000
CSEA	Contributi passanti*	422.867.818
Fondimpresa	Aiuti alla formazione (art.31)	1.710.365

*(\*) si specifica che i beneficiari ultimi dei contributi passanti (MIMS cap. 1274 – CSEA) sono le imprese ferroviarie.*

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 126 della Legge 124/2017 con riferimento all'anno 2021:

<b>Soggetto beneficiario</b>	<b>Descrizione</b>	<b>2021</b>
Fondazione Fs Italiane	Contributo	6.672.000
Associazione Nazionale DLF	Contributo	1.239.481
ART, Fondazione Politecnico, I.G.I. e Ass.per la Protezione dalle Corrosioni Elettr., Ass. Euromobility, Class Onlus, Archeolog e Motus	Quote associative e Sponsorizzazioni	1.540.898

#### **44. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**

##### **Gennaio**

##### **Decreto Legge n. 4 del 27 gennaio 2022**

In data 27 gennaio 2022 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.21 il Decreto Legge n. 4 *Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico* (cd. Decreto Sostegni-ter). L'Art. 25 *Misure urgenti per il settore ferroviario* contiene norme di interesse del GI, in particolare al comma 1 viene stanziata la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034 a favore di RFI che, entro il limite massimo dello stanziamento, dovrà riconoscere una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'articolo 17, comma 4, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci. Eventuali risorse residue, nell'ambito di quelle di cui al comma 1, sono destinate a compensare il GI delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel medesimo periodo.

##### **Febbraio**

##### **Delibera ART n. 21/2022 del 9 febbraio 2022**

In data 9 febbraio 2022 l'ART ha notificato a RFI l'avvio di un procedimento individuale per l'eventuale adozione di un ordine di rideterminazione della metodologia applicata e, conseguentemente, di applicazione di una nuova metodologia di allocazione, in relazione agli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del D.L. 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106 (cd. Sostegni-bis).

##### **Impugnazione Lodo RFI – FCA (Fiat Chrysler Automobili N.V.)**

In data 2 febbraio 2022, è stata depositata la sentenza n. 3260 della Corte di Cassazione con cui la Suprema Corte ha rigettato il ricorso principale di FCA, dichiarato inammissibile il ricorso incidentale di RFI, compensando le spese tra le parti e condannandole al pagamento di un importo a titolo di contributo unificato.

Il giudice di legittimità ha dunque confermato integralmente la sentenza della Corte di Appello di Roma n. 5276/2015 che aveva accolto l'impugnativa del Lodo del luglio 2013 proposta da RFI, disponendo la restituzione da FCA a RFI di gran parte dell'importo pagato dalla stessa RFI a FCA in esecuzione del predetto Lodo.

---

**PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO**

Il Bilancio della società chiuso al 31 dicembre 2021 evidenzia un utile netto di euro 274.649.273,88.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile netto dell'esercizio 2021 per il 5% pari ad euro 13.732.463,69 a riserva legale, per euro 150.000.000,00 alla distribuzione dei dividendi all'azionista in coerenza con le pertinenti previsioni di cui al Decreto Legislativo n. 112 del 2015 s.m.i., e per la parte restante, pari ad euro 110.916.810,19 ad utili portati a nuovo.

*Roma, 8 marzo 2022*

Per il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATRICE DELEGATA E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. AL 31 DICEMBRE 2021**

I sottoscritti Vera Fiorani ed Andrea Pascucci, rispettivamente “Amministratrice Delegata” e “Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., tenuto conto di quanto previsto dall'art. 22 dello Statuto sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nonché di quanto precisato nel successivo punto 2, attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2021.

1. Al riguardo si precisa che la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'“*Internal Controls – Integrated Framework*” emesso dal “*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*” che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale e che da tale valutazione *non sono emersi aspetti di rilievo*.

2. Si attesta, inoltre, che:

3.1. il Bilancio d'esercizio:

a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;



- b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

3.2. La Relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 8 marzo 2022

Vera Fiorani

Amministratrice Delegata

Andrea Pascucci

Dirigente Preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI  
AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429, II COMMA, DEL CODICE CIVILE SUL  
PROGETTO DI BILANCIO DELLA SOCIETA' RETE FERROVIARIA  
ITALIANA S.p.A. (R.F.I.) RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31  
DICEMBRE 2021**

Signori azionisti,

il Collegio riferisce in merito all'attività di vigilanza che è stata svolta nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

Il progetto di Bilancio della Società per l'anno 2021, che il Consiglio di Amministrazione sottopone al Vostro esame, si articola nella Relazione Finanziaria annuale che comprende lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico, il Rendiconto finanziario, le Note esplicative al Bilancio e la Relazione sulla Gestione.

Il suddetto progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella riunione tenutasi l'8 marzo 2022 e messo a disposizione del Collegio nel corso della stessa riunione.

L'Assemblea per l'approvazione del bilancio è stata indetta, in prima convocazione, per il giorno 8 aprile 2022.

La Società ha redatto Bilancio separato. Il Bilancio consolidato è predisposto a cura della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Il Collegio Sindacale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di seguito RFI, redige, ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice civile, la presente relazione sul bilancio, illustrando in sintesi le attività svolte durante l'esercizio 2021 dal Collegio.

L'attuale composizione del Collegio sindacale è la seguente:

- Dott. Mauro D'Amico – Presidente;

- Prof. Lorenzo Stanghellini - Componente effettivo;
- Dott.ssa Silvia Razzolini - Componente effettivo.

L'anno 2021 è stato caratterizzato dal perdurare dell'emergenza sanitaria conseguente alla diffusione in Italia e nel mondo del virus COVID-19 (c.d. "coronavirus"). La pandemia ha continuato a interessare ogni settore del Paese, su cui ha inciso in termini economici, finanziari e sociali. Tuttavia, l'adozione di una serie di misure mirate al contenimento del diffondersi della pandemia e dei suoi effetti, il sostanziale successo della campagna vaccinale e l'intervento finanziario dello Stato in campo sia economico e sia sociale hanno consentito un riavvio delle attività economiche con una crescita dei consumi e degli investimenti: il PIL ha infatti registrato una crescita del 6,5%.

La Società, come già avvenuto lo scorso anno, ha fronteggiato tempestivamente ed efficacemente gli effetti della pandemia adottando idonee misure, anche organizzative, per garantire la continuità delle attività, soprattutto sotto il profilo degli investimenti, assicurando al contempo adeguati presidi a tutela della salute.

Quindi, nonostante il perdurare della pandemia per tutto l'esercizio, la Società ha conseguito un netto miglioramento dei ricavi e quindi del risultato economico e altresì ha incrementato gli investimenti rispetto all'anno precedente.

L'attuale scenario, tuttavia, continua ad essere permeato da incertezza, oltre che per effetto della pandemia, anche soprattutto a causa del recente conflitto tra la Russia e l'Ucraina, che già ha iniziato ad incidere negativamente sul quadro macroeconomico e finanziario: ulteriore crescita dell'inflazione, volatilità dei prezzi delle materie prime, con particolare riferimento al settore dell'energia, possibili rischi di approvvigionamento, volatilità dei mercati finanziari etc.

L'evoluzione di siffatto scenario, anche nel quadro delle eventuali misure



governative che verranno adottate, sarà ovviamente soggetta a monitoraggio e a valutazione da parte della Società, al fine di assumere le decisioni più idonee per garantire la gestione operativa della rete infrastrutturale coerentemente al contesto.

L'attività di vigilanza demandata al Collegio Sindacale è stata effettuata in conformità alle norme di legge, del Codice civile e dello statuto al fine di verificare il rispetto dei principi di corretta amministrazione di cui all'art. 2403 del Codice civile e in conformità alle norme e ai principi di comportamento emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti contabili.

In particolare, nell'esercizio dell'attività di vigilanza, il Collegio, nel corso del 2021:

- a. ha vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione. A tal fine, si è riunito complessivamente otto volte;
- b. ha partecipato a tutte le riunioni assembleari, consiliari e del Comitato Audit e Controllo e Rischi e dunque a una Assemblea dei Soci, a dodici riunioni del Consiglio di Amministrazione e a nove riunioni del Comitato. Tutte le riunioni si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle stesse, il Collegio ha avuto modo di approfondire specifici temi inerenti alla gestione e all'organizzazione di RFI;
- c. ha preso visione della relazione dell'Organismo di Vigilanza, dalla quale non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del Modello Organizzativo ex decreto legislativo n. 231/01;
- d. ha preso visione delle relazioni della Direzione Audit ed esaminato le periodiche informative sugli esiti dell'attività di controllo trasmesse al



- Presidente del Collegio. Da tali documenti si evince che la Società ha proceduto costantemente e attivamente alla verifica del rispetto delle procedure aziendali, intervenendo tempestivamente laddove siano state riscontrate azioni suscettibili di correzione e miglioramento, anche attraverso l'adozione di idonei strumenti di monitoraggio;
- e. ha preso atto che le operazioni con le parti correlate sono state regolate ed effettuate applicando criteri analoghi a quelli che sarebbero stati ragionevolmente applicati sul mercato ed eseguite nell'interesse della Società, come risulta indicato nella sezione delle note esplicative al bilancio che descrive in dettaglio tali operazioni (punto 40);
  - f. ha acquisito informazioni in ordine all'organizzazione ed alla gestione delle Società controllate;
  - g. ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società, anche attraverso la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non ha osservazioni particolari da riferire;
  - h. ha in particolare valutato la capacità del sistema amministrativo e contabile di rappresentare correttamente i fatti di gestione, tenuto anche conto delle informazioni ricevute dai responsabili delle rispettive funzioni, nonché della Relazione del Dirigente preposto, datata 28 febbraio 2022. A tale riguardo non ha particolari osservazioni da riferire;
  - i. è stato periodicamente informato dagli amministratori, ai sensi dell'art. 2381, comma 5, nel rispetto delle previsioni statutarie, sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione. Anche in considerazione di ciò, può ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate nel corso delle riunioni del Consiglio di amministrazione sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono



- manifestatamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- j. ha incontrato più volte la Società incaricata della revisione legale dei conti per il consueto scambio di informazioni in merito all'attività svolta e non ha rilevato elementi di criticità;
  - k. ha verificato l'indipendenza della suddetta Società, tenuto conto anche della specifica attestazione dalla medesima rilasciata in data 24 marzo 2022;
  - l. non ha riscontrato operazioni atipiche e inusuali;
  - m. non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice civile, né esposti;
  - n. ha rilasciato il proprio parere sulla nomina del Dirigente Preposto nel corso della riunione consiliare del 2 febbraio 2021;
  - o. ha rilasciato il proprio parere sull'aggiornamento 2022 del Piano triennale Internal Audit nel corso della riunione consiliare del 23 novembre 2021.

Il Collegio indica di seguito, sinteticamente, gli eventi che hanno avuto maggior impatto sulla Società nel corso del 2021 e le operazioni di maggiore rilievo attuate dalla stessa nel corso del medesimo esercizio, facendo rinvio, per una esaustiva trattazione e per maggiori dettagli, alla Relazione sulla gestione:

1. **Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026** - Nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 26 dell'1 febbraio 2021 è stato pubblicato il Decreto 7 dicembre 2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora MIMS) che individua le opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle

Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026, comprese quelle per l'accessibilità, distinte in opere essenziali, connesse e di contesto, disponendo per ciascuna di esse il relativo finanziamento a valere sulle risorse di cui al comma 18 dell'art.1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160. I finanziamenti destinati a RFI sono pari a 103 milioni di euro;

2. **CER (*Community of European Railways*)** - Il 25 marzo 2021 ha avuto luogo la prima riunione delle CER IM CEO Coalition, presieduta dagli amministratori delegati dei gestori infrastrutturali membri della CER. Essa è stata istituita per individuare e per condividere soluzioni finalizzate alla realizzazione di una rete europea interoperabile ed a incrementare la quota modale dei traffici ferroviari merci e passeggeri. Dalla riunione sono emersi sei punti principali da approfondire mediante la costituzione di appositi gruppi di lavoro: la revisione del Regolamento TEN-T 1315/2013, la revisione del Regolamento merci 913/2010, la gestione digitalizzata della capacità ferroviaria e il nuovo processo di progettazione dell'orario ferroviario, il rilancio di nuovi servizi del trasporto passeggeri internazionale, la standardizzazione del sistema CCS (Command Control Signaling) e l'implementazione del sistema ERTMS. A novembre, i CEO dei gestori infrastrutturali hanno discusso con la Commissione Europea in ordine alle possibili iniziative da intraprendere per assicurare il completamento della rete TEN-T e migliorare l'operatività dei corridoi ferroviari merci, per incrementare i collegamenti passeggeri internazionali e per rendere il trasporto ferroviario sempre più efficiente ed interoperabile con l'adozione di nuovi sistemi digitalizzati per la gestione della capacità e della circolazione;

3. **Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)** – Ad aprile il Parlamento ha approvato il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

(PNRR), che è stato inviato all'UE per la sua approvazione. Il PNRR dell'Italia è stato definitivamente in data 13 luglio 2021. Nell'ambito di tale piano RFI assume un ruolo rilevante con particolare riferimento alla missione "Infrastrutture per una mobilità sostenibile";

4. **Decreto-legge n. 59 del 7 maggio 2021 "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti"** - Tale provvedimento reca disposizioni relative al finanziamento di interventi di interesse della Società;
5. **Linea AV/AC Verona - Padova: Tratta Verona – Padova, Secondo Lotto funzionale - Attraversamento di Vicenza** - RFI, a maggio, ha sottoscritto con il Consorzio Iricav Due l'accordo per lo sviluppo del progetto definitivo del Secondo Lotto Costruttivo del Secondo Lotto Funzionale "Attraversamento di Vicenza";
6. **Decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021 "Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure"** - Il provvedimento reca disposizioni finalizzate alla definizione di un quadro normativo nazionale diretto a semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
7. **Progetto definitivo del raddoppio Termoli – Ripalta** – Nel mese di giugno è stato approvato il progetto definitivo del raddoppio Termoli – Ripalta che rientra nel più ampio progetto di raddoppio della Pescara – Bari;



8. **PRIME (*Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*)** - A giugno RFI ha partecipato al diciassettesimo *meeting* plenario di PRIME, nel corso del quale si sono affrontate in chiave strategica le misure da adottare per il rilancio del trasporto ferroviario passeggeri internazionale con particolare riferimento al possibile ruolo dei pedaggi per accrescere la competitività del trasporto ferroviario rispetto alle altre modalità di trasporto e per ridurre i fenomeni di congestione della rete. A novembre, in sede di riunione plenaria di PRIME, sono state affrontate tematiche strategiche per incrementare l'efficienza, la sostenibilità e la resilienza del trasporto ferroviario;
9. **Finanziamenti *intercompany* a valere sui prestiti bancari** - A giugno 2021, FS Italiane ha sottoscritto tre distinti contratti di prestito bancari per un importo complessivo di 500 milioni di euro, della durata di 3 anni. A valere su tali fondi, FS Italiane ha concesso a RFI tre prestiti *intercompany* finalizzati a finanziare parte dei fabbisogni annuali di medio/lungo termine;
10. **Linea di credito a valere sulla nuova *Sustainability Linked Facility*** - A giugno 2021, FS Italiane ha stipulato una nuova linea di credito *committed e revolving* di 2,5 miliardi di euro e di durata triennale. A valere su una quota di tali risorse, è stata concessa una linea di credito *committed* a RFI per un massimo di 700 milioni di euro, allo scopo di soddisfare le esigenze di liquidità di breve termine di quest'ultima;
11. **Conversione del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, recante "Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali"** (cd.



**Sostegni-bis)** - Con la legge 23 luglio 2021, n. 106, è stato convertito, con modificazioni, il decreto-legge n. 73/2021, che agli articoli 73 e 73-ter reca disposizioni a sostegno della ripresa del traffico ferroviario e in materia di investimenti;

12. **Finanziamento ponte *intercompany*** - A luglio 2021, FS ha concesso a RFI un *Bridge Loan intercompany* per 300 milioni di euro, con scadenza 29 dicembre 2021, successivamente prorogato al 31 marzo 2022, per consentire a RFI di gestire temporaneamente il proprio fabbisogno finanziario per investimenti;
  
13. **Protocollo d'Intesa tra Regione Piemonte – Gruppo Torinese Trasporti (GTT) – RFI** - A ottobre 2021 è stata sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra la Regione Piemonte, GTT e RFI per disciplinare il subentro di RFI, ai sensi dell'art. 47, comma 4, del decreto-legge n. 50 del 2017, nella gestione unitaria della stazione ferroviaria di Settimo Torinese in relazione alla messa in servizio del nuovo apparato ACC;
  
14. **Progetto definitivo del Ripristino della linea Palermo - Trapani via Milo** - A novembre 2021 è stato approvato il progetto definitivo del Ripristino della linea Palermo - Trapani via Milo, tratta compresa tra Alcamo Diramazione e Trapani e Sottovia stradale al km 119+353 e viabilità di collegamento tra la via Marsala e la via Virgilio del Comune di Trapani;
  
15. **Linea AV/AC Milano – Verona: Tratta Brescia – Verona** – A novembre 2021, è stato approvato il progetto preliminare della Linea AV/AC Milano – Verona: Tratta Brescia – Verona, Quadruplicamento in



affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia - fase funzionale della nuova tratta Brescia – Verona;

16. **Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova** - A novembre 2021, è stato approvato il progetto definitivo del Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova, 1<sup>a</sup> Fase funzionale – Raddoppio tratta Piadena – Mantova;
17. **Accordo tra la Regione Abruzzo, Società Unica Abruzzese Di Trasporto S.p.A (TUA) e RFI** - A dicembre 2021, è stato sottoscritto un Accordo tra la Regione Abruzzo, TUA e RFI per l'affidamento a RFI, ai sensi dell'art. 11, comma 11, del D. Lgs. n. 112/2015, dello svolgimento delle funzioni essenziali relativamente alle infrastrutture ferroviarie regionali in concessione alla Società TUA;
18. **Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest** – A dicembre 2021, a seguito dell'ultimazione della Progettazione Definitiva, RFI ha provveduto ad inviare, agli Enti interessati, il progetto definitivo del Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest, ai fini dell'avvio del relativo iter autorizzativo;
19. **Linea ferroviaria Roma-Viterbo** – A dicembre 2021, è stato approvato il progetto definitivo della realizzazione della Linea ferroviaria Roma-Viterbo, Raddoppio Cesano – Bracciano: Tratta Cesano-Vigna di Valle;
20. **Legge n. 233 del 2021, di conversione del decreto-legge 6 novembre 2021, n.152, recante “Disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano di ripresa e resilienza (PNRR) e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose”** – A fine dicembre è stata pubblica la legge di conversione del decreto-legge n. 152 del 2021. Con tale provvedimento si sono adottate misure per la semplificazione e la velocizzazione del Recovery Plan;



21. **Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF)** – Il 30 dicembre 2021, in ossequio alle disposizioni per la semplificazione delle procedure e la velocizzazione degli investimenti ferroviari, il MIMS ha trasmesso al Parlamento il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF), previsto nell’ambito delle riforme del PNRR, per la definizione e approvazione del Contratto di Programma;

22. **Legge di Bilancio 2022** - Il 31 dicembre 2021 è stata pubblicata la legge 30 dicembre 2021, n. 234 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024”, la quale reca alcune disposizioni in materia di finanziamento di investimenti per la infrastruttura ferroviaria.



Il Collegio fa, altresì, presente che, in ottemperanza alle disposizioni di cui agli artt. 2497 e seguenti del Codice civile, la Società ha fornito, nella Relazione sulla gestione, informativa in merito alla propria soggezione all’altrui attività di direzione e coordinamento. In particolare, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., unico azionista, titolare del 100% del Capitale sociale, esercita le attività di direzione e di coordinamento, nel rispetto dei principi di autonomia ed indipendenza del Gestore dell’Infrastruttura di cui al decreto legislativo n. 112/2015.

Relativamente al Bilancio d’esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, il Collegio riferisce che, non essendo allo stesso demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, ha vigilato sull’impostazione dello stesso, sulla sua conformità alla legge in ordine alla formazione ed alla struttura, e non ha osservazioni particolari da riferire.

Per quanto a conoscenza del Collegio, infatti, gli Amministratori, nella



redazione del suddetto Bilancio e nella predisposizione della Relazione sulla gestione, si sono comportati in maniera coerente alle norme di legge vigenti in materia e, in particolare, non hanno derogato alle disposizioni di cui agli articoli 2423 e 2423 bis del Codice civile.

In particolare, la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge, illustra adeguatamente, unitamente con le note esplicative al bilancio, i fattori di rischio in grado di determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, nonché l'insieme delle attività poste in essere per il loro monitoraggio e rappresenta in modo esauriente i fatti principali, cui si è fatto cenno, che hanno caratterizzato la gestione 2021.

Per quanto riguarda i fatti intervenuti oltre la chiusura dell'esercizio, nella relazione sono stati evidenziati i seguenti accadimenti:

- **Decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, recante “Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico (cd. Decreto Sostegni-ter)”** - L'art. 25 “Misure urgenti per il settore ferroviario” dispone lo stanziamento di spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034 a favore di RFI al fine del riconoscimento, entro il limite massimo dello stanziamento, di una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- **Delibera ART n. 21/2022 del 9 febbraio 2022** - Il 9 febbraio 2022, l'ART ha notificato a RFI l'avvio di un procedimento individuale per l'eventuale adozione di un ordine di rideterminazione della metodologia applicata e, quindi, di applicazione di una nuova metodologia di allocazione, in relazione agli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma

4, del decreto-legge n. 73 del 2021;

- **Impugnazione Lodo RFI – FCA (Fiat Chrysler Automobili N.V.)** - Il 2 febbraio 2022, è stata depositata la sentenza n. 3260 della Corte di Cassazione, la quale ha rigettato il ricorso principale di FCA e ha dichiarato inammissibile il ricorso incidentale di RFI, compensando le spese tra le parti e condannandole al pagamento di un importo a titolo di contributo unificato. In tal modo è stata confermata la sentenza della Corte di Appello di Roma n. 5276/2015 che aveva accolto l'impugnativa del Lodo del luglio 2013 proposta da RFI, disponendo la restituzione da FCA a RFI di gran parte dell'importo pagato dalla stessa RFI a FCA in esecuzione del predetto Lodo.

Nelle note esplicative risultano adeguatamente indicati i criteri di redazione del Bilancio ed i fondamentali Principi Contabili applicati. Gli schemi di bilancio utilizzati sono ricompresi nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del Bilancio".

Lo Stato patrimoniale evidenzia un risultato di esercizio positivo di euro 274.649.274 e si riassume nei seguenti valori:

valori in euro

Attività	43.837.544.051
Passività	(9.905.798.714)
Patrimonio netto (escluso l'utile di esercizio)	33.657.096.063
<b>Utile dell'esercizio</b>	<b>274.649.274</b>

Il Conto Economico presenta in sintesi i seguenti valori:

valori in euro

Totale ricavi operativi	3.057.005.509
Totale Costi operativi	(2.604.660.201)
Ammortamenti	(110.745.816)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(69.350.088)
Accantonamenti	
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>272.249.404</b>
Proventi e oneri finanziari	2.399.870
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>274.649.274</b>
Imposte sul reddito	
<b>Utile dell'esercizio</b>	<b>274.649.274</b>

L'utile di esercizio è pari ad euro 274.649.273,88, al netto delle imposte, e il Consiglio di Amministrazione propone di destinarlo per euro 13.732.463,69, pari al 5%, a riserva legale, per euro 150.000.000,00 alla distribuzione dei dividendi e per la restante parte, pari a euro 110.916.810,19, ad utili portati a nuovo.

### Conclusioni

Sulla base dell'attività di vigilanza effettuata, preso atto, altresì, dell'attestazione dell'Amministratrice Delegata e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, datata 8 marzo 2022, tenuto anche conto della relazione rilasciata il 24 marzo 2022 dalla KPMG S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, dalla quale non risultano elementi di criticità, il Collegio propone

all'Assemblea degli Azionisti di approvare il Progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31.12.2021, esprimendo parere favorevole in ordine alla proposta di destinazione dell'utile, pari ad euro 274.649.273,88

Roma, 24 marzo 2022

Per il Collegio Sindacale

Il Presidente

(Dott. Mauro D'Amico)





KPMG S.p.A.  
Revisione e organizzazione contabile  
Via Curtatone, 3  
00185 ROMA RM  
Telefono +39 06 80961.1  
Email [it-fmauditaly@kpmg.it](mailto:it-fmauditaly@kpmg.it)  
PEC [kpmgspa@pec.kpmg.it](mailto:kpmgspa@pec.kpmg.it)

## **Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39**

*All'Azionista Unico della  
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.*

### **Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio**

#### **Giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021, del conto economico e del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto, del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

#### **Elementi alla base del giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### **Direzione e coordinamento**

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. non si estende a tali dati.



### ***Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il bilancio d'esercizio***

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

### ***Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio***

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;

- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

## Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

### **Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10**

Gli Amministratori della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2021, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2021 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 24 marzo 2022

KPMG S.p.A.



Gabriele de Gennaro  
Socio